Audizione Commissioni VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

C. 3119

Misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale "EURO 5"

Camera dei Deputati

15 ottobre 2026

Osservazioni di Associazione Fermerci sulla Proposta di legge C. 3119

(Misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale "EURO 5")

Associazione Fermerci, nel rappresentare a livello istituzionale gli operatori del trasporto ferroviario merci e della logistica ferroviaria, intende formulare alcune considerazioni in merito al disegno di legge di conversione del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, concentrando il proprio contributo sulle misure che possono accompagnare il differimento previsto dal provvedimento e rafforzarne la coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di miglioramento della qualità dell'aria.

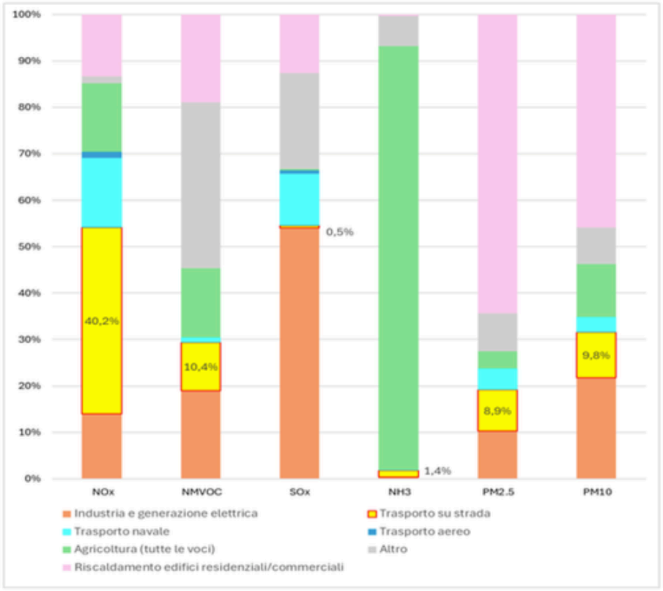
Il decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, interviene sulla disciplina delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, differendone l'applicazione al 1° ottobre 2027 nelle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Come evidenziato nella relazione illustrativa, il differimento intende assicurare un periodo aggiuntivo per la definizione e l'attuazione di misure alternative idonee a concorrere al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla normativa nazionale ed europea.

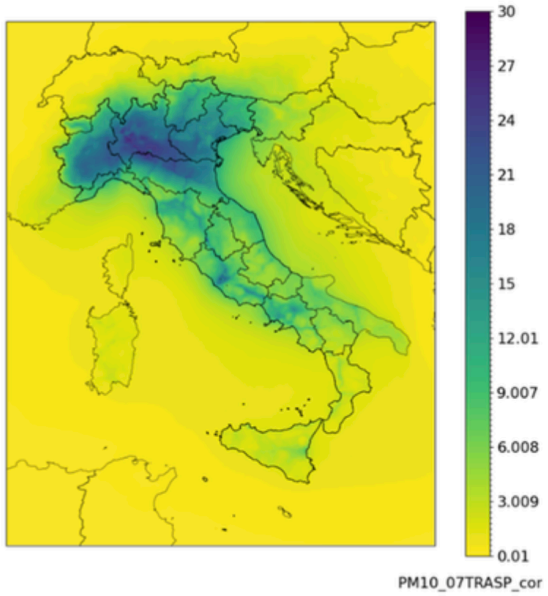
La stessa disciplina sulla quale interviene il decreto-legge individua uno spazio concreto di intervento. L'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 121 del 2023 consente infatti alle Regioni interessate di perseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni anche mediante misure compensative alternative rispetto al divieto strutturale di circolazione dei veicoli diesel Euro 5, purché garantiscano risultati equivalenti nella riduzione degli inquinanti atmosferici e siano coerenti con gli obblighi derivanti dall'ordinamento europeo. Il differimento amplia quindi lo spazio a disposizione delle Regioni per rafforzare, nell'ambito dei rispettivi piani per la qualità dell'aria, interventi capaci di concorrere al raggiungimento dei medesimi obiettivi ambientali.

Il provvedimento interviene, inoltre, in una fase particolarmente significativa per la definizione delle politiche nazionali sulla qualità dell'aria. È attualmente all'esame del Parlamento lo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2024/2881 sulla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (Atto del Governo n. 435). I due percorsi normativi pongono un'esigenza di coerenza tra gli interventi. Il differimento delle limitazioni risponde all'esigenza di assicurare continuità al sistema dei trasporti e alle attività economiche. Il recepimento della direttiva europea definisce invece il quadro strutturale entro il quale Stato e Regioni saranno chiamati a programmare le misure necessarie alla riduzione delle emissioni e al rispetto dei nuovi standard di qualità dell'aria.

