

Memoria relativa al Decreto-Legge 167/2026

Valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria e proposte emendative

**Camera dei deputati — Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti
A.C. 3119 — Audizione del 13 ottobre 2026**

Organizzazione: Transport & Environment

Oratore: Claudio Magliulo — Direttore della campagna italiana Clean Cities

1. Introduzione

La presente memoria fornisce una valutazione del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167 (A.C. 3119), recante "Misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale EURO 5", e alcune proposte emendative.

Il provvedimento, adottato dal Consiglio dei Ministri il 24 settembre 2026 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 225 il 28 settembre 2026, interviene mediante una novella testuale sull'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge n. 121/2023, per differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – l'applicazione, nelle regioni del Bacino Padano (Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna) delle limitazioni alla circolazione di autovetture e veicoli commerciali diesel "Euro 5" già contenute nei rispettivi piani di risanamento della qualità dell'aria.

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, 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. Con il DL 167/2026, il legislatore rinvia ulteriormente l'adozione di un provvedimento essenziale per la decarbonizzazione dei trasporti e per la tutela della salute pubblica.

La richiesta di Transport & Environment e della campagna Clean Cities è di rigettare il nuovo rinvio. La misura, programmata dal 2017 e prevista per il 1° ottobre 2025, viene differita al 1° ottobre 2027 senza che nel testo del decreto-legge o negli atti adottati dalle Regioni sia pianificata un'adeguata preparazione delle famiglie e delle imprese all'entrata in vigore del blocco.

Qualora il Parlamento ritenga di mantenere il differimento, chiediamo almeno che la

conversione in legge lo subordini a obblighi precisi e verificabili.

In particolare il 1° ottobre 2027 deve costituire la data definitiva di applicazione delle restrizioni, senza ulteriori rinvii e senza la possibilità di sostituirle stabilmente con compensazioni.

Occorre ripristinare l'ambito originale di applicazione del blocco ai comuni con più di 30.000 abitanti e imporre alle Regioni di documentare i risultati delle politiche già adottate, di attuare misure aggiuntive nel corso dei prossimi dodici mesi, e di rendere operativo un programma di accompagnamento sociale ed economico prima della nuova scadenza.

In conclusione elenchiamo ulteriori politiche necessarie a conseguire una riduzione dell'inquinamento dell'aria compatibile con la nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria.

2. Le argomentazioni per il rinvio non soddisfanno i requisiti di necessità e urgenza

Dall'esame dell'Analisi Tecnico-Normativa (ATN) e dell'Analisi dell'Impatto della Regolamentazione (AIR), documenti formali allegati al disegno di legge di conversione (A.C. 3119), è possibile evincere due fondamentali *ratio* per il rinvio: la mitigazione degli impatti socio-economici e la necessità di concedere flessibilità alle amministrazioni regionali.

2.1 La tutela della continuità economica e logistica

L'obiettivo generale dichiarato dal legislatore nell'AIR è quello di "assicurare una transizione ordinata verso il regime delle limitazioni [...] evitando effetti immediati sproporzionati sulla mobilità e sul sistema economico"¹. Il governo evidenzia il rischio che l'applicazione immediata del blocco strutturale possa generare pesanti ripercussioni sulla continuità logistica delle imprese, sulle catene di fornitura e sugli spostamenti quotidiani dei cittadini, in particolar modo per coloro che non dispongono di alternative immediate al veicolo privato o commerciale.

A supporto di questa tesi, il dossier ufficiale quantifica la platea dei veicoli interessati. I dati confermano l'ampiezza dell'impatto potenziale, ma al contempo certificano la gravità dell'obsolescenza del parco circolante italiano, che conta circa 21 milioni di unità con un'età superiore ai 14 anni.

Categoria Veicolare	Flotta Nazionale (Stima)	Flotta Circolante Bacino Padano (Stima)
Autoveicoli diesel "Euro 5" (M1/M2)	~3,5 milioni di unità	~1,2 milioni di unità

Veicoli commerciali diesel "Euro 5" (N1/N2/N3)	~0,6 milioni di unità	~0,2 milioni di unità
---	-----------------------	-----------------------

Tabella 1: Stima dei veicoli diesel Euro 5 immatricolati e potenzialmente circolanti, desunta dall'Analisi dell'Impatto della Regolamentazione del DL 167/2026¹.

Il provvedimento mira a prolungare l'operatività di circa 1,5 milioni di veicoli nel solo Bacino Padano. Tuttavia, l'assunto di "straordinaria necessità e urgenza" appare proceduralmente e politicamente viziato. La scadenza del 1° ottobre 2026 non scaturisce da un evento imprevedibile, ma era già il prodotto del rinvio di una misura prevista già nell'Accordo di Bacino Padano del 2017.

La supposta emergenza socio-economica è quindi in realtà il prodotto dell'incapacità o indisponibilità delle amministrazioni di predisporre piani di accompagnamento adeguati.

Il risultato è una prassi di rinvio sistematico che disincentiva gli investimenti in tecnologie pulite da parte degli operatori più virtuosi e perpetua la grave ed endemica crisi dell'inquinamento dell'aria nelle regioni oggetto del provvedimento.

2.2 Le "misure compensative"

La seconda argomentazione cardine su cui fa leva il governo attiene al presunto rispetto degli impegni ambientali europei. L'AIR sottolinea che il rinvio "non elimina gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria, non impedisce alle regioni di adottare limitazioni [...] e lascia fermi gli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea".

Il legislatore nazionale richiama la possibilità per le regioni interessate dal blocco di ricorrere a "misure compensative alternative" idonee a conseguire livelli di riduzione delle emissioni equivalenti e coerenti con i vincoli comunitari.

Il governo sostiene che il differimento fornisca il tempo necessario per completare tali misure, riducendo le disomogeneità territoriali, dal momento che, prima dell'adozione del decreto, la Lombardia manteneva l'applicazione del blocco al 2026, mentre Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna avevano già deliberato rinvii o sospensioni.

Questa impostazione ignora un dato scientifico fondamentale. L'inquinamento atmosferico derivante dal trasporto stradale possiede una distribuzione spaziale estremamente specifica, concentrata al livello della strada nei micro-ambienti urbani dove le persone sono direttamente esposte agli inquinanti.

Demandare la tutela della salute, obiettivo implicito del blocco dei diesel euro 5, a misure compensative extra-settoriali (come le restrizioni sui fuochi all'aperto o sugli impianti a biomassa nelle zone rurali) genera un'equivalenza puramente matematica e teorica, ma non protegge i cittadini delle aree urbane dalle emissioni di biossido di azoto (NO₂) e di particolato rilasciate nei centri abitati.

