

LEGGE REGIONALE 15 settembre 2026, n. 22

Misure compensative e temporanee in applicazione dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale" convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della Giunta regionale

p r o m u l g a

la seguente legge regionale:

Art. 1

Misure compensative e temporanee in applicazione dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale" convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

1. In applicazione dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale" convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155 e ferme restando le esclusioni ivi previste, le limitazioni strutturali della circolazione stradale delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" trovano applicazione nei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO₂, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 30 aprile dell'anno successivo, dalle ore 8.30 alle ore 18.30, dal lunedì al venerdì, a decorrere dal 1° ottobre 2026.

2. In deroga a quanto previsto al comma 1, le limitazioni strutturali della circolazione stradale trovano applicazione a partire dal 1° ottobre 2027 subordinatamente all'adozione da parte della Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare che si esprime entro trenta giorni dalla richiesta, decorsi i quali si prescinde dal parere, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea, in applicazione dell'articolo 1, comma 2, quinto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

3. Il provvedimento di cui al comma 2 è adottato sulla base della proposta formulata dal Comitato tecnico istituito ai sensi dell'articolo 3, commi 6 e 7, della normativa generale del Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (PRTRA), e delle valutazioni tecniche rese dall'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPAV), che attesti l'idoneità delle misure compensative.

4. Le disposizioni della presente legge cessano di avere efficacia a decorrere dal 30 settembre 2027.

Art. 2

Clausola di neutralità finanziaria.

1. All'attuazione della presente legge si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio della Regione del Veneto.

Art. 3

Entrata in vigore.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione del Veneto.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione veneta.

Venezia, 15 settembre 2026

INDICE

Art. 1 - Misure compensative e temporanee in applicazione dell'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale" convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

Art. 2 - Clausola di neutralità finanziaria.

Art. 3 - Entrata in vigore.

Dati informativi concernenti la legge regionale 15 settembre 2026, n. 22

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La Giunta regionale, su proposta del Presidente della Giunta regionale Alberto Stefani, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 31 luglio 2026, n. 19/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 31 luglio 2026, dove ha acquisito il n. 109 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 10 settembre 2026;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Matteo Baldan, e su relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Antonio Marco Dalla Pozza, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 15 settembre 2026, n. 22.

2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Matteo Baldan, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la Regione del Veneto, nel quadro delle attività di gestione della qualità dell'aria in attuazione delle azioni del Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (PRTRA), recentemente aggiornato con deliberazione della Giunta regionale 15 aprile 2025, n. 377 nonché delle misure condivise con le regioni del bacino padano attraverso il “Nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento per il miglioramento della qualità dell'aria”, approvato con deliberazione della Giunta regionale 6 giugno 2017, n. 836 ha previsto numerose misure di intervento nei vari settori maggiormente responsabili di emissioni inquinanti.

Con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente le diverse azioni già in essere, anche a seguito della sentenza di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 (causa C-644/2018), l'amministrazione regionale con deliberazione della Giunta regionale 2 marzo 2021, n. 238 ha attivato, in accordo con le regioni del bacino padano, un pacchetto di misure straordinarie per il miglioramento della qualità dell'aria riguardanti i settori individuati come i più critici per le emissioni inquinanti in atmosfera, ovverosia i settori dei trasporti, del riscaldamento domestico mediante l'uso di biomassa, dell'agrozoootecnica, delle attività produttive, prevedendo l'utilizzo di apposite risorse statali messe a disposizione per l'adozione di misure di contrasto all'inquinamento atmosferico, in particolare di quelle previste dal programma di finanziamento istituito con decreto del direttore della direzione generale per il clima, l'energia e l'aria del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 18 dicembre 2020, n. 412.

Con riguardo all'ambito dei trasporti e della mobilità, la richiamata deliberazione della Giunta regionale 238/2021 ha introdotto precise misure di potenziamento della limitazione della circolazione dei veicoli, in funzione della loro classificazione “Euro” riferita ai livelli di emissioni inquinanti. Più precisamente la misura prevedeva, ai fini della riduzione di PM10, il rafforzamento della limitazione veicolare rispetto a quella definita dal summenzionato Accordo di bacino padano nei comuni con popolazione superiore ai 30 mila abitanti e nei comuni ricadenti nelle zone “Agglomerato” (come individuate ai sensi della zonizzazione del territorio regionale di cui alla deliberazione della Giunta regionale 29 dicembre 2020, n. 1855). In sostanza tale rafforzamento introduceva, con riferimento alle previsioni di qualità dell'aria riportate nel bollettino PM10 emesso dall'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPAV):

- il divieto strutturale della circolazione dei veicoli privati, fino a Euro 4 diesel compresi, nei giorni feriali dalle 8:30 alle 18:30 nei periodi di allerta verde secondo il bollettino (cioè nel periodo 1° ottobre - 30 aprile di ciascuna annualità, in assenza di condizioni emergenziali);
- l'estensione del divieto alle auto private Euro 5 diesel nei periodi di allerta arancio secondo il bollettino;
- l'ulteriore estensione ai veicoli commerciali leggeri nei periodi di allerta rossa secondo il bollettino (per quanto solo fino alle 12.30 come specificato con deliberazione della Giunta regionale 9 agosto 2021, n. 1089).

Con legge 6 novembre 2023, n. 155 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale” il legislatore statale ha introdotto per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna con l'articolo 1, comma 1, l'obbligo di aggiornare entro un anno i rispettivi piani di qualità dell'aria e, con l'articolo 1, comma 2, di inserirvi l'obbligo già assunto con l'Accordo di bacino padano del 2017 consistente nella limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di classe ambientale Euro 5, con decorrenza dal 1° ottobre 2025, in via prioritaria nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30 mila abitanti presso i quali operi un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e che ricadano in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto (NO2).

Con deliberazione della Giunta regionale 377/2025 è stato approvato l'aggiornamento del PRTRA che ha assorbito, confermandole, tutte le misure già definite nella citata deliberazione della Giunta regionale 238/2021.

Successivamente all'approvazione del PRTRA, il 20 luglio 2025 è entrato in vigore il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73 "Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti" convertito, con modificazioni, dalla legge 18 luglio 2025, n. 105, che all'articolo 1, comma 2, ha differito al 1° ottobre 2026 la decorrenza della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di classe ambientale Euro 5 e innalzato a 100 mila abitanti la soglia di popolazione dei comuni nei quali applicare in via prioritaria tale limitazione. Decorso il termine del 1° ottobre 2026, le regioni possono prescindere dall'inserimento di tale limitazione strutturale sui mezzi "Euro5 diesel" mediante l'adozione nei piani di qualità dell'aria "di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea".

Con deliberazione della Giunta regionale 2 settembre 2025, n. 1005 in recepimento delle nuove disposizioni introdotte dal decreto-legge 73/2025 convertito dalla legge 105/2025, si è preso atto del differimento al 1° ottobre 2026 dell'entrata in vigore della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture di categoria M1 e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 di classe ambientale Euro 5 e alimentazione diesel, con applicazione nei comuni e negli agglomerati con popolazione superiore a 100 mila abitanti.

Contestualmente, è stata affidata al Comitato tecnico, istituito ai sensi dell'articolo 3, commi 6 e 7, della normativa generale di Piano di cui all'appendice II del PRTRA, la valutazione e la determinazione delle eventuali misure compensative, alternative alla citata limitazione strutturale, mediante proposta di modifica-integrazione delle vigenti misure del PRTRA da approvare in tempo utile per consentire l'entrata in vigore delle misure individuate e delle relative azioni di Piano, entro il 1° ottobre 2026. A tal fine, è stato stabilito di porre all'esame della Giunta regionale l'eventuale provvedimento recante le misure compensative alternative alla limitazione strutturale alla circolazione degli autoveicoli "Euro 5 diesel".

La presente proposta si compone di tre articoli.

Con l'articolo 1, comma 1, si propone di definire univocamente il campo di applicazione della limitazione strutturale delle autovetture di categoria M e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 di classe ambientale Euro 5 ed alimentazione diesel, con applicazione nei comuni con popolazione superiore a 100 mila abitanti, a decorrere dal 1° ottobre 2026.

Con l'articolo 1, comma 2, considerato il forte impatto socio-economico generato sulla cittadinanza e sulle imprese della limitazione alla circolazione dei veicoli Euro 5 diesel, ed al fine di temperare l'esigenza di tutela della salute pubblica con la sostenibilità socioeconomica dei cittadini e delle imprese, riproponendo gli elementi introdotti dal decreto-legge 73/2025 convertito dalla legge 105/2025, si propone contestualmente di rinviare l'applicazione della limitazione della circolazione al 1° ottobre 2027 subordinatamente all'adozione di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea.

Nel corso dell'esame da parte della Seconda commissione consiliare è stato accolto un emendamento presentato dall'assessore competente con il quale si introduce la previsione di un parere della commissione consiliare competente sul provvedimento con cui la Giunta regionale adotterà le misure compensative.

L'articolo 1, comma 3, dispone che il provvedimento di approvazione delle misure compensative venga adottato sulla base della proposta formulata dal Comitato tecnico istituito ai sensi dell'articolo 3, commi 6 e 7, della normativa generale del PRTRA, e delle valutazioni tecniche rese dall'ARPAV, che attesti l'idoneità delle misure compensative.

Secondo quanto disposto dall'articolo 1, comma 4, le disposizioni del presente progetto di legge e le misure compensative definite in sua attuazione, avendo natura temporanea in ragione del rinvio a quanto previsto dal decreto-legge 73/2025 convertito dalla legge 105/2025, cessano di avere efficacia a decorrere dal 30 settembre 2027.

Chiudono l'articolo 1 l'articolo 2, recante la clausola di neutralità finanziaria, e l'articolo 3, che dispone l'entrata in vigore della legge il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione del Veneto.

La proposta legislativa all'esame dell'Assemblea è stata deliberata dalla Giunta regionale in data 31 luglio 2026 e trasmessa il 31 luglio al Consiglio regionale, dove ha assunto il numero 109 tra i progetti di legge della dodicesima legislatura.

In data 31 luglio il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare in sede referente e alla Prima Commissione consiliare, per il parere obbligatorio ai sensi dell'articolo 66 del Regolamento del Consiglio regionale.

Nella seduta di Seconda Commissione consiliare del 6 agosto 2026 è stato illustrato dall'Assessore all'ambiente, parchi, clima e protezione civile.

Acquisito il parere favorevole della Prima Commissione consiliare (espresso in data 8 settembre 2026), ed essendosi avvalsa, in sede d'esame, dell'assistenza giuridica garantita dal Servizio affari giuridici e legislativi del Consiglio e dell'assistenza tecnica della struttura regionale competente, la Seconda Commissione consiliare nella seduta del 10 settembre 2026 ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge regionale n. 109 e lo ha licenziato a maggioranza.

Hanno espresso voto favorevole: il Presidente De Berti e i consiglieri Bevilacqua con delega Marcon (Lega - Liga Veneta), Martini (Stefani Presidente), Baldan Matteo, Calligaro, Leso e Rucco (Fratelli d'Italia - Giorgia Meloni), Bozza e Patron (Forza Italia - Berlusconi - Autonomia per il Veneto - PPE).

Astenuti: i consiglieri Dalla Pozza con delega Manildo, Galeano e Montanariello con delega Bigon, (Partito Democratico), Lovat (Szumski Resistere Veneto) e Ostanel (Alleanza Verdi e Sinistra).";

- Relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Antonio Marco Dalla Pozza, nel testo che segue:

"Signor Presidente, gentili colleghe consigliere, egregi colleghi consiglieri, gentile Assessore, in apertura di questa mia correlazione innanzitutto non posso che ribadire ciò che abbiamo già detto in commissione e sulla stampa, e quindi annuncio fin da subito che non vi è una contrarietà preconcepita al provvedimento posto oggi al voto del

Consiglio regionale e che rinvia, anche in Veneto, il blocco della circolazione dei veicoli diesel Euro 5.

Non può esservi contrarietà, ma vi deve essere invece una necessaria valutazione di buon senso, considerando anche le decisioni assunte dalle altre regioni del bacino padano, con l'eccezione della Lombardia, che tuttavia ha introdotto una importante deroga attraverso il ricorso al sistema "Move-In" (monitoraggio dei veicoli inquinanti). Prendiamo atto che questa misura si rende necessaria alla luce della situazione economica contingente e della cogenza dei tempi, e prendiamo altresì atto che sono state proposte delle misure compensative che accompagnano questo rinvio.

Non è certo nostra intenzione scaricare le inefficienze della politica, con costi immediati ed estremamente elevati, su famiglie, artigiani e piccole imprese che non hanno ancora potuto sostituire o adeguare i propri mezzi di trasporto, e riteniamo che un blocco imposto, soprattutto in mancanza di reali alternative, rischi di apparire più punitivo che efficace, facendo perdere nel cittadino il senso dell'agire a tutela della sua salute.

La nostra apertura di credito, tuttavia, non è priva di riserve.

Siamo costretti ad agire in emergenza perché fino ad oggi si è fatto veramente troppo poco in materia di inquinamento atmosferico. Quella di oggi è una scelta obbligata derivante da una norma nazionale sbagliata. Lo diciamo con chiarezza: il rinvio di una misura che era stata individuata dal Governo e dalle regioni del bacino padano, e condivisa quindi anche dal Veneto, e quindi da un Paese sotto procedura d'infrazione europea, avrebbe meritato uno sforzo maggiore.

E invece ci troviamo per la seconda volta consecutiva con il rinvio di un provvedimento già rimandato una volta, non più tardi di un anno fa, e per l'ennesima volta senza risorse.

Il blocco della circolazione dei diesel Euro 5 nelle regioni del nord Italia, ridefinito successivamente prima per i comuni con più di 30mila abitanti e poi per soli i comuni del bacino padano con più di 100 mila abitanti - Padova, Vicenza, Verona e Venezia, per quanto riguarda il Veneto - era una delle misure originariamente previste nell'ambito dell'Accordo di bacino padano sottoscritto dalle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna con il Ministero dell'ambiente. Ma nel 2025, nell'approssimarsi della scadenza per l'applicazione di questa disposizione, il Governo con un emendamento fatto proprio e difeso dal ministro Salvini, ha spostato di un anno - dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 - l'entrata in vigore del blocco strutturale per oltre un milione di veicoli diesel Euro 5 immatricolati tra il 2009 e il 2015 nelle quattro regioni del bacino padano, consentendo peraltro alle regioni di sostituirlo, da subito o in futuro, con misure compensative "di risultato equivalente", e rendendolo appunto applicabile solo ai comuni con più di centomila abitanti.

Una scelta politica certo orientata a non scaricare su famiglie e piccole imprese il costo del cambio auto, e sulla quale possiamo anche concordare in un ragionamento che non può essere ideologico o manicheo, e che tuttavia non è stata accompagnata da alcuna misura strutturale aggiuntiva a livello nazionale e da alcuna risorsa in più, a ribadire la sua finalità elettorale anziché di tutela della salute pubblica o di valutazione comparativa delle fonti del particolato.

E invece, a dimostrare che non c'è nessuna strategia nazionale se non quella di accusare l'Europa di imporre misure che gravano sui cittadini, mancano le risorse per il trasporto pubblico locale (TPL), oltre 800 milioni di euro, e sono state tagliate quelle che erano state dedicate proprio al miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano. Il tutto quindi a discapito della salute dei cittadini del bacino padano e a danno degli enti locali, chiamati come sempre ad inventare misure e cercando di non scontentare eccessivamente i cittadini.

Oggi, dopo un anno, ci troviamo al punto di partenza, con un nuovo rinvio. È la prova provata che quella norma del 2025 ha solo posticipato il problema di un anno, ed ora l'affrontare quel problema viene nuovamente traslato nel tempo, senza soluzioni nuove.

Ma l'Italia non è un Paese qualunque rispetto al tema della qualità dell'aria. È un Paese già condannato due volte dalla Corte di giustizia europea per inadempimento proprio sui temi della qualità dell'aria, sia per il sistematico superamento dei valori del PM10 sia per il superamento dei valori sul biossido di azoto.

Considerando il complesso delle procedure di infrazione aperte a carico del nostro Paese, rischia un'esposizione finanziaria - sanzioni, sostanzialmente - stimata in circa 800 milioni di euro, senza contare i costi sanitari. 800 milioni di euro è la stessa cifra di cui parlavamo prima per quanto riguarda le risorse aggiuntive che vengono richieste per il TPL, 800 milioni di euro che potrebbero essere reinvestiti in prevenzione sul trasporto pubblico.

Tre sono le procedure di infrazione aperte, sul sistematico superamento dei valori limite di PM10, sul biossido di azoto, sul superamento del valore limite annuale di PM2,5 in diverse città del bacino padano, tra cui Venezia e Padova. A queste si aggiunge la recente (febbraio 2026) messa in mora da parte della Commissione europea per il mancato aggiornamento del programma nazionale di controllo per l'inquinamento atmosferico da anidride solforosa, ossidi di azoto, composti organici volatili non metanici, ammoniaca e particolato fine, come prescritto dalla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE ("direttiva NEC 2016"). Non avendo risposto ai solleciti della Commissione europea, l'Italia ha ricevuto la relativa notifica di infrazione.

Non stiamo parlando di un mero adempimento burocratico, al grido di "Ce lo chiede l'Europa!", ma stiamo parlando di salute pubblica, di malattie, di morti, di sanzioni elevatissime, di costi scaricati sul Servizio sanitario nazionale.

Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente, nel 2023 l'esposizione al PM2,5 ha provocato 182 mila morti premature nell'Unione europea, e di queste oltre 43 mila in Italia - il dato assoluto più alto d'Europa - concentrate in larghissima parte indovinate dove? Sì, proprio nella Pianura padana.

In questo modo si procede in direzione contraria a quella che invece, responsabilmente, dovrebbe essere affrontata da una Regione e da un territorio sotto procedura di infrazione.

Il particolato e il biossido di azoto causano patologie respiratorie croniche, malattie cardiovascolari, tumori al polmone, effetti negativi sullo sviluppo neurologico infantile, oltre alla possibilità di legarsi - per il particolato ultrafine - al DNA.

Nell'European City Air Quality Viewer, pubblicato dall'Agenzia europea dell'ambiente nell'edizione del luglio 2025, su oltre 760 città analizzate, tre città venete si collocavano tra le dieci peggiori d'Europa per qualità dell'aria: Vicenza al secondo posto, Padova al terzo, Verona al settimo, con Venezia al tredicesimo.

Nell'edizione più recente, pubblicata il 1° luglio 2026, si registra un miglioramento, in quanto Padova è nona peggiore su 761 città, Vicenza undicesima, Verona quindicesima, Venezia ventitreesima, Treviso ventiseiesima. Tutte, comunque, collocate

nell'ultima fascia, quella a rischio più alto.

Ma non è colpa dei comuni se si trovano in questa situazione. Gli enti locali non possono essere gli attori protagonisti di una strategia nazionale, né hanno le risorse economiche per poterla sostenere.

Il 2025 è stato un anno particolarmente favorevole dal punto di vista meteorologico, caratterizzato da numerose giornate di pioggia che hanno favorito la dispersione degli inquinanti, e questo ha giovato al miglioramento degli indici, con molte città che non hanno superato i limiti imposti dalla normativa europea che, ricordiamo, ha valori ben lontani da quelli prescritti dall'Organizzazione mondiale della sanità per tutelare la salute delle persone.

Ma dal 2030 il valore limite annuale per il PM_{2,5} sarà dimezzato, passando dagli attuali 25 a 10 microgrammi per metro cubo, come previsto dalla direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2024 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa ("nuova direttiva quadro aria") - che porterà anche il limite del biossido di azoto da 40 a 20 microgrammi per metro cubo. In quest'ottica, ci sarà quindi ancora molto da fare per riuscire a raggiungere i nuovi limiti nelle aree urbane.

