

Rinviato per un anno lo stop alla circolazione delle auto inquinanti

Salvi i diesel fino a ottobre 2026. Ma non solo: la limitazione varrà per i centri con più di 100mila abitanti

di EMMA BONOTTI
ROMA

S litta di un anno lo stop ai veicoli più inquinanti. A decretarlo è il nuovo emendamento al dl Infrastrutture che, approvato ieri dalle commissioni Ambiente e Trasporti della Camera, sposta al primo ottobre 2026 (dal 2025) l'entrata in vigore dei limiti alla circolazione per auto e alcuni mezzi commerciali, alimentati a diesel e immatricolati tra il 2011 e il 2015. Manca ancora il passaggio in aula, ma la strada è tracciata. E la Lega già festeggia, a partire dal numero uno del Mit Matteo Salvini che si dice «molto soddisfatto», definendo il via libera «una scelta di buonsenso».

A causa dell'estremo inquinamento della Pianura Padana, dove i livelli di polveri sottili e biossido di azoto superano costantemente i limiti europei, la Commissione ha aperto negli anni diverse procedure di infrazione nei confronti dell'Italia. Dopo l'ennesimo ricorso perso, il governo Meloni ha cercato un rimedio, approvando nel 2023 un decreto sulla qualità dell'aria, diventato poi legge l'anno scorso. Da

I PUNTI

L'intervento leghista risparmia un parco vetture di 1,3 milioni

- 1 Secondo il Codacons sarebbero stati a rischio blocco 1,3 milioni di veicoli nelle regioni del Nord
- 2 L'emendamento leghista regala alle Regioni più tempo per rispettare gli standard in tema di smog
- 3 Manca solo il passaggio in aula affinché la modifica diventi legge

qui la decisione di lasciare in garage durante le giornate feriali i mezzi a gasolio nelle città in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

Contrario alla manovra, il ministro Salvini ha raccolto le proteste di vari amministratori locali, categorie produttive e associazioni automobilistiche, promettendo loro un emendamento che scongiurasse il blocco. Emendamento che alla fine è arrivato, riducendo la portata del decreto. Perché oltre al rinvio, il nuovo testo solleva dallo stop molte città, prevedendo che le restrizioni al traffico vengano applicate «in via prioritaria» ai comuni urbani da oltre 100.000 abitanti, anziché 30.000, come previsto in origine. Il tema interesserà quindi gli autisti nei centri maggiori come Milano, Brescia, Torino, Bologna, Verona o Padova, ma non a Varese, Lodi, Lecco, Alessandria e in altre città industriali. Inoltre, le regioni avranno maggiore libertà e potranno evitare di imporre limiti strutturali



Auto in coda nel centro di Milano

rali alla viabilità adottando alcune misure per compensare i livelli di inquinamento e raggiungere ugualmente gli obiettivi previsti dall'ordinamento europeo. Va detto che, se lo desidereranno, le quattro giunte potranno comunque introdurre un blocco al traffico anche prima del termine, aggiornando i piani di qualità dell'aria e i provvedimenti attuativi.

L'Italia ha il parco auto più vecchio d'Europa. Nel 2024, dati Aci,

l'età mediana delle auto si attestava a 13 anni, con poco meno di una vettura su quattro (24%) di almeno 19 anni. Inoltre, rispetto al 2023 il numero di macchine in circolazione è cresciuto, sfiorando le 41,3 milioni di unità. E considerando che la popolazione italiana è in continua contrazione, il rapporto tra auto in strada e cittadini aumenta.

Secondo i calcoli della Codacons, la sospensione del prossimo autunno avrebbe fermato circa 1,3 milioni di vetture nel Nord del Paese, mettendo in difficoltà famiglie e attività commerciali impossibilitate a sostituire il proprio mezzo. L'associazione dei consumatori ha apprezzato lo slittamento, ma è convinta che non basti a risolvere il problema: «Ora le Regioni non hanno più scusanti, possono beneficiare di un ulteriore anno di tempo per adottare misure strutturali sul fronte dello smog e realmente efficaci per garantire la qualità dell'aria e la salute dei cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA POLEMICA

Caos pedaggi, Pd e M5s lasciano le commissioni: "Pasticcio infinito"

Il decreto Infrastrutture fa infuriare le opposizioni dopo il pasticcio del buco sulle risorse destinate ad Anas. Durante la discussione nelle commissioni Ambiente e Trasporti della Camera, gli esponenti del Movimento 5 Stelle hanno lasciato i lavori criticando il provvedimento che, dicono, «si sta trasformando in una specie di discarica di emendamenti dove entra e esce di tutto, con porte girevoli vorticosi». Mentre la maggioranza

accoglieva l'emendamento per far slittare di un anno lo stop ai diesel Euro 5, il Partito democratico si univa ai colleghi pentastellati e lasciava i lavori in Commissione. La protesta si è poi trasferita in Aula. «Un pasticcio infinito», ha detto alla Camera il deputato Pd Andrea Casu. «Ancor più grave è il fatto che il decreto in questione è stato oggetto di diversi testa-coda, solo nelle ultime ore», denuncia ancora Casu.