3. Il contenzioso comunitario: un rischio finanziario sistemico per l'Italia

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, che dimezzerà gli attuali limiti di legge imponendone il rispetto entro il 2030 (con un limite

annuale per il PM_{2.5} abbassato a 10 µg/m³ e un numero massimo di 18 superamenti annui per il limite giornaliero)⁸.

L'Italia si trova attualmente sotto la pressione di una molteplicità di procedure d'infrazione avviate dalla Commissione Europea, le quali testimoniano un inadempimento sistemico e prolungato¹⁰.

Procedura d'Infrazione	Inquinante Oggetto del Contenzioso	Stato del Procedimento e Sentenze Rilevanti
INFR(2014)2147	Particolato fine (PM ₁₀)	Sentenza di condanna della Corte di Giustizia UE (10 novembre 2020, Causa C-644/18). Lettera di messa in mora ex art. 260 TFUE emessa il 13 marzo 2024 per mancata esecuzione ³ .
INFR(2015)2043	Biossido di Azoto (NO ₂)	Sentenza di condanna della Corte di Giustizia UE (12 maggio 2022, Causa C-573/19) per superamento continuo dal 2010 in agglomerati quali Torino, Milano, Bergamo, Roma, Firenze e Genova ³ .
INFR(2020)2299	Particolato ultrafine (PM _{2.5})	Avviata il 30 ottobre 2020 per superamenti sistematici nella Valle del Po (Zone ad elevata urbanizzazione, agglomerati di Venezia e Padova) ³ .
INFR(2025)2187	Biossido di Azoto (NO ₂)	Avviata nel novembre 2025 mediante lettera di messa in mora, relativa ai superamenti specifici negli agglomerati urbani di Napoli e Palermo ³ .

Tabella 2: Mappatura delle procedure d'infrazione pendenti contro la Repubblica Italiana in materia di qualità dell'aria (Fonte: Dossier Servizio Rapporti con l'Unione Europea, A.C. 3119)³.

Il quadro giuridico descritto implica un rischio erariale significativo. Come esplicitato nel dossier parlamentare, 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 sulla scala dei miliardi di euro.

Nella sua messa in mora, la Commissione aveva duramente criticato i piani regionali italiani, sottolineando come le misure previste fossero rimaste "semplicemente programmate, ma non hanno ricevuto attuazione o ne hanno ricevuto una tardiva" e ribadendo che le misure a base volontaria non sono minimamente equiparabili in termini di efficacia a quelle a base coercitiva. Sotto questo profilo, il decreto-legge 167/2026, depotenziando l'unica misura strutturale e vincolante prevista per il comparto dei trasporti terrestri, fornisce alle istituzioni comunitarie ulteriore evidenza di una reiterata

inerzia, aggravando la posizione dell'Italia nel contenzioso.

Focus: La nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria

Il blocco degli euro 5 diesel era previsto per il 2025, insieme ad altre misure, al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria entro i limiti fissati dalla legislazione europea, e in particolare dalla vecchia direttiva del 2008.

Il 12 dicembre 2026 entrerà in vigore la nuova direttiva della qualità dell'aria, che dimezza i limiti per i principali inquinanti e dà agli Stati membri tempo fino al 1° gennaio 2030 per rientrare entro i nuovi limiti.

Inquinante	Tipo di Media	Vecchio Limite (fino al 2029)	Nuovo Limite AAQD (dal 2030)	Superamenti Annuai Consentiti (Nuovo vs Vecchio)
PM10	Annuale	40 µg/m ³	20 µg/m ³	N/A
	Giornaliera (24h)	50 µg/m ³	45 µg/m ³	Max 18 volte (prima erano 35)
PM2.5	Annuale	25 µg/m ³	10 µg/m ³	N/A
	Giornaliera (24h)	Non previsto	25 µg/m ³	Max 18 volte (nuovo parametro)
NO ₂	Annuale	40 µg/m ³	20 µg/m ³	N/A
	Giornaliera (24h)	Non previsto	50 µg/m ³	Max 18 volte (nuovo parametro)
	Oraria (1h)	200 µg/m ³	200 µg/m ³	Max 3 volte (prima erano 18)
SO ₂	Giornaliera (24h)	125 µg/m ³	50 µg/m ³	Max 18 volte (prima erano 3)

Inquinante	Tipo Media di	Vecchio Limite (fino al 2029)	Nuovo Limite AAQD (dal 2030)	Superamenti Annuai Consentiti (Nuovo vs Vecchio)
	Oraria (1h)	350 µg/m ³	350 µg/m ³	Max 1 volta (prima erano 24)
O3 (Ozono)	Massimo 8h	120 µg/m ³	120 µg/m ³	Max 18 volte (prima erano 25, calcolati su media di 3 anni)

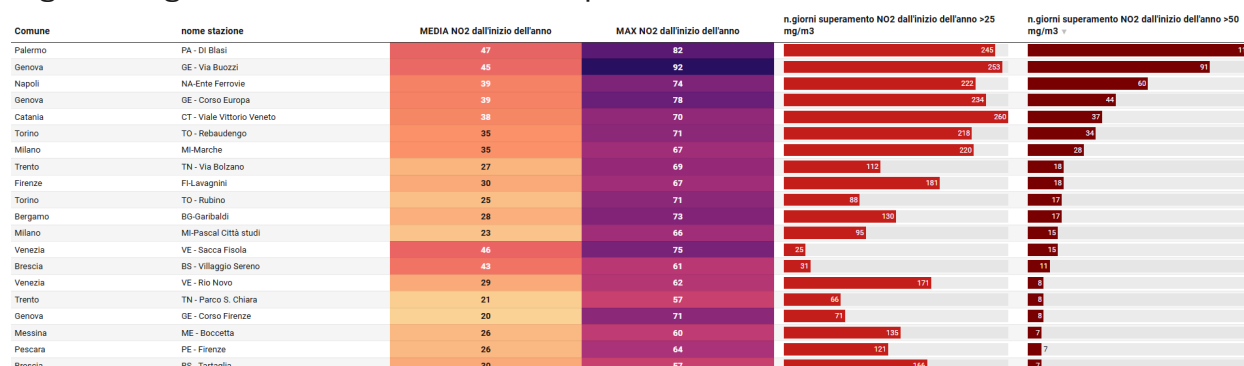
Una quota significativa delle stazioni di monitoraggio da traffico in Pianura Padana supera già il futuro limite UE per l'NO₂ fissato a 20µg/m³ per il 2030.

Se si guarda ai superamenti giornalieri, il quadro si fa ancora più fosco. In molte città del bacino padano persino le stazioni di fondo hanno superato il limite giornaliero del PM₁₀ e PM_{2.5} decine di volte nel corso del 2025.

Regione	Comune	tipo stazione	nome stazione	n.giorni superamento PM10 dall'inizio dell'anno >45 µg/m ³	n.giorni superamento PM10 dall'inizio dell'anno >50 µg/m ³	n.giorni superamento PM2.5 dall'inizio dell'anno >15 µg/m ³	n.giorni superamento PM2.5 dall'inizio dell'anno >25 µg/m ³
Lombardia	Milano	Traffico	MI-Marche	50	41	112	61
Veneto	Verona	Traffico	VR- Corso Milano	43	40		
Emilia-Romagna	Modena	Traffico	MO - Giardini	40	35		
Veneto	Mestre (VE)	Traffico	VE- Tagliamento	35	27		
Veneto	Vicenza	Fondo	VI - Quartiere Italia	32	27	29	26
Veneto	Vicenza	Traffico	VI - San Felice	33	26		
Veneto	Verona	Fondo	VR - Giarol Grande	32	26	119	41
Lombardia	Milano	Fondo	MI-Pascal Città studi	36	25	91	49
Lombardia	Brescia	Fondo	BS - Villaggio Sereno	30	25	85	39
Piemonte	Torino	Traffico	TO - Rebaudengo	35	24	136	48
Veneto	Padova	Traffico	PD - Arcella	34	22		
Emilia-Romagna	Parma	Traffico	PR-Montebello	31	22		
Sicilia	Catania	Traffico	CT - Viale Vittorio Veneto	30	22		
Veneto	Padova	Fondo	PD - Mandria	27	21	104	52
Emilia-Romagna	Parma	Fondo	PR-Cittadella	31	21	72	42
Piemonte	Torino	Fondo	TO - Rubino	23	19	99	48
Sicilia	Messina	Traffico	ME - Boccetta	20	19		
Sicilia	Palermo	Traffico	PA - Di Blasi	32	19		
Lombardia	Bergamo	Traffico	BG-Garibaldi	24	18		
Emilia-Romagna	Modena	Fondo	MO - Parco Ferrari	27	18	83	44
Emilia-Romagna	Bologna	Traffico	BO-Porta San Felice	23	17	67	30
Sicilia	Catania	Fondo	CT - Parco Gioeni	20	17	52	8
Lombardia	Brescia	Traffico	BS - Tartaglia	22	17	89	41
Veneto	Venezia	Fondo	Venezia - Sacca Fisola	22	16		

Per quanto riguarda l'NO₂ sono principalmente le stazioni di traffico a registrare decine di superamenti del nuovo limiti fissato dalla direttiva. Se si prendono in considerazioni i limiti suggeriti dall'OMS, la natura endemica e pervasiva dell'inquinamento risulta evidente, con centinaia di superamenti annuali delle concentrazioni limite. L'aria delle principali città italiane è del tutto insalubre.

In questo caso le città con le peggiori performance ambientali sono quelle portuali, seguite dai grandi centri urbani del bacino padano.



4. L'emergenza sanitaria: impatto epidemiologico dell'inquinamento dell'aria nel Bacino Padano

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 PM_{2.5} 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).

Tale condizione strutturale del bacino padano non costituisce motivo sufficiente a giustificare i continui rinvii, come confermato dalla stessa Corte Europea di Giustizia nella sentenza del 2020 in cui l'argomento dell'eccezionalità orografica del bacino padano viene espressamente rigettato e anzi si precisa che proprio in virtù di questa particolarità geografica, i decisori politici e le amministrazioni regionali dovrebbero moltiplicare gli sforzi per limitare le fonti emissive, non potendosi fare affidamento sul vento per disperdere gli inquinanti lontano dalle nostre città.

4.1 Mortalità prematura e costi sociali

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% dei decessi prematuri da PM_{2.5} tra il 2005 e il 2023, l'Italia si conferma fanalino di coda, registrando i numeri assoluti peggiori dell'intera Unione Europea.

Inquinante Atmosferico	Decessi Prematuri EU-27 (Dato 2023)	Decessi Prematuri in Italia (2023/2019)	Impatto in Italia (% su Mortalità Naturale)

Particolato Ultrafine (PM_{2.5})	~182.000	~59.343	9,9%
Biossido di Azoto (NO₂)	~34.000	~9.064	5,2%
Ozono Troposferico (O₃)	~63.000	~11.230	N/A

Tabella 3: Analisi comparata della mortalità prematura attribuibile all'inquinamento atmosferico (Elaborazione dati EEA "Harm to human health from air pollution in Europe 2025" e Atlante dell'Aria EpiCentro)¹⁸.

Una recente analisi su scala nazionale condotta tramite l'Outdoor Air and Health Atlas, rivela che quasi il 10% della mortalità naturale totale in Italia è attribuibile all'esposizione a PM_{2.5}, con picchi drammatici nel Nord-Ovest, dove la frazione attribuibile raggiunge il 12,8%. Dal punto di vista eziologico, l'esposizione cronica e acuta a tali inquinanti è direttamente correlata ad un incremento delle ospedalizzazioni e della mortalità per broncopneumopatia cronica ostruttiva (BPCO), malattie cerebrovascolari, infezioni del tratto respiratorio inferiore (ALRI), cancro ai polmoni e patologie ischemiche del cuore.

Recenti studi evidenziano inoltre impatti sistemici devastanti anche al di fuori dell'apparato respiratorio. Ricerche condotte nel Bacino Padano e in ambito internazionale hanno dimostrato come l'esposizione al particolato aumenti l'incidenza di diabete di tipo 2 e obesità (tramite alterazione del microbioma intestinale), comprometta lo sviluppo neurologico pediatrico, favorisca esiti avversi alla nascita (parto pretermine, aborto spontaneo) e sia fortemente associata all'incidenza dell'asma nei contesti urbani. Persino l'accumulo di microplastiche e inquinanti nel circolo ematico è un indicatore della permeabilità del corpo umano a queste aggressioni ambientali.

Prorogare la circolazione dei veicoli diesel Euro 5 per un ulteriore anno prolunga l'esposizione della popolazione a fattori eziologici primari di mortalità e morbidità, scaricando le esternalità negative direttamente sul Servizio Sanitario Nazionale.

5. Il problema strutturale dei diesel Euro 5

I veicoli diesel di categoria ambientale Euro 5 (immatricolati indicativamente tra il 2009 e il 2015, prima dell'introduzione dei rigorosi test RDE - Real Driving Emissions) presentano uno scostamento molto significativo tra le emissioni certificate in laboratorio e quelle effettivamente riscontrate nell'utilizzo reale su strada.

5.1 Il Divario tra Omologazione NEDC ed Emissioni Reali (Real-World)

Il lavoro investigativo e analitico dell'International Council on Clean Transportation (ICCT) e della TRUE Initiative ha rivelato che il limite normativo di omologazione di 180 mg/km per gli ossidi di azoto (NO_x), misurato secondo l'obsoleto ciclo New European Driving Cycle (NEDC), era puramente teorico.

I test su strada e le rilevazioni mediante *remote sensing* (campionamento ottico remoto

degli scarichi dei veicoli in transito) hanno dimostrato che il Conformity Factor (CF) medio per le autovetture diesel Euro 5 è pari a 4,1. Ciò significa che le emissioni reali medie di NO_x ammontano a oltre quattro volte il limite legale. Inoltre, molte famiglie di motori diesel Euro 5 testate dall'ICCT hanno registrato picchi emissivi fuori scala, arrivando a produrre fino a 18 volte il limite consentito di NO_x in determinate condizioni di utilizzo.

L'anomalia è così marcata che i veicoli pesanti (camion e autobus) di ultima generazione (Euro VI) emettono su strada quantitativi di NO_x nettamente inferiori rispetto a una singola automobile diesel Euro 5 o Euro 6 pre-RDE.

Categoria Veicolare Standard	Limite di Omologazione (NO _x mg/km)	Emissioni Medie Reali (Real-World) stimate (NO _x mg/km)	Fattore di Discrepanza (Conformity Factor)
Autovetture Benzina Euro 6	60 mg/km	~50 mg/km	< 1 (Conforme)
Mezzi Pesanti Diesel Euro VI	N/A (Standard basato su kWh)	~180 mg/km	N/A (Fortemente ridotto)
Autovetture Diesel Euro 6 (pre-RDE)	80 mg/km	~560 mg/km	~7 volte superiore
Autovetture Diesel Euro 5	180 mg/km	> 738 mg/km (Media 4,1x, picchi fino a 18x)	> 4,1 volte superiore

Tabella 4: Analisi comparata delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) per categoria veicolare (Elaborazione dati ICCT / TRUE Initiative).

5.2 L'abuso dei "defeat devices" termici

Il quadro emissivo si aggrava ulteriormente considerando il ricorso massiccio ai cosiddetti dispositivi di manipolazione ("defeat devices"). Le indagini del cosiddetto DieselGate hanno confermato che i costruttori, sfruttando scappatoie normative legate alla presunta necessità di "proteggere il motore", hanno progettato i software di controllo per disattivare o ridurre l'efficacia dei sistemi di abbattimento dei fumi (come il ricircolo dei gas di scarico - EGR) in specifiche finestre termiche. Tipicamente, i sistemi di post-trattamento vengono depotenziati a temperature ambientali inferiori ai 20°C e superiori ai 30°C.

Questa scelta ingegneristica ha conseguenze estremamente negative per il Bacino Padano. Durante l'intero periodo invernale, in cui le temperature medie oscillano costantemente al di sotto della soglia dei 15-20°C, i milioni di autoveicoli diesel Euro 5 in

circolazione operano con i sistemi antinquinamento parzialmente o totalmente inibiti. Mantenere in circolazione questa flotta nei mesi freddi equivale a garantire una produzione su vasta scala di precursori gassosi (NO_x e composti organici volatili) che reagiscono nella bassa atmosfera dando origine al particolato secondario ($\text{PM}_{2.5}$), responsabile delle frequenti emergenze sanitarie invernali. L'ICCT ha classificato i livelli di NO_x del 77%-100% dei veicoli Euro 5 e pre-RDE Euro 6 testati come "sospetti", indicando una presenza capillare di tali manipolazioni.

6. Il fallimento delle "misure compensative" regionali

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.

6.1 Analisi delle deliberazioni regionali post-decreto

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).

- **Emilia-Romagna:** Tramite la delibera di Giunta n. 1505 del settembre 2026, ha sospeso il blocco strutturale per circa 90.000 veicoli diesel Euro 5 nei comuni sopra i 100.000 abitanti, introducendo "misure alternative" di dubbia efficacia. Tali misure consistono nel posticipo di 15 giorni dell'accensione degli impianti di riscaldamento domestico (dal 15 ottobre al 1° novembre) e nel rafforzamento dei divieti per gli impianti a biomassa (ampliati di un'ora, dalle 8 alle 19). È evidente che un ritardo nell'accensione delle caldaie all'inizio dell'autunno non potrà compensare l'esposizione cronica dei pedoni e dei ciclisti agli ossidi di azoto emessi direttamente a livello strada dai veicoli diesel per 365 giorni l'anno.
- **Veneto:** La legge regionale n. 22 del settembre 2026 e la successiva DGR 1024 hanno differito l'applicazione del blocco, proponendo come compensazione unicamente l'estensione di un'ora (dalle 8:30 alle 19:30) della fascia giornaliera dei divieti già in vigore per i veicoli più obsoleti.
- **Piemonte:** La Regione ha ripetutamente rinviato le limitazioni che essa stessa aveva inizialmente previsto, sostituendole con misure compensative non specificate o basate su incentivi limitati.
- **Lombardia:** Con un atto tempestivo emanato il giorno stesso della pubblicazione del DL 167/2026 (DGR n. XII/6846), la Lombardia ha ratificato lo slittamento al 1° ottobre 2027, demandando la definizione delle eventuali misure compensative a futuri aggiornamenti del PRIA.

Queste dinamiche confermano che la "flessibilità" invocata dal Governo non è finalizzata all'ottimizzazione ambientale, ma costituisce uno strumento per procrastinare impegni

politicamente impopolari.

6.2 Gli effetti dei rinvii sulla composizione del parco veicolare

Una funzione essenziale dei calendari di limitazione è orientare in anticipo le decisioni di acquisto e gli investimenti. Le elaborazioni di Transport & Environment e Clean Cities sui dati ACI dimostrano che, in assenza di regole certe, la transizione ecologica si ferma.

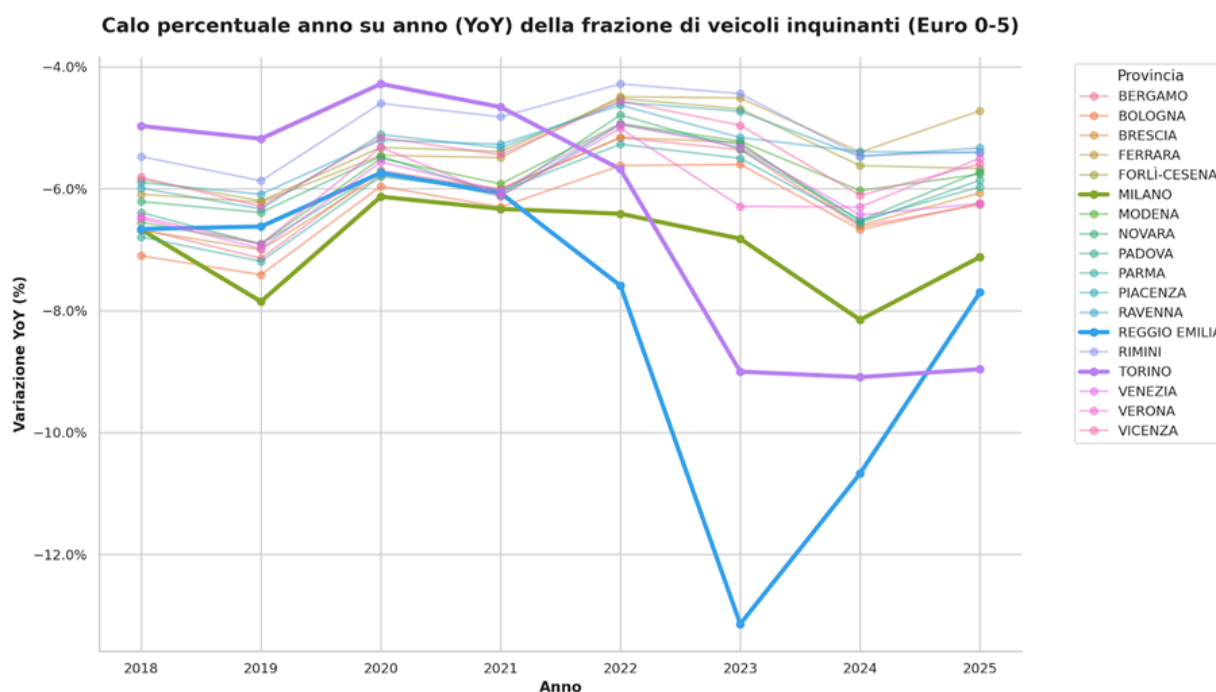
Il tasso di sostituzione dei veicoli inquinanti è rimasto piatto pressoché ovunque, tra il 5% e il 6% annuo. Se nel 2017 la quota di veicoli euro 0-5 era tra l'80% e il 90%, adesso siamo tra il 50% e il 60%. Con questo tasso di ricambio pari a circa il 6% anno su anno, per avere una riduzione quasi totale dei veicoli Euro 0-5 dovremmo aspettare cinquant'anni, ovvero l'anno 2075.

Mentre per Torino e Reggio Emilia, il dato difforme dalla media si spiega con la localizzazione in queste città di grandi operatori di flotte aziendali e di leasing, l'unica eccezione autenticamente virtuosa è Milano.

Pur con tutti i suoi limiti, l'introduzione di Area B ha prodotto un crollo reale della frazione di veicoli inquinanti, scesa al 47,1% nel 2025, togliendo dalle strade quasi 600.000 vecchi veicoli in quattro anni.

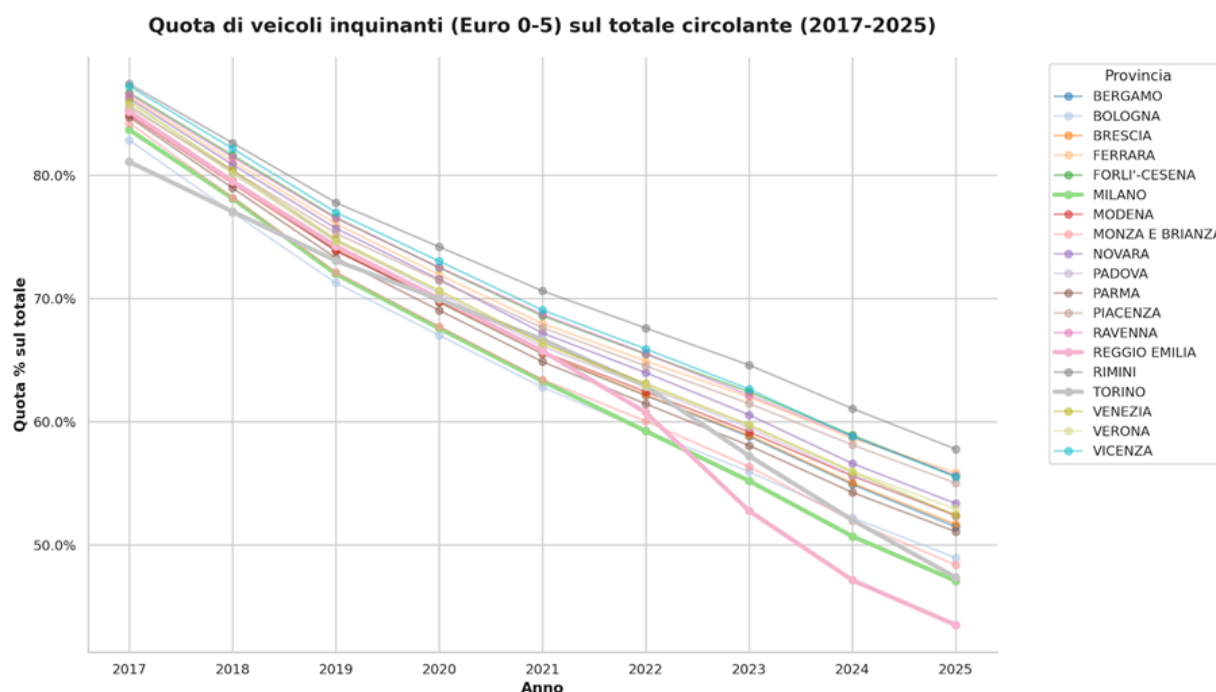
Questa è la controprova: quando i divieti vengono comunicati per tempo e fatti rispettare senza rinvii dell'ultimo minuto, il cittadino comprende che l'amministrazione fa sul serio e si adegua.

Figura 1 Variazione annua della quota di veicoli Euro 0-5



Fonte: elaborazioni Transport & Environment e Clean Cities su dati ACI, serie 2017-2025.

Figura 2: Quota di veicoli Euro 0–5 sul parco circolante



Fonte: elaborazioni Transport & Environment e Clean Cities su dati ACI, serie 2017–2025.

7. I Piani Regionali per l'Aria non sono serviti a molto

In seguito alla firma dell'Accordo di bacino padano del 2017, le quattro regioni interessate hanno pubblicato Piani di risanamento della qualità dell'aria.

A quasi dieci anni dall'approvazione di questi piani, non abbiamo ancora una valutazione sull'efficacia delle politiche messe in campo.

La valutazione di Transport & Environment e Clean Cities è di una inefficacia strutturale dei suddetti piani. Le misure previste risultano o insufficienti, o inadatte ad intervenire sulle fonti emissive primarie. I benefici in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria restano perlopiù teorici.

Di seguito un'analisi delle principali misure previste in ciascun piano relativamente al trasporto su strada.

1. Lombardia: Il "Bando Rinnova Veicoli" esaurito in meno di un mese

La regione Lombardia sostiene di voler accompagnare le imprese alla transizione, ma i numeri non sembrano sorreggere questo racconto.

Fondi limitati e subito esauriti: Il "Bando Rinnova Veicoli 2026-2027" per le PMI ha una dotazione finanziaria complessiva di appena 3,94 milioni di euro (2,97 milioni per il 2026 e 970.000 euro per il 2027). Le domande per il 2026 si sono aperte il 3 giugno e lo

sportello è stato chiuso d'ufficio già il 1° luglio 2026 per totale esaurimento dei fondi.

Impatto limitatissimo: Con contributi che partono dai 2.500€ e arrivano fino a 30.000 euro per i veicoli commerciali a zero emissioni, uno stanziamento di 3,94 milioni di euro coprirà il rinnovo di 130-1.100 furgoni in tutta la regione. Questo in un territorio, la Lombardia, che conta circa 385.000 veicoli commerciali leggeri e 56.600 veicoli pesanti in classe Euro 5 o inferiore. I contributi andranno quindi a facilitare il rinnovo dello 0,03-0,25% dei veicoli commerciali lombardi.

2. Emilia-Romagna: la non-equivalenza tra furgoni e caldaie

Riguardo al PAIR 2030 dell'Emilia-Romagna è da segnalare un disallineamento tra l'origine dell'inquinamento e le misure di compensazione previste.

Compensazioni extra-settoriali: La Regione ha sospeso il blocco per circa 90.000 veicoli diesel Euro 5. La "misura compensativa" cardine è il posticipo di 15 giorni dell'accensione degli impianti di riscaldamento domestico (dal 15 ottobre al 1° novembre). Dal punto di vista scientifico, questa è un'equivalenza ingannevole: da un lato abbiamo l'emissione diretta e continua di biossido di azoto (NO_x) a livello della strada nei centri abitati; dall'altro una temporanea riduzione delle emissioni domestiche in un periodo autunnale in cui i riscaldamenti funzionerebbero comunque a regime minimo e la cui applicabilità è quantomeno dubbia.

Fondi disallineati: Lo stanziamento di 10 milioni di euro per le pompe di calore è una buona misura, ancorché insufficiente, di efficientamento energetico edilizio. Non avrà però alcun ruolo reale nel mitigare i picchi di inquinamento da traffico veicolare a cui sono esposti pedoni, ciclisti e residenti dei grandi agglomerati urbani emiliani.

3. Piemonte: pochi fondi, ancora tutti da erogare

Il Piemonte ha sostituito il blocco degli Euro 5, sostituendolo con bandi che hanno dotazioni economiche insufficienti rispetto alla gravità dell'inquinamento dell'aria.

Il bando "Rinnovo flotte": Il bando piemontese per il 2025-2027 prevede contributi a fondo perduto per 13,6 milioni di euro in totale, di cui 5,5 milioni per l'acquisto di nuovi veicoli a basse emissioni e 8 milioni per il noleggio o il leasing. Al momento, risultano però erogati poco più di 800mila euro a circa 100 aziende, per un contributo medio di circa 11,500€ per domanda.

L'altra faccia della medaglia: Mentre si finanziano le alternative con risorse insufficienti e che al momento restano perlopiù sulla carta, i costi ambientali della mancata applicazione del blocco sono enormi. Come calcolato dai comitati scientifici locali come Torino Respira, la cancellazione della singola misura di restrizione sugli Euro 5 ha comportato la re-immissione in atmosfera di 1.318 tonnellate annue di ossidi di azoto (NO_x) che il piano originale prevedeva di tagliare.

4. Veneto: Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

L'aggiornamento del piano veneto (approvato nell'aprile 2025) e le successive integrazioni del 2026 non sono all'altezza del problema.

A fronte della deroga che ha rinviato il blocco dei diesel Euro 5 al 1° ottobre 2027, la Giunta ha approvato "misure compensative" del tutto insufficienti. La compensazione per le mancate restrizioni a 285.000 veicoli Euro 5 consiste infatti nell'allungare di una

singola ora (dalle 8:30 alle 19:30) il divieto di circolazione già vigente per i veicoli obsoleti, e in una riduzione limitata del periodo di accensione dei riscaldamenti (solo dal 1° novembre al 12 aprile) per gli edifici pubblici e commerciali.

Bilancio e incentivi: l'illusione del "Bando Auto": La misura principale varata dalla Regione per supportare i cittadini nella transizione è il "Bando Auto 2025", aperto alle famiglie con ISEE fino a 60.000 euro. Il budget stanziato ammonta però a soli 9 milioni di euro. I contributi erogati arrivano a un massimo di 7.500 euro, cifra che a determinate condizioni può essere raddoppiata fino a 15.000 euro. Assumendo un contributo medio di 7.500 euro, lo stanziamento regionale di 9 milioni coprirà appena 1.200 vetture (che scenderebbero a sole 600 nel caso di erogazione del contributo massimo). Questa platea di beneficiari è una goccia nel mare di fronte a un parco circolante regionale che conta quasi 1,2 milioni di veicoli in classe Euro 0-4 e ben 285.000 veicoli diesel Euro 5. Finanziare la rottamazione dello 0,08% della flotta inquinante non è una politica strutturale di risanamento dell'aria. Anche il bando gemello rivolto alle amministrazioni locali, con una dotazione di soli 6,4 milioni di euro, appare del tutto inadeguato a stimolare una vera conversione delle flotte pubbliche.

8. Criticità del sistema MoVe-In

L'analisi dell'architettura normativa della Pianura Padana non può prescindere da una valutazione rigorosa del sistema **MoVe-In** (MONitoraggio dei VEicoli INquinanti). Ideato in Lombardia e successivamente esteso in Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna, il progetto consiste nell'installazione volontaria di una *black box* a bordo dei veicoli assoggettati a restrizioni. A fronte del pagamento di un canone d'installazione e abbonamento annuale (il cui tetto massimo varia dai 50€ ai 60€ per il primo anno, con agevolazioni in Piemonte), il veicolo viene esentato dai blocchi orari o giornalieri previsti dalle normative locali, ottenendo in cambio un plafond chilometrico annuale spendibile all'interno delle aree limitate.

Classe Ambientale e Veicolo	Soglia Annua Chilometrica (Es. Lombardia Area 1)	Tipologia di Rilevamento
Euro 3 Diesel (Autovettura M1)	5.600 km / anno	Satellitare tramite black box
Euro 4 Diesel (Autovettura M1)	6.400 km / anno	Satellitare tramite black box
Euro 4 Diesel (Furgone N1/N2)	8.000 km / anno	Satellitare tramite black box
Euro 5 Diesel (Autovettura	Soglia attesa pre-rinvio:	Satellitare tramite black box

M1)	~10.000 km	
-----	------------	--

Tabella 5: Esempio di soglie chilometriche annue concesse tramite il servizio MoVe-In in deroga ai divieti (Fonte: Allegato 2 alla DGR XII/4843 Lombardia).

Se da un lato il sistema è promosso dalle amministrazioni come un compromesso flessibile, Transport & Environment, la sua campagna Clean Cities e le organizzazioni partner, lo ritengono un dispositivo fallimentare e controproducente ai fini della protezione sanitaria urbana, per ragioni strutturali.

1. **De-stagionalizzazione dell'esposizione:** L'inquinamento da polveri sottili nel Bacino Padano è governato da episodi acuti che si concentrano in specifiche finestre temporali invernali. MoVe-In assegna un budget annuale che l'utente può consumare interamente nei mesi critici (ad esempio tra novembre e gennaio). Consentire a un furgone Euro 4 o a un diesel Euro 5 di percorrere migliaia di chilometri proprio nei giorni in cui le centraline ARPA segnalano superamenti allarmanti del PM₁₀ vanifica ogni finalità di tutela sanitaria.
2. **Monetizzazione del diritto a inquinare:** Trasformando il divieto di accesso in un pedaggio forfettario in chilometri, la natura stessa delle Low Emission Zones (LEZ) viene snaturata. Il fine ultimo di una LEZ è interdire fisicamente la tecnologia più sporca nei cuori metropolitani densamente popolati, non certificarne l'ingresso parziale.
3. **Bonus chilometrici distorsivi:** Il sistema, paradossalmente, premia la percorrenza extraurbana. In Lombardia, il regolamento accredita frazioni di chilometri extra (es. 0,2 km aggiuntivi) per ogni chilometro percorso su strade extraurbane o autostrade (tra 70 e 110 km/h), o per uno stile di guida cosiddetto "ecologico". Tali bonus espandono artificialmente il plafond, consentendo un utilizzo del veicolo ancora più esteso nelle zone interdette, con un evidente effetto paradosso.

9. Equità sociale: il nodo della povertà dei trasporti e l'inaccessibilità del mercato

Il decreto-legge individua la necessità di "evitare rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini".

Il problema reale è però a monte. Una vasta fetta della popolazione, specialmente chi risiede in comuni periferici o aree interne scarsamente servite dal trasporto pubblico, subisce infatti una marcata dipendenza forzata dall'automobile ed è costretta a compiere spostamenti pendolari verso i grandi agglomerati urbani.

Tuttavia, concedere una proroga di dodici mesi non offrirà ai cittadini più economicamente vulnerabili il tempo necessario per sostituire il proprio veicolo inquinante. Lo dice la realtà del mercato automobilistico italiano.

Le rilevazioni sulle abitudini di spesa delle famiglie, elaborate sulle indagini ISTAT e analizzate per Transport & Environment, certificano infatti una inaccessibilità strutturale

al ricambio veicolare.

Osservando la popolazione suddivisa per capacità di spesa, la nostra analisi conferma che per i primi quattro decili, ovvero la fascia meno abbiente che rappresenta il quaranta per cento del Paese, gli acquisti di autovetture nuove sono statisticamente inesistenti, attestandosi allo zero per cento. Altrettanto grave è il dato sul mercato di seconda mano: le famiglie di questi quattro decili registrano un tasso di acquisto di auto usate inferiore all'uno per cento annuo.

Quota di famiglie (%) 0  16

CONDIZIONE VEICOLO	DECILE DI SPESA									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Nuovo	0	0	0	0	0,07	0,25	1,03	2,1	6,13	15,69
Usato	0,11	0,25	0,29	0,61	1,28	2,1	2,89	3,64	5,6	7,63

← <1%

Fonte: HBS 2024 • Quota di famiglie che ha acquistato un'auto nuova o usata nei 12 mesi precedenti l'indagine, per decile di spesa.



L'elevatissimo tasso di motorizzazione in Italia non indica una popolazione ricca in continuo rinnovamento, bensì un imponente accumulo di vetture sempre più obsolete 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.

Il rinvio è semplicemente un modo per lasciare il problema strutturale intatto, condannando peraltro quelle stesse famiglie a subire i continui salassi della vulnerabilità economica dettata dal carburante: oltre seicentomila nuclei familiari sono oggi in condizione di significativa *fuel vulnerability* a causa dell'aumento del costo alla pompa di benzina e della necessità di provvedere alla manutenzione di vetture mediamente molto vecchie.

La risposta istituzionale per proteggere le fasce deboli non può quindi consistere nella sospensione delle normative sanitarie europee, bensì nella messa in campo di un massiccio piano di sostegno finanziario mirato.

Negli anni passati i governi hanno abusato degli ecobonus a pioggia, fondi che si sono rivelati regressivi, finendo per finanziare prevalentemente i ceti abbienti che avrebbero comunque acquistato vetture nuove. Per innescare una transizione equa servono invece incentivi calibrati esclusivamente sui redditi medio-bassi, misurati su base ISEE, come si è cominciato a fare nell'ultima ondata di ecobonus, e legati alla residenza nelle aree a più elevato tasso di inquinamento.

Inoltre, è fondamentale attivare un sistema di leasing sociale di stato, per azzerare la barriera dell'investimento iniziale fornendo utilitarie a zero emissioni a fronte di un modesto canone mensile comprensivo di manutenzione, nonché intervenire fiscalmente sulle grandi flotte aziendali per accelerare l'elettrificazione, in modo da far entrare in

tempi rapidi una flotta di auto elettriche a basso costo sul mercato dell'usato.

10. Le proposte di Transport & Environment

La tesi fondante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per giustificare il rinvio – la protezione delle fasce di popolazione più deboli dall'onere della sostituzione del veicolo – parte da un presupposto corretto ma giunge a una conclusione errata. L'ostacolo rappresentato dall'elevato costo iniziale (CAPEX) per l'acquisto di un veicolo nuovo a basse emissioni (in primis i Battery Electric Vehicles - BEV) è reale. Tuttavia, la soluzione adottata dai governi orientati al futuro non è la sospensione delle misure a tutela della salute pubblica, ma l'attivazione di strumenti fiscali a supporto dei redditi medio-bassi.

10.1 Il "leasing sociale" elettrico

Le analisi condotte da Transport & Environment in sinergia con il Boston Consulting Group e la coalizione di aziende Charge France dimostrano come i veicoli 100% elettrici siano ormai l'opzione più economica e competitiva considerando il Total Cost of Ownership (costo totale di possesso) sull'intero ciclo di vita. L'ostacolo risiede nel prezzo d'acquisto iniziale (prezzo di listino o rate di finanziamento tradizionali).

Si propone quindi al Governo Italiano di abbandonare la logica dispersiva dell'Ecobonus *una tantum* (spesso intercettato da ceti abbienti) per implementare un robusto sistema di **leasing sociale elettrico**, ispirato al modello varato in Francia. Il piano francese ha previsto la sovvenzione statale di circa 50.000 contratti di leasing a lungo termine per veicoli a zero emissioni, offerti a famiglie a basso reddito a un canone agevolato di circa 100 euro al mese, senza maxi-rata iniziale.