È necessario chiarire l'equivoco che talvolta si fa, spesso con dolo da parte di alcune forze politiche che antepongono il proprio interesse elettorale alla salute di chi dovrebbero governare, non capendo qual è il tema in discussione: il contrasto all'inquinamento atmosferico non coincide con il Green Deal europeo, non è una battaglia ideologica sul clima, sulla transizione ecologica, sulle auto elettriche, e non nasce dalle politiche di Bruxelles degli ultimi anni. La direttiva quadro sulla qualità dell'aria è del 2008, il suo recepimento in Italia è del 2010, le prime procedure di infrazione sono datate 2014. Qui parliamo di salute pubblica, di norme sanitarie ambientali che esistono da quindici anni, non di target di decarbonizzazione al 2050.

Trascinare questo tema all'interno dello scontro ideologico sul clima è scorretto nel merito: qui il problema non è cambiare un'auto con motore endotermico per acquistare un'auto elettrica, ma se un bambino veneto possa respirare un'aria che non gli faccia venire l'asma.

Certo, poi è un cane che si morde la coda quando pensiamo che la maggior quantità di particolato deriva dal riscaldamento, e che un diverso modo di produrre l'energia, escludendo biomasse e fonti fossili, consentirebbe di cogliere contemporaneamente sia l'obiettivo di ridurre le emissioni di particolato in atmosfera, sia le emissioni di gas climalteranti. E se qualcuno non crede ancora alla necessità di intervenire, dopo l'estate terrificante che abbiamo avuto con danni all'agricoltura, alle persone, alle infrastrutture, al patrimonio idrico, ai beni pubblici e privati, penso debba trovare altri ambiti con cui occupare il proprio tempo anziché frequentare le aule di consessi legislativi.

Altro si sarebbe dovuto fare, in questi anni, e non è stato fatto.

Oggi gestiamo l'emergenza, ma noi avremmo bisogno di altro.

In primo luogo, un piano regionale unico e vincolante sul modello della Lombardia, e non misure lasciate alla discrezionalità e alle risorse di ciascun comune. Non occorre che vi ricordi che i tavoli tecnici zonali (TTZ) non riescono ancora a far agire all'unisono tutti i comuni che vi partecipano, e che spesso per pura convenienza evitano di assumere le ordinanze richieste. Il Veneto continua a muoversi soprattutto attraverso il PRTRA. Continuiamo così a scaricare sui sindaci l'ingrato compito di adottare ordinanze locali di limitazione al traffico, di gestire le allerte, di provare a spiegare ai cittadini perché non possono usare la loro auto. Un compito che dovrebbe essere assunto, con maggiore coraggio, dalla Regione, garantendo uniformità su tutto il territorio e certezza agli automobilisti e alle imprese, invece di una arlecchinata di ordinanze diverse da comune a comune e piene zeppe di deroghe.

Ci auguriamo che l'avvio della road map per recepire la nuova direttiva europea in materia di tutela dell'aria consenta di modificare questa impostazione, che deresponsabilizza la Regione e carica invece gli enti locali di oneri insostenibili.

In secondo luogo, sul trasporto pubblico locale e sulla mobilità sostenibile non ci sono risorse aggiuntive da parte della Regione. Quelle che ci sono, provengono in massima parte dal Fondo nazionale trasporti e servono a garantire la continuità dei servizi esistenti, non a dare maggiori servizi. Servono più risorse, per garantire ai cittadini di poter avere una reale alternativa all'auto, in una Regione che ha tassi di motorizzazione tra i più alti d'Italia.

In terzo luogo, serve un confronto strutturato con le associazioni di categoria dell'industria, dell'artigianato, dell'agricoltura per ridurre le emissioni di origine produttiva, che insieme al riscaldamento domestico superano decisamente la quota di emissioni derivante dal traffico veicolare. Serve giungere ad accordi volontari di riduzione delle emissioni industriali, sul modello di quanto già sperimentato per la lotta alla combustione incontrollata dei residui agricoli. Vanno utilizzati in modo mirato incentivi per i biocarburanti avanzati e va sostenuta, con crediti e contributi dedicati, l'adozione delle migliori tecnologie disponibili da parte delle piccole e medie imprese, che spesso non hanno le risorse per farlo da sole.

Mentre discutiamo di come sostituire il blocco Euro 5 con misure compensative "equivalenti", la legge di bilancio dello Stato per il 2026 ha invece massacrato il Fondo per le strategie di intervento per il miglioramento della qualità dell'aria nell'area della pianura padana, per un valore complessivo di circa 240 milioni di euro in meno nel triennio 2026-2028, con il ripristino delle risorse rinviato al triennio successivo, 2029-2031. Questo taglio compromette, e lo sapete, la capacità delle regioni di attuare i piani di qualità dell'aria e di rispettare gli obblighi europei, con il rischio concreto di aggravare ulteriormente le procedure di infrazione in corso.

Ecco il punto politico: mentre si chiede alle regioni di adottare "misure compensative equivalenti" al blocco strutturale, lo Stato taglia i fondi con cui quelle misure compensative dovrebbero essere finanziate. È una contraddizione evidente, ed è il motivo per cui questo rinvio non ci convince: non solo non ci sono risorse aggiuntive per le compensazioni, ma non ci sono nemmeno quelle per attuare le misure stabilite dal Governo nel Piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'aria 2025-2027.

Ecco il motivo per cui l'apertura di credito su questo provvedimento ci pone molti dubbi: le misure compensative promesse rischiano di restare sulla carta, se non si ripristinano prima di tutto le risorse necessarie a realizzarle, a partire dai controlli necessari a garantire il rispetto di quanto andremo a votare oggi.

Presidente, non voteremo contro il rinvio del blocco Euro 5, perché consapevoli dell'impatto sociale ed economico che un blocco immediato, senza alternative concrete, avrebbe su famiglie e piccole imprese venete, e perché le misure compensative messe in campo dal Comitato tecnico comunque ci sono, anche se solo in via teorica data l'estrema difficoltà che ci sarà nel mettere in campo i controlli.

Ma va detto con altrettanta chiarezza che questa non può essere la soluzione. Da una Regione collocata all'interno di uno dei territori più inquinati d'Europa, e sotto procedura di infrazione aggravata, ci si aspetterebbe molto di più nel campo delle politiche ambientali, non un rinvio dopo l'altro.

Ci aspettiamo che il Veneto si doti finalmente di un piano regionale unico e vincolante, come ha fatto la Lombardia, senza scaricare sui comuni l'onere politico delle scelte più impopolari; che si investano risorse proprie, non solo quelle trasferite dallo Stato, su trasporto pubblico e mobilità sostenibile; che si apra un confronto serio con le associazioni di categoria per ridurre le emissioni industriali; e che la Giunta regionale, insieme alle altre regioni, faccia pressione su un Governo dello stesso colore politico perché ripristini integralmente le risorse tagliate nell'ultima legge di bilancio.

Il nostro voto di oggi è un voto di responsabilità e di buon senso, privo di ideologia e pieno di concretezza.

La nostra valutazione politica, però, resta negativa: se oggi siamo qui è solo perché prima avremmo potuto, e dovuto, fare molto di più.”.

3. Note agli articoli

Nota all'articolo 1

- Il testo dell'articolo 1 del decreto legge n. 121/2023 è il seguente:

“Art. 1 Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria “Euro 5”, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano e si motivano le relative deroghe, fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. Fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo, a decorrere dal 1° ottobre 2026, la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria “Euro 5” è inserita nei piani di qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma. Decorso il termine di cui al quarto periodo, le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria 'Euro 5' nei piani di qualità dell'aria di cui al comma 1 mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea. Resta ferma la facoltà per le regioni di introdurre la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria 'Euro 5' prima del termine di cui al quarto periodo, mediante l'aggiornamento, ai sensi del comma 1, dei rispettivi piani di qualità dell'aria e la modifica dei relativi provvedimenti attuativi.

2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria “Euro 3” monofuel o bifuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate modalità agevolate di accesso dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.”.

4. Struttura di riferimento

Area Ambiente e Tutela del Territorio