

**Camera dei deputati
XIX Legislatura**

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

Documento di osservazioni e proposte

**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»**

(AC 3119)

15 ottobre 2026

Confartigianato, CNA e Casartigiani esprimono pieno apprezzamento per la scelta del Governo di intervenire con urgenza prorogando al 1° ottobre 2027 l'entrata in vigore delle limitazioni alla circolazione per le autovetture e i veicoli commerciali ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale Euro 5 nei territori del Bacino Padano (Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna), in quanto l'applicazione del blocco della circolazione per le categorie Euro 5 avrebbe generato una vera e propria paralisi operativa ed economica per il sistema produttivo e distributivo. Pertanto, sulla scorta del dato giuridico-normativo per cui è fatta comunque salva la facoltà delle regioni interessate di introdurre anticipatamente le limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, proponiamo una più estesa decorrenza del termine (fino al 1° ottobre 2028), in modo da bilanciare secondo ragionevolezza le esigenze di tutela della salute e dell'ambiente con quelle connesse alla continuità dei servizi trasportistici e dei sistemi produttivi locali.

Venendo ai dati, nelle 4 regioni del Bacino Padano, i veicoli commerciali c/terzi di categoria Euro 5, ad esempio, rappresentano da soli circa 300.000 unità operative circolanti, sul totale generale delle 4 regioni, costituendo il 12,80% del totale e, con i mezzi euro 4 e inferiori, sono essenziali per il trasporto merci c/terzi e per l'economia del territorio. I più recenti dati statistici dell'ACI attestano, infatti, che nel Bacino Padano circolano oltre 2 milioni di veicoli commerciali c/terzi, di cui oltre il 59% è ancora costituito da veicoli di categoria Euro 5 o inferiore. Vi sono poi quei numerosissimi mezzi rientranti nella categoria N1 (come ad es. furgoni e veicoli di modeste dimensioni adibiti al trasporto di cose), particolarmente impiegati da imprese artigiane dell'impiantistica, dell'edilizia e della manutenzione quale primario strumento di lavoro.

Il D.L. 28 settembre 2026, n. 167, all'articolo 1, modifica soltanto la decorrenza prevista dall'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del D.L. n. 121/2023, portandola al 1° ottobre 2027 e non amplia le categorie interessate. Il testo richiamato comprende le autovetture e i veicoli commerciali N1, N2 e N3 ma non menziona, ad esempio, i veicoli a motore destinati al trasporto persone M2 (es. pulmini, minibus) e M3 (autobus di linea, bus granturismo), i quali, pertanto, non sono espressamente inclusi nella disposizione oggetto di rinvio. Di conseguenza, tali mezzi preordinati al trasporto di passeggeri non possono essere considerati beneficiari della proroga, né generalmente esenti dai diversi divieti regionali o comunali.

Si chiede, pertanto, un quadro coordinato delle regole che riguardi anche il trasporto persone, ricomprendendolo nell'ambito soggettivo delle misure di sostegno e di pianificazione della transizione.

Risorse per la transizione ecologica

Nessun processo di transizione ecologica può dimostrarsi efficace e sostenibile se prescinde dalla sostenibilità economica e sociale delle micro e piccole imprese di trasporto, che rappresentano l'ossatura trasportistica del Paese.

In particolare, per il trasporto di merci si richiede che il periodo transitorio venga utilizzato in modo strategico per attuare le seguenti misure: rendere finalmente fruibili i 590 milioni di euro da tempo annunciati e non ancora erogati, fondamentali per incentivare il rinnovo del parco veicolare e garantire contributi straordinari pluriannuali a fondo perduto proporzionali al valore del mezzo e commisurati alla capacità economica dell'impresa (priorità alle microimprese e ai redditi più bassi). Le risorse stanziati per il rinnovo del parco veicolare del trasporto di merci si sono dimostrate, infatti, fino a oggi frammentate e insufficienti a coprire i costi effettivi di rinnovo. Inoltre, le modalità di accesso alle risorse tramite *click day* non hanno di certo favorito le PMI ma sono state prevalentemente appannaggio di colori i quali avrebbero comunque sostituito il veicolo commerciale, anche senza contributo statale. Se si vuole consentire a tutti l'accesso alle risorse per rinnovare il parco veicolare, soprattutto a chi ne ha più bisogno, occorre pertanto eliminare la modalità di accesso tramite il *click day*; inoltre, per consentire a chi ha meno capacità economica di raggiungere gli obiettivi *green*, serve introdurre un meccanismo analogo a quello introdotto dalla Regione Veneto per le autovetture: "più basso è il reddito, maggiore è l'importo riconosciuto". Chiaramente tale criterio necessita di sostituire il parametro dell'ISEE (previsto nel bando per le persone fisiche), con il fatturato annuo dell'impresa. Al fine di dare priorità alle micro e piccole imprese e ai soggetti con veicoli più inquinanti l'entità effettiva del contributo erogato dovrebbe essere quindi determinata dalla combinazione della classe ambientale del veicolo da rottamare/demolire con la dimensione economica dell'impresa (fatturato). In ultimo, vale considerare l'opportunità di individuare una strada preferenziale per i mezzi suscettibili nelle categorie N1, N2 e N3, dal momento che configurano dei veicoli destinati al lavoro. In questo senso, andrebbe stabilita una incentivazione *ad hoc*, che faccia leva sulla previsione di un contributo a fondo perduto pari al 30% del costo del mezzo. Favorendo l'acquisto di mezzi ad alimentazione elettrica o ibrida, o comunque con motorizzazioni a basse emissioni di gas climalteranti (CO₂), verrebbe assicurato con il rinnovo dell'ecobonus un non secondario investimento privato verso le nuove forme di energia. L'effetto aggregato risiederebbe nel sostenere il progressivo affrancamento del Paese dai combustibili di origine fossile, in una chiave strategica di supporto alla ormai ineludibile differenziazione delle fonti di approvvigionamento energetico.