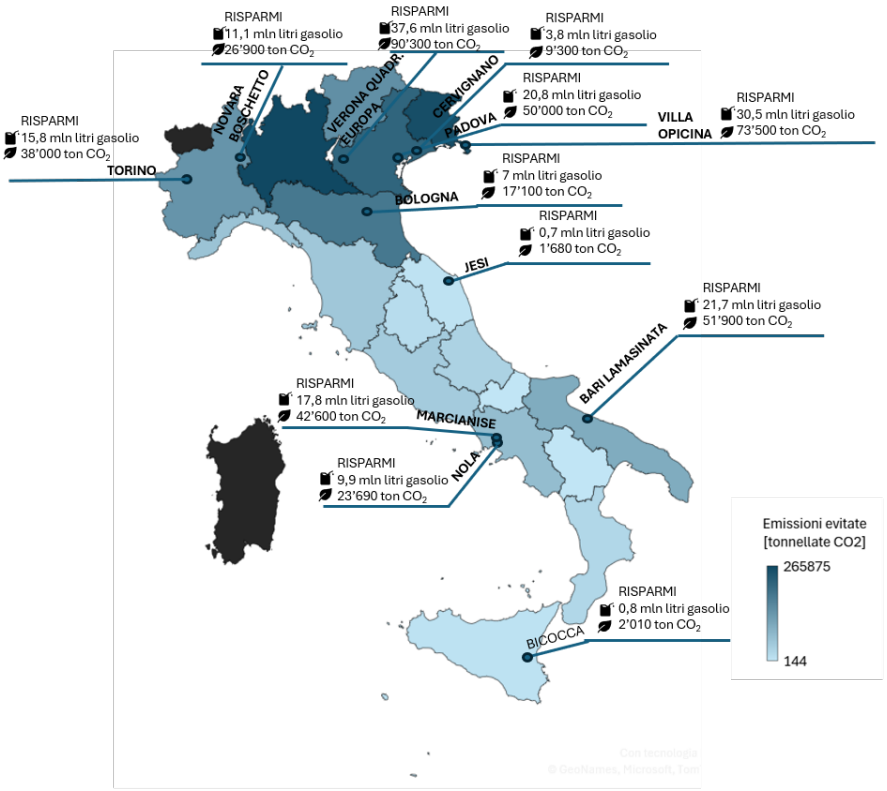
Associazione Fermerci - CF: 96532080585 - Via Tripolitania, 30 - 00199 - Roma **– www.fermerci.it**

La necessità di interventi efficaci sul fronte della qualità dell'aria deriva anche dagli obblighi europei cui l'Italia è chiamata a dare seguito. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha accertato, con la sentenza del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18, il superamento sistematico e continuato dei valori limite del PM10 in diverse zone del territorio nazionale. Con la sentenza del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19 ha accertato il superamento dei valori limite del biossido di azoto (NO_2). Con riferimento al PM10, il 13 marzo 2024 la Commissione europea ha inoltre inviato all'Italia una lettera di costituzione in mora ai sensi dell'articolo 260 TFUE. La stessa relazione illustrativa dell'A.C. 3119 richiama le procedure di infrazione e gli obblighi di adeguamento derivanti dall'ordinamento europeo, con particolare riferimento alle criticità del bacino padano.





Il contributo che il trasferimento modale può offrire emerge dalle analisi sviluppate da RSE. Rispetto a uno scenario nel quale gli stessi flussi fossero movimentati interamente su strada, il trasporto ferroviario delle merci consente di evitare circa 1,6 milioni di tonnellate di CO_2 all'anno, pari a circa il 4 per cento dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni previsto per il settore dei trasporti al 2030. Consente inoltre di risparmiare circa 670 milioni di litri di combustibili fossili, equivalenti a circa 7,3 milioni di tragitti di mezzi pesanti. Per ogni treno utilizzato, il risparmio medio è stimato in 3.793 litri di diesel e circa 10 tonnellate di CO_2.

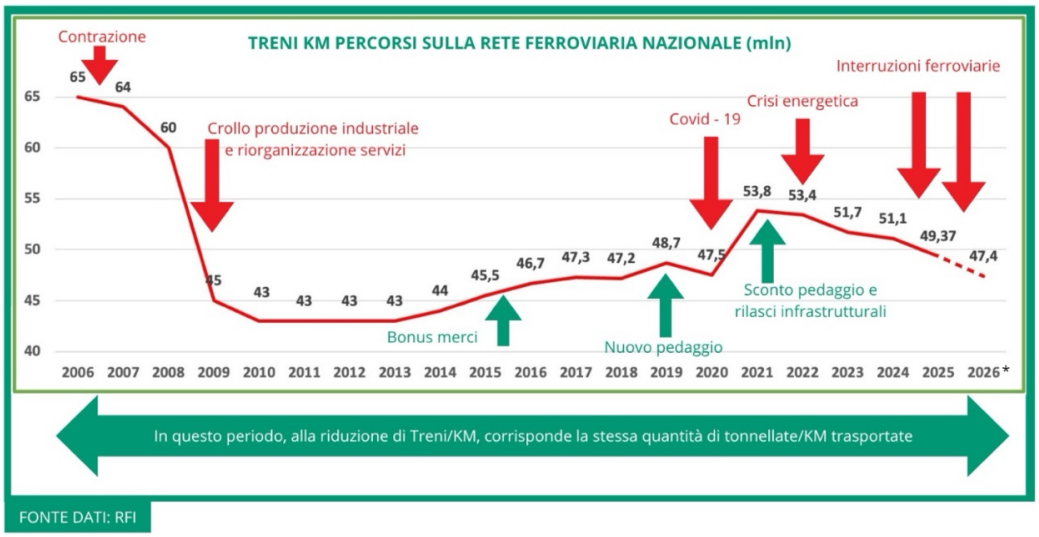


Si tratta di dati riferiti principalmente agli effetti energetici e alle emissioni climalteranti, che non possono essere automaticamente trasposti sugli indicatori relativi alla qualità dell'aria. Essi restituiscono tuttavia la dimensione degli effetti prodotti dalla diversa distribuzione modale dei traffici e indicano l'utilità di approfondire, anche ai fini delle misure compensative, la quantificazione delle riduzioni di NOx, PM10 e PM2,5 riconducibili al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

In tale quadro, il Ferrobonus rappresenta lo strumento nazionale già operativo per sostenere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e all'intermodalità, affiancato dalle esperienze di incentivazione sviluppate a livello regionale, che contribuiscono a rafforzare le politiche di trasferimento modale nei rispettivi territori. La sua rilevanza per le politiche sulla qualità dell'aria è espressamente riconosciuta dal Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria 2025-2027, approvato dal Consiglio dei ministri il 20 giugno 2025. Nell'ambito dedicato alla mobilità, il Piano individua infatti una specifica azione denominata "Incremento dei contributi ministeriali Ferrobonus", prevedendo ulteriori risorse per circa 60 milioni di euro nel biennio 2025-2026.

A fronte dell'indirizzo assunto dal Governo, le risorse effettivamente disponibili per il Ferrobonus hanno tuttavia registrato una significativa contrazione, determinando uno scarto tra il rafforzamento dello strumento indicato nell'ambito della programmazione nazionale per la qualità dell'aria e la sua effettiva capacità finanziaria.

Fermerci ritiene pertanto necessario dare concreta attuazione all'indirizzo espresso dal Piano e rafforzarlo ulteriormente, portando la dotazione complessiva del Ferrobonus a 60 milioni di euro annui, stabilizzandola nel tempo attraverso una programmazione strutturale e pluriennale. Una dotazione certa e adeguata consentirebbe di rafforzare la capacità dello strumento di sostenere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e all'intermodalità, garantendo al tempo stesso maggiore prevedibilità agli operatori chiamati a programmare servizi e investimenti.



*IL DATO RIFERITO ALL'ANNO 2026 È CALCOLATO SULLA BASE DELLA RILEVAZIONE ALLA FINE DEL PRIMO SEMESTRE, PARI A 23,7 MLN DI TRENI/KM

Alla luce di questi elementi, Fermerci ritiene che il rafforzamento strutturale del Ferrobonus possa costituire una delle misure con cui accompagnare il differimento previsto dal decreto-legge. La possibilità di valorizzarne gli effetti nell'ambito delle misure compensative, sulla base di una quantificazione adeguata delle riduzioni degli inquinanti associate al trasferimento modale, consentirebbe di affiancare al differimento delle limitazioni un intervento strutturale sul trasporto delle merci, dando concreta attuazione agli indirizzi già assunti in sede nazionale e contribuendo al conseguimento degli obiettivi europei di miglioramento della qualità dell'aria.