Un'iniziativa simile in Italia, calibrata sul reddito ISEE, consentirebbe a decine di migliaia di famiglie residenti nel Bacino Padano di sostituire le obsolete autovetture diesel Euro 4 ed Euro 5 con vetture o quadricicli elettrici.

Questo approccio democratizza la transizione energetica, elimina l'inquinamento primario dalle strade urbane e spinge contestualmente i costruttori automotive a competere nel segmento delle vetture compatte accessibili (A e B segment), in linea con le proiezioni di T&E che stimano un rapido incremento della quota di mercato dei BEV fino al 24% in Europa entro il 2025.

10.2 L'eliminazione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD)

L'argomentazione ricorrente inerente la carenza di fondi per sostenere un simile piano di rinnovamento è destituita di fondamento qualora si osservi il bilancio dello Stato. Il sistema fiscale italiano impegna ogni anno miliardi di euro nei cosiddetti "Sussidi Ambientalmente Dannosi" (SAD).

Transport & Environment sottolinea in particolare la distorsione generata per anni dal differenziale di accisa a favore del gasolio rispetto alla benzina in vigore fino alla fine del 2025, nonché le agevolazioni fiscali per il trasporto merci su gomma e per i biocarburanti

agricoli (che oltre a mantenere invariate le emissioni urbane alla spina, generano criticità sulla deforestazione e sui costi).

Si richiede formalmente al Parlamento di avviare un piano di cancellazione progressiva e vincolante dei SAD legati ai carburanti fossili entro il 2025. Il gettito recuperato (stimabile in miliardi di euro) deve essere segregato in 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 (*scrappage scheme* sul modello londinese) per i veicoli commerciali N1/N2 delle PMI operative nei distretti padani.

10.3 Certezza dei divieti e superamento del MoVe-In

La frammentarietà normativa disincentiva l'innovazione. Le imprese della logistica che hanno investito tempestivamente nella conversione delle proprie flotte in furgoni elettrici (e-van) e cargo bike in vista delle scadenze del 2025/2026 subiscono ora un grave danno in termini di concorrenza, superate da competitor che sfruttano le proroghe governative per mantenere in uso mezzi obsoleti a basso costo di ammortamento.

La nuova data prevista per il blocco degli euro 5 diesel non può essere oggetto di ulteriori rinvii, né sostituibile con “misure alternative” di dubbia efficacia.

È inoltre indispensabile una profonda revisione del sistema MoVe-In: qualora il dispositivo dovesse essere mantenuto, se ne richiede la sospensione obbligatoria d'ufficio nel semestre invernale (dal 1° ottobre al 31 marzo) in caso di allerta smog attiva, vincolando rigorosamente il conteggio del plafond a logiche stagionali per prevenirne l'utilizzo abusivo nei periodi di massima criticità sanitaria.

10.4 Finanziamento adeguato del Trasporto Pubblico Locale

I dati relativi ai volumi di carburante venduti in Italia nei primi 8 mesi del 2026 certificano la profonda inelasticità della domanda di diesel e benzina. Anche a fronte di aumenti molto significativi del prezzo dei carburanti, gli italiani hanno continuato a consumarli a livelli comparabili a quelli del 2025. Questo per una ragione evidente: l'assenza di alternative reali o praticabili all'utilizzo dell'automobile privata non solo nei piccoli centri e nelle aree rurali, ma anche nelle aree metropolitane del nostro Paese.

Si rende quindi necessario ed urgente riportare la dotazione del Fondo Nazionale Trasporti ai livelli del 2015, con un aumento strutturale di tre miliardi di euro l'anno.

Bisogna inoltre investire almeno 2 miliardi all'anno nel Trasporto Rapido di Massa, per colmare un divario che vede le nostre città offrire la metà dei servizi di TPL rispetto all'Europa, e appena un ottavo nel Mezzogiorno.

10.5 Monitoraggio dell'efficacia delle politiche

Stante la dimostrabile inefficacia delle politiche fin qui adottate da Governo e Regioni per ridurre il parco veicolare inquinante, non è possibile continuare a fornire deroghe in bianco. Si richieda alle Regioni di dimostrare che le misure compensative previste per i prossimi dodici mesi in luogo del blocco dei diesel euro 5 avranno abbattuto particolato e biossido

di azoto anche in ambito urbano a livelli paragonabili con quelli che si sarebbero conseguiti con il blocco.

Il divieto di circolazione per gli euro 5 diesel va inoltre ripristinato per i comuni sopra i 30.000 abitanti, altrimenti la scala dell'intervento rimarrà irrilevante.

Infine, è essenziale che le regioni del Bacino Padano interessate dal divieto rendano immediatamente operativo un programma di accompagnamento sociale ed economico prima della nuova scadenza dell'ottobre 2027.

11. Conclusioni

L'analisi del decreto-legge 167/2026 e delle relative premesse istruttorie fa emergere un quadro preoccupante. Il differimento al 1° ottobre 2027 del divieto di circolazione per i veicoli diesel Euro 5 nel Bacino Padano viene giustificato mediante il richiamo astratto alla salvaguardia socio-economica.

Questa impostazione ignora sistematicamente i costi esternalizzati, *in primis* il drammatico tributo sanitario pagato dai cittadini residenti nel Nord Italia, quantificabile in decine di migliaia di decessi prematuri annui e in un aumento insostenibile di morbidità respiratoria e cardiovascolare.

La pretesa conformità tecnologica della motorizzazione Euro 5 è stata ampiamente smentita dai test ingegneristici indipendenti, che hanno certificato emissioni di ossidi di azoto su strada fino a 18 volte superiori ai limiti di laboratorio, aggravate dall'impiego pervasivo di sistemi di alterazione termica che ne massimizzano l'impatto nocivo proprio durante i mesi invernali critici.

Parallelamente, le cosiddette misure compensative regionali – culminate in modeste dilazioni nell'accensione degli impianti di riscaldamento o nella distribuzione di deroghe chilometriche tramite il sistema MoVe-In – appaiono come espedienti normativi inefficaci a mitigare i picchi di inquinamento acuto negli spazi urbani di prossimità.

Le ripercussioni di tale inerzia rischiano di condannare l'Italia ad un contenzioso permanente con la Commissione Europea, esponendo lo Stato al concreto rischio di sanzioni pecuniarie per il mancato rispetto della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (in virtù delle procedure di infrazione per i superamenti strutturali di PM₁₀, PM_{2.5} e NO₂).

Serve un cambio di paradigma.

La decarbonizzazione della mobilità e la protezione della salute pubblica non devono essere trattate come opzioni mutuamente esclusive rispetto alla stabilità economica. Attraverso lo spostamento progressivo della fiscalità dai Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD) al finanziamento di iniziative di "leasing sociale" per le motorizzazioni a zero emissioni e al rifinanziamento del TPL, l'Italia dispone degli strumenti analitici e finanziari per accelerare la trasformazione del parco veicolare nelle regioni del Bacino Padano.