

MalpensaNews

Da ottobre solo la Lombardia vieta gli euro 5 in alcune città

Roberto Morandi · Tuesday, September 15th, 2026

Da ottobre solo la Lombardia vieterà gli autoveicoli euro 5, limitatamente a quattro città. Un provvedimento che arriva mentre si riaccende lo scontro nei governi.

Il blocco dei diesel Euro 5 torna al centro dello scontro politico a poche settimane dalla data fissata per l'entrata in vigore delle nuove limitazioni. [Dopo il rinvio deciso lo scorso anno](#), il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini chiede infatti di fermare ancora una volta il provvedimento**, che dal primo ottobre 2026 dovrebbe interessare parte della Lombardia e, con modalità differenti, le altre Regioni del bacino padano.

La questione riguarda **Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna**, le quattro regioni interessate dagli interventi per la qualità dell'aria nella Pianura Padana. Il blocco degli Euro 5 avrebbe dovuto partire già nell'ottobre del 2025, ma una modifica alla normativa nazionale aveva consentito di posticiparlo di un anno, limitarne l'obbligatorietà ai Comuni con più di 100mila abitanti e permettere alle Regioni di adottare misure alternative purché in grado di produrre una riduzione equivalente delle emissioni.

Cosa succede in Lombardia dal primo ottobre

In Lombardia, secondo le disposizioni regionali attualmente in vigore, **dal primo ottobre 2026 le automobili diesel Euro 5 non potranno circolare nelle aree urbane di Milano, Brescia, Monza e Bergamo**, gli unici quattro Comuni lombardi con più di 100mila abitanti interessati dalla misura.

Il divieto è previsto dal lunedì al venerdì, esclusi i festivi, dalle 7.30 alle 19.30 e durante tutto l'anno. L'estensione alle altre categorie di veicoli sarà invece graduale: dal primo ottobre 2027 toccherà alle categorie M2, N1 e N2, mentre dal 2028 saranno coinvolte le categorie rimanenti.

Varese, dunque, non rientra nel nuovo blocco degli Euro 5 previsto dal primo ottobre, anche se sul territorio cittadino sono già in vigore le limitazioni per i diesel Euro 4: Varese è infatti uno dei cinque Comuni lombardi di Fascia 2 con più di 30mila abitanti nei quali questi veicoli non possono circolare nei giorni feriali dalle 7.30 alle 19.30.

Per gli Euro 5 è prevista inoltre la possibilità di aderire a **Move-In**, il sistema regionale che attraverso l'installazione di un dispositivo a bordo consente di utilizzare il veicolo entro un determinato tetto di chilometri annuali. L'adesione degli Euro 5 alle limitazioni regionali sarà possibile proprio dal primo ottobre 2026.

Salvini vuole un altro rinvio

È su questo calendario che Salvini vuole intervenire. Parlando a margine di un convegno sulla sovranità energetica, il ministro ha rilanciato la richiesta di **evitare il blocco degli Euro 5 in tutta la Pianura Padana**, sostenendo che le restrizioni avrebbero conseguenze pesanti per centinaia di migliaia di famiglie e imprese che utilizzano ancora questi mezzi.

Nel motivare la sua posizione, Salvini ha chiamato in causa anche una delle caratteristiche che rendono particolarