AGENS
Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi

ANAV
ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

asstra
IMPRESE IN MOVIMENTO

Atto Camera 3119

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”

AUDIZIONE COMMISSIONI RIUNITE AMBIENTE (VIII) E TRASPORTI (IX), IN SEDE REFERENTE

Roma, 15 ottobre 2026

Egr. componenti delle commissioni Ambiente (VIII) e Trasporti (IX),

il trasporto con autobus rappresenta nel nostro paese una importante componente del sistema della mobilità. Il settore del Trasporto Pubblico Locale con autobus genera ogni anno 7,3 miliardi di fatturato e trasporta 3,56 miliardi di passeggeri, per 1,6 miliardi di km percorsi con 43.000 autobus, occupando 84.000 addetti. Il trasporto commerciale (noleggio con conducente, servizi di lunga percorrenza, scuolabus, navette per lavoratori, ecc.) è composto invece da quasi 5mila imprese con circa 30. 000 autobus e 35mila addetti i con 1,5 mld di km percorsi all'anno e un fatturato annuo di 2,95 mld di euro.

Le Associazioni accolgono favorevolmente ogni iniziativa volta a migliorare la qualità dell'aria e a favorire la transizione ecologica della mobilità.
Pur essendo il trasporto con autobus escluso dal quadro normativo recentemente modificato dal decreto-legge in esame, le Associazioni ritengono utile rappresentare in questa sede come il sistema autobus, ampiamente inserito all'interno di un quadro normativo particolarmente stringente in materia ambientale, rappresenti già oggi uno degli strumenti più efficaci per la riduzione delle emissioni, della congestione e del consumo energetico.
Come ricordato anche in diversi documenti strategici associativi prodotti dalle scriventi, la sostenibilità della mobilità si realizza non solo attraverso l'evoluzione tecnologica dei mezzi, ma anche attraverso lo spostamento della domanda dal trasporto privato al trasporto collettivo. Un autobus pienamente utilizzato può sostituire numerose autovetture private, con significativi benefici in termini di emissioni, consumi energetici e occupazione dello spazio urbano.

Il trasporto con autobus è già inserito in un quadro normativo avanzato di sostenibilità ambientale

Con riferimento al Trasporto Pubblico Locale, il rinnovo delle flotte di tale comparto è già disciplinato da un articolato sistema di norme europee e nazionali che orienta in modo stringente le scelte tecnologiche e gli investimenti delle aziende.
Sul piano europeo, la **Clean Vehicles Directive**, recepita in Italia con il D.Lgs. n. 187/2021, impone alle amministrazioni pubbliche e agli operatori che svolgono servizi di trasporto pubblico il raggiungimento di specifici obiettivi minimi di acquisto di veicoli puliti e a zero emissioni nell'ambito degli appalti pubblici.
Tale processo è ulteriormente rafforzato dalla normativa europea sui veicoli pesanti. Con il Regolamento (UE) 2024/1610, l'Unione europea ha innalzato gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 per tutte le tipologie di nuovi autobus (non solo TPL) e più in generale per i veicoli **heavy-duty**, intervenendo direttamente sull'offerta industriale e accelerando l'introduzione sul mercato di soluzioni sempre più sostenibili.
A questo quadro si aggiungono i Criteri Ambientali Minimi (CAM) che regolano gli acquisti pubblici. Le aziende di trasporto, quando acquistano autobus o affidano servizi tramite procedure di evidenza pubblica, devono infatti rispettare requisiti ambientali che riguardano non solo le emissioni allo scarico, ma anche l'efficienza energetica, le prestazioni ambientali lungo il ciclo di vita del veicolo e più in generale la sostenibilità degli approvvigionamenti.

In tale contesto, la presenza di autobus di classe ambientale Euro 5 e 4 nelle flotte aziendali deve essere letta all'interno di una programmazione pubblica di lungo periodo e non come il risultato di una libera permanenza sul mercato di tecnologie meno recenti. Il settore del trasporto pubblico è infatti già interessato da consistenti programmi di rinnovo del parco mezzi finanziati a

livello nazionale ed europeo e orientati prevalentemente verso veicoli Euro VI, alimentazioni alternative e tecnologie a zero emissioni. La permanenza in esercizio di parte dei mezzi Euro 5 e 4 risponde, in molti casi, all'esigenza di garantire continuità e affidabilità del servizio pubblico nelle more del completamento dei programmi di sostituzione già avviati.

La transizione del TPL è già sostenuta da investimenti pubblici rilevanti

Il trasporto pubblico locale è oggi al centro di uno dei più rilevanti programmi di investimento pubblico mai realizzati nel settore della mobilità sostenibile. Negli ultimi anni, infatti, le politiche nazionali ed europee hanno destinato risorse significative al rinnovo delle flotte e all'ammodernamento delle infrastrutture necessarie alla transizione energetica. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha destinato al trasporto pubblico risorse per oltre 8 miliardi di euro rivolte al rinnovo dei mezzi e delle infrastrutture, confermando il ruolo strategico del settore nei processi di decarbonizzazione del Paese. A tali interventi si affiancano le risorse ordinarie del Fondo Nazionale Trasporti, che continuano a rappresentare il principale strumento di sostegno ai servizi e alla programmazione degli investimenti delle aziende di trasporto.
Grazie a questo insieme di misure, le imprese del TPL stanno affrontando un processo di trasformazione già ampiamente avviato, che comprende il progressivo rinnovo delle flotte con autobus a basse o a zero emissioni, la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento e l'adeguamento degli impianti e dei depositi alle nuove tecnologie. Si tratta di un percorso complesso, che richiede una visione di lungo periodo e un costante sostegno pubblico per garantire il raggiungimento degli obiettivi ambientali senza compromettere la continuità e l'efficacia del servizio offerto ai cittadini.

Il trasporto con autobus come leva della transizione sostenibile

Analoghe considerazioni sulla sostenibilità della modalità di trasporto possono essere inoltre fatte per il comparto dei servizi commerciali con autobus (noleggio con conducente, servizi di lunga percorrenza, scuolabus, navette per lavoratori, ecc.). Anche questo infatti, analogamente al TPL, si caratterizza per essere un elemento fondamentale del sistema di mobilità sostenibile. I veicoli Euro V, seppur in costante diminuzione, sono ancora una parte della flotta ma rappresentano comunque una componente marginale dei milioni di veicoli circolanti nelle zone interessate dalle disposizioni del quadro normativo modificato dal DL 167/2026. È dunque importante non prevedere divieti di circolazione, in quanto questi porterebbero conseguenze importanti in termini offerta di trasporto, avendo però benefici ambientali praticamente nulli.

In termini di normativa ambientale è peraltro importante ricordare la nuova categoria emissiva Euro 7, che entrerà in vigore per i nuovi autobus a partire dal 2029, riducendo ulteriormente le emissioni di questi mezzi di trasporto.

In questo scenario, le Associazioni hanno più volte sostenuto che la transizione ecologica debba essere accompagnata da un approccio pragmatico e industriale, capace di coniugare gli obiettivi ambientali con la sostenibilità economica e operativa delle aziende. La sfida consiste sia

nell'introdurre nuove tecnologie, sia nel garantire che tali tecnologie siano effettivamente compatibili con le caratteristiche dei territori, con i modelli di esercizio e con le risorse disponibili.

Le Associazioni ritengono che il contributo del trasporto con autobus alla sostenibilità non derivi esclusivamente dall'evoluzione delle alimentazioni, ma anche e soprattutto dalla capacità di attrarre utenti e ridurre l'utilizzo dell'automobile privata. Nei propri documenti strategici, le Associazioni hanno sottolineato che il percorso verso la sostenibilità del sistema della mobilità deve svilupparsi parallelamente lungo due direttrici: da un lato il rinnovo delle flotte con le tecnologie più opportune a seconda del contesto e della tipologia di servizio, dall'altro il rafforzamento del ruolo del trasporto collettivo quale alternativa competitiva rispetto al mezzo privato.

In questa prospettiva, le Associazioni richiamano costantemente i principi della gradualità, della neutralità tecnologica e dell'adeguatezza delle risorse. La decarbonizzazione rappresenta infatti un obiettivo condiviso e irreversibile, il cui conseguimento richiede la possibilità di valorizzare le diverse soluzioni tecnologiche disponibili in funzione dei contesti territoriali e operativi, evitando approcci rigidi che rischierebbero di rallentare anziché accelerare il percorso di transizione. Allo stesso tempo, è fondamentale che gli obblighi normativi siano accompagnati da strumenti finanziari adeguati e da un quadro regolatorio stabile, in grado di consentire alle aziende di programmare gli investimenti necessari e di continuare a garantire servizi efficienti, accessibili e sostenibili per cittadini e territori.

In conclusione, le Associazioni ritengono che il dibattito sulla qualità dell'aria e sulle limitazioni alla circolazione debba riconoscere e valorizzare il ruolo centrale del trasporto con autobus. È importante scongiurare situazioni critiche create da provvedimenti regionali che vietino la circolazione permanente di autobus non di ultima generazione sul proprio territorio, provvedimenti adottati in molte regioni e poi differiti ma che comunque generano incertezza e difficoltà di programmazione per le aziende di trasporto. Criticità sono portate anche dai divieti temporanei in casi di situazioni di superamento dei limiti di inquinamento, come attualmente in vigore in Piemonte dove fra le categorie escluse dai divieti temporanei non figura il trasporto con autobus.

L'autobus rappresenta già oggi una soluzione strutturalmente sostenibile e sta affrontando un percorso di trasformazione ambientale regolato da:

- norme europee sugli acquisti di veicoli puliti (Clean Vehicles Directive);
- standard europei sulle emissioni dei veicoli pesanti;
- Criteri Ambientali Minimi negli appalti;
- programmi nazionali di finanziamento e rinnovo delle flotte;
- nuovi standard emissivi Euro 7

Per queste ragioni, ogni politica ambientale nazionale dovrebbe continuare a considerare il trasporto con autobus come uno dei principali strumenti per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, decarbonizzazione e sostenibilità della mobilità.