Anche per il trasporto di persone è necessario prevedere risorse aggiuntive e pluriennali, con linee dedicate alle autovetture M1 per taxi e NCC e agli autobus M2 e M3, compreso il noleggio turistico, evitando che il sostegno sia circoscritto al trasporto pubblico di linea. I contributi devono essere proporzionati al costo del mezzo e al beneficio ambientale, con priorità alle micro e piccole imprese e alla sostituzione dei veicoli più inquinanti. In questo quadro, risulta dirimente agevolare l'accesso al credito, dal momento che si tratta di una spesa in conto capitale, capace di ammodernare, sul piano aggregato, il parco mezzi circolante. Occorrono graduatorie trasparenti, prenotazione del contributo prima dell'investimento e tempi certi di erogazione, coordinando acquisto, *leasing* e garanzie per l'accesso al credito nel rispetto delle regole sugli aiuti di Stato.

Deficit infrastrutturale e ostacoli alla transizione ecologica.

La sostituzione del parco veicolare diesel trova ancora forti limitazioni nella scarsa presenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento per vettori alternativi (elettricità, GNL e biometano), sia lungo i principali corridoi viari regionali sia nei centri urbani. In questo scenario, risulta fondamentale garantire il principio della neutralità tecnologica, considerata la specificità dei servizi. Autonomia, percorrenze giornaliere, tempi di ricarica e disponibilità di veicoli idonei devono guidare la transizione. Per i mezzi a lunga percorrenza vanno previste soluzioni commisurate all'effettiva operatività.

Si propone inoltre un regime transitorio omogeneo per le imprese che documentino l'ordine di un mezzo sostitutivo a minori emissioni e subiscano ritardi di consegna non imputabili alla propria volontà, nei limiti compatibili con gli obiettivi di qualità dell'aria.

Incentivi e infrastrutture di ricarica

Incentivi e infrastrutture devono procedere insieme. È necessario un programma per la mobilità elettrica professionale che finanzi anche installazione, connessione alla rete e potenziamento degli impianti presso rimesse e depositi. Occorrono colonnine rapide con stalli dedicati nei principali nodi di servizio, in particolare interporti, aeroporti, stazioni e aree di attesa autorizzate, con accesso regolato, tariffe trasparenti e sistemi interoperabili di prenotazione e pagamento. Per i mezzi pesanti servono punti di ricarica con potenza, dimensioni e spazi di manovra adeguati, anche nei parcheggi di attestamento.

L'accesso alla ricarica professionale deve avvenire a condizioni eque anche per gli operatori provenienti da altri territori, ferme le regole che disciplinano l'esercizio dei servizi. La programmazione deve considerare l'effettiva disponibilità delle infrastrutture prima dell'applicazione di nuovi vincoli e prevedere assistenza e manutenzione per ridurre il rischio di interruzioni del servizio.

Il tema dei biocarburanti

Le Regioni hanno la facoltà di differire o evitare i blocchi dei veicoli Euro 5, purché integrino nei Piani regionali per la qualità dell'aria adeguate misure compensative. Tali interventi devono garantire una riduzione del particolato e degli ossidi di azoto del tutto equivalente a quella ottenibile con il fermo dei mezzi. In questo scenario, l'impiego di biocarburanti puri o ad alta concentrazione, come il biodiesel B100 ossia totalmente bio, rappresenta una soluzione concreta ed efficace. A ciò si aggiunge la possibilità di utilizzare questo carburante tramite l'installazione di appositi *kit* di conversione (*retrofit*) sul parco circolante, consentendo di migliorare la qualità dell'aria senza imporre alle imprese l'ingente impegno economico richiesto dall'acquisto di un automezzo nuovo.

L'adozione combinata di biocarburanti e *kit* di conversione (*Dual Fuel*/Biometano) e l'HVO rappresentano pertanto la via più rapida ed economicamente sostenibile per consentire alle imprese di autotrasporto di continuare a operare, fornendo alle Regioni del Bacino Padano i dati di abbattimento emissivo necessari per giustificare le deroghe ai divieti di circolazione.

Si richiedono quindi incentivi all'impiego e alla distribuzione dei biocarburanti sostenibili, tracciabilità dei rifornimenti e un sistema semplice di documentazione dei requisiti, utilizzabile anche dalle piccole imprese, senza duplicazioni degli adempimenti tra territori.

Parcheggi di attestamento e di interscambio

Nell'ottica di ridurre il traffico e migliorare la qualità dell'aria si propone di finanziare, insieme agli enti locali, parcheggi di attestamento per autobus turistici e aree di attesa autorizzate per vetture taxi e NCC, collegati ai nodi di interscambio, alle strutture ricettive e alle principali destinazioni. Le aree devono essere sicure, prenotabili, dotate di servizi per conducenti e passeggeri, infrastrutture di ricarica e collegamenti efficienti con il trasporto pubblico e i servizi autorizzati di ultimo miglio.

La sosta prolungata va coordinata con punti accessibili di salita e discesa dei passeggeri e percorsi di collegamento autorizzati, tutelando persone con disabilità e gruppi con bagagli. L'obiettivo è quello di ridurre le attese a motore acceso, la ricerca di parcheggio e le percorrenze a vuoto: l'effettiva riduzione delle emissioni dovrà essere misurata e, ove riconoscibile, valorizzata nei piani regionali.

Regole condivise tra Regioni e Comuni

Per evitare difformità territoriali e disparità tra imprese, si propone il perfezionamento di un Accordo quadro in Conferenza Unificata, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera c), del d.lgs. n. 281/1997, promosso da MIT e MASE con le quattro Regioni del Bacino Padano e gli enti locali, sentite le associazioni del trasporto merci e persone. Il percorso può sviluppare l'esperienza dell'Accordo di Bacino Padano del 2017, traducendola in schemi condivisi di delibera regionale e ordinanza comunale. Gli schemi devono uniformare categorie e classi ambientali, criteri per deroghe e misure compensative, calendari e fasce orarie per situazioni comparabili, documentazione richiesta, modalità di controllo e comunicazione. Ciò che va evitato è la frammentazione normativa. La stratificazione di obblighi e divieti penalizzerebbe, in una chiave eminentemente anticoncorrenziale, le imprese operanti sull'intero territorio padano, caratterizzato da catene logistiche e di servizio fortemente integrate. Già oggi, del resto, insistono sulla richiamata area geografica orari di blocco differenti, deroghe confliggenti e criteri eterogenei per l'effettuazione dei servizi di monitoraggio telematico. Ciò vuol dire che, a titolo esemplificativo, per una impresa artigiana con sede a Modena ma che agisce economicamente anche sul territorio lombardo si materializza il rischio di incorrere in un ginepraio di regole fra loro disorganiche se non addirittura antinomiche. Si propone, quindi, una registrazione digitale interoperabile delle deroghe e il riconoscimento reciproco dei titoli fondati su requisiti comuni, evitando domande e documenti ripetuti. A parità di servizio e requisiti ambientali, le condizioni non devono penalizzare chi proviene da altra regione o comune, ferme le norme di accesso alla professione e al mercato. Le differenze indispensabili per specifiche criticità ambientali devono essere motivate da dati oggettivi, proporzionate e rese conoscibili in un portale unico con mappe, scadenze e regole aggiornate. Si propone un preavviso ordinario di almeno sei mesi per nuove restrizioni, salvo emergenze e obblighi inderogabili, e un monitoraggio annuale con le categorie. L'armonizzazione deve rispettare le competenze territoriali e gli obblighi europei, senza livellare verso il basso la tutela ambientale.

Proposta

Si propone di inserire una disposizione che impegni il Governo a promuovere l'Accordo entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, prevedendo schemi tipo e un cronoprogramma di recepimento nei piani regionali e negli atti comunali. Alle misure di rinnovo dei mezzi, ricarica e attestamento

devono essere associate risorse aggiuntive espressamente quantificate e coperte: il solo rinvio del termine non finanzia tali interventi.

In ultimo, vale considerare l'opportunità di individuare una strada preferenziale per i mezzi suscettibili nelle categorie N1, N2 e N3, dal momento che configurano dei veicoli destinati al lavoro. In questo senso, andrebbe stabilita una incentivazione *ad hoc*, che faccia leva sulla previsione di un contributo a fondo perduto pari al 30% del costo del mezzo. Favorendo l'acquisto di mezzi ad alimentazione elettrica o ibrida, o comunque con motorizzazioni a basse emissioni di gas climalteranti (CO₂), verrebbe assicurato, con il rinnovo dell'ecobonus, un non secondario investimento privato verso le nuove forme di energia. L'effetto aggregato risiederebbe nel sostenere il progressivo affrancamento del Paese dai combustibili di origine fossile, in una chiave strategica di supporto alla ormai ineludibile differenziazione delle fonti di approvvigionamento energetico.