IL PIANO
di GIUSEPPE COLOMBO

Anche i porti tra le spese per la difesa Nato

L'idea è destinare risorse alla ristrutturazione e all'ampliamento delle aree dedicate alla costruzione delle navi militari e civili



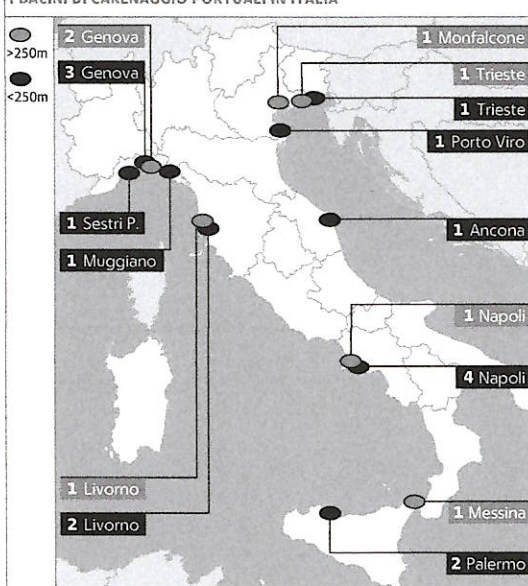
I governo valuta di inserire i porti nella lista delle infrastrutture che concorreranno al raggiungimento dell'obiettivo Nato sulla spesa per la difesa. Le interlocazioni in corso tra Palazzo Chigi, Mit e Difesa sono focalizzate sui bacini di carenaggio già censiti: l'idea allo studio è destinare risorse alla ristrutturazione e all'ampliamento delle aree dedicate alla costruzione e alla manutenzione delle navi.

Non solo. «Tra gli investimenti potrebbero rientrare anche le vie di accesso ai porti, come i corridoi dei trasporti eccezionali, anche per la metalmeccanica italiana», spiega il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, a Repubblica. Quindi strade e ferrovie. Il tutto confluirebbe in una delle due voci che compongono il target fissato dai leader

dei Paesi dell'Alleanza atlantica. All'aumento della spesa per la difesa fino al 3,5% del Pil entro il 2035 si affianca infatti un incremento aggiuntivo, pari all'1,5% del prodotto interno lordo, riservato alle cosiddette attività *dual use* (doppio utilizzo ndr), in ambito civile e militare. È proprio all'interno di quest'ultimo perimetro che il governo intende collocare gli investimenti da realizzare negli scali portuali. L'analisi in corso è concentrata su una mappa. Raffigura 23 bacini, da Nord a Sud. Dodici superano i 250 metri di lunghezza, gli altri sono più piccoli. Le città candidate a ospitare i lavori sono Genova, Monfalcone, Ancona e Palermo.

Una prima valutazione ha preso in considerazione solo alcune località, quelle che ospitano i porti più grandi, ma non è esclusa la

I BACINI DI CARENAGGIO PORTUALI IN ITALIA



realizzazione di nuovi arsenali all'interno di altri scali. In questo caso, però, i lavori durerebbero tra 4 e 6 anni. Gli investimenti per i bacini confluirebbero nella lista che comprende già le caserme, i centri di comando e altri beni strumentali della Difesa. Oltre alle questioni contabili sul fronte degli impegni assunti con la Nato, i nuovi cantieri permetterebbero all'Italia di avere bacini superiori ai 400 metri e ridurre così il gap di competitività con Paesi come la Francia, che conta un numero maggiore di arsenali. La competizione a livello mondiale è ancora più complessa considerando che l'Europa possiede appena il 7% delle infrastrutture globali: l'83% è localizzato in Cina, Sud Corea e Giappone, con Pechino a guidare il fronte asiatico (46%). I primi dieci cantieri mondiali per capacità di costruzione hanno tutti a disposizione bacini di carenaggio di almeno 140 metri di lunghezza, arrivando a lunghezze di oltre 800 metri. Arsenali moderni, mentre l'Italia può contare su strutture realizzate a metà Novecento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA