ECCO

IL THINK TANK ITALIANO PER IL CLIMA

MEMORIA PARLAMENTARE

13 OTTOBRE 2026

DL Euro 5 (DL 167/2026) – Atto Camera n. 3119

Camera dei deputati

VIII Commissione (*Ambiente*) e IX Commissione (*Trasporti*)

Executive summary

Il decreto-legge n. 167 del 2026 rinvia di un ulteriore anno, al 1° ottobre 2027, la limitazione strutturale alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 nel bacino padano.

ECCO esprime una posizione contraria al decreto, che rinvia ulteriormente una misura nata per tutelare la salute pubblica e per dare esecuzione a due sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea.

A tre anni dalla sua introduzione, la limitazione non è ancora applicata nelle quattro regioni interessate. Le misure compensative adottate in alternativa sono in buona parte episodiche o volontarie e i loro effetti non sono ancora verificabili.

ECCO riconosce le esigenze richiamate dal decreto, rispetto alle famiglie a basso reddito, ai pendolari con un'offerta di trasporto pubblico limitata, agli artigiani e alle piccole imprese che lavorano con veicoli commerciali. **Queste esigenze possono trovare una risposta duratura solo in una politica che accompagni la sostituzione del parco dei veicoli oggetto del decreto.**

Per questo ECCO propone che:

- **Il 1° ottobre 2027 sia considerato un termine certo.** Un impegno del Governo e delle regioni a non proporre ulteriori differimenti darebbe certezza a cittadini e imprese e consentirebbe di dedicare l'anno a disposizione alla preparazione della misura.
- **Il rinvio sia accompagnato da una politica nazionale di sostituzione dei veicoli diesel**, orientata ai veicoli elettrici e finanziata anche a partire dal margine di flessibilità sulle regole di bilancio che l'Italia sta negoziando in sede europea.

Premesse

La limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali (categorie N1, N2 e N3) diesel Euro 5 è stata introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna con l'obiettivo di dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'UE C-644/18 e C-573/19, che hanno accertato il superamento sistematico dei valori limite di PM10 e biossido di azoto, a tutela della salute pubblica.

Da allora la misura è stata modificata due volte, l'ultima con il decreto in esame:

Provvedimento	Entrata in vigore della limitazione	Comuni interessati	Misure compensative in alternativa al blocco
DL 121/2023	1° ottobre 2025	Prioritariamente quelli sopra 30.000 abitanti	Non previste

Provvedimento	Entrata in vigore della limitazione	Comuni interessati	Misure compensative in alternativa al blocco
DL 73/2025	1° ottobre 2026	Quelli sopra 100.000 abitanti	Ammesse
DL 167/2026 (in esame)	1° ottobre 2027	Quelli sopra 100.000 abitanti	Ammesse

Il decreto in esame aggiunge un ulteriore anno di rinvio, che sembra in primo luogo rispondere alla situazione della Lombardia, che non avendo provveduto ad aggiornare il proprio Piano per la qualità dell'aria, non avrebbe potuto evitare l'entrata in vigore della limitazione il 1° ottobre 2026, nei comuni di Milano, Brescia, Monza e Bergamo, se non in violazione della norma statale.

Le altre tre regioni avevano invece sostituito o rinviato la limitazione con misure compensative, sulla cui efficacia e dimostrabilità permangono tuttavia dubbi rilevanti. Le misure del Veneto sono in larga parte episodiche, come lo smart working per i dipendenti pubblici nei giorni di allerta per il PM10, o legate all'adesione volontaria, come gli eco-incentivi, le agevolazioni per il trasporto pubblico e il bando per la conversione dei veicoli diesel Euro 5 al doppio carburante. La stessa Regione le ha presentate come interventi da affiancare alla cancellazione del blocco, e la legge che le prevede cessa di avere efficacia il 30 settembre 2027. Piemonte ed Emilia-Romagna hanno adottato misure di analoga natura, tra cui contributi per l'uso di biocarburanti in Piemonte e interventi sugli impianti di riscaldamento in Emilia-Romagna, che incidono in misura limitata sul biossido di azoto da traffico.

Il rispetto dei valori limite si verifica sulle medie annue e sul numero di superamenti nell'arco dell'anno civile. Alla scadenza del 1° ottobre 2026, quindi, nessuna regione poteva disporre di prove dell'efficacia delle proprie misure sulle concentrazioni, e la loro idoneità si fondava esclusivamente su stime degli effetti attesi. Il decreto lascia ferma la facoltà delle regioni di introdurre la limitazione prima del termine.

A tre anni dalla sua introduzione con il decreto-legge n. 121 del 2023, la limitazione resta inapplicata in tutte e quattro le regioni.

Il rinvio introdotto dal decreto in esame interviene in una fase avanzata del contenzioso con l'Unione europea. Come riportato nel dossier dei Servizi Studi di Camera e Senato "Misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale "EURO 5" D.L. 167/2026 / A.C. 3119", la Commissione europea, nella lettera di messa in mora del 13 marzo 2024 emessa ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) nella procedura 2014/2147, contesta all'Italia piani generici, misure rimaste allo stato di programma e il ricorso a misure su base volontaria, giudicate meno efficaci di quelle coercitive. La norma statale richiede misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni coerenti con i vincoli europei e rimette a ciascuna regione la scelta del metodo e del soggetto

incaricato della verifica. Questa impostazione espone l'Italia alle stesse critiche. La distanza dagli obiettivi è inoltre destinata a crescere con la direttiva (UE) 2024/2881, che fissa al 2030 valori limite più stringenti. La direttiva è in fase di recepimento: lo schema di decreto legislativo (Atto del Governo n. 435), destinato a sostituire il decreto legislativo n. 155 del 2010, è all'esame delle commissioni parlamentari per l'espressione del parere.

Il rischio di contenzioso ha anche una dimensione finanziaria. Secondo il dossier dei Servizi Studi, il provvedimento non comporta oneri per la finanza pubblica, restando ferma la clausola di invarianza di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2023. Resta tuttavia da considerare la passività potenziale derivante da eventuali sanzioni ai sensi dell'articolo 260 del TFUE, che l'articolo 43 della legge n. 234 del 2012 consente allo Stato di recuperare dalle regioni responsabili.

Sul piano conoscitivo, il Parlamento è chiamato a convertire il rinvio senza i dati necessari a valutarne gli effetti. Il dossier, che richiama le relazioni illustrativa e tecnica per le finalità del provvedimento, non riporta dati sul numero di veicoli interessati, sulle emissioni a cui si rinuncia né sullo stato dei superamenti nelle zone coinvolte. Questi dati sono essenziali, in quanto l'età media del parco circolante italiano, pari a circa 15 anni, indica che i diesel Euro 5 costituiranno anche nel 2027 una quota rilevante dei veicoli in circolazione nel bacino padano.

La posizione di ECCO

ECCO esprime una posizione contraria al decreto, ritenendo prioritaria la tutela della salute pubblica, in coerenza con le sentenze della Corte di giustizia e con le finalità del decreto-legge n. 121 del 2023.

Per questa ragione, si auspica che il nuovo rinvio venga accompagnato da un impegno del Governo e delle regioni a considerare il 1° ottobre 2027 come termine definitivo, utilizzando l'anno a disposizione per preparare l'entrata in vigore della misura qualora non vengano adottati provvedimenti efficaci.

A questo scopo, è necessario accompagnare il rinvio con un programma di sostegno alle persone fisiche e giuridiche interessate dal divieto in queste aree per la sostituzione dei veicoli in uso con veicoli elettrici.

L'esclusività della scelta verso tecnologie puramente elettriche riguarda il fatto che qualsiasi alternativa a combustione interna anche di nuova generazione riproporrebbe il problema nel giro di pochi anni, con i valori limite più stringenti previsti al 2030 dalla direttiva (UE) 2024/2881.

In questo modo l'anno di rinvio diventerebbe un tempo utile e le esigenze richiamate nel preambolo del decreto, mobilità dei cittadini, continuità dei servizi di trasporto, tenuta del sistema economico, troverebbero una risposta coerente con la tutela della salute.

ECCO

IL THINK TANK ITALIANO PER IL CLIMA

Per maggiori informazioni sui contenuti e richieste di incontro si prega di contattare:

/

Lorenzo Carrozza

Responsabile Affari Legislativi e Relazioni Istituzionali, ECCO

lorenzo.carrozza@eccoclimate.org

Per interviste o maggiori informazioni sull'utilizzo e sulla diffusione dei contenuti presenti in questo documento, si prega di contattare:

/

Andrea Ghianda

Responsabile Comunicazione, ECCO

andrea.ghianda@eccoclimate.org

+39 3396466985

/

www.eccoclimate.org

Data di pubblicazione:

16 ottobre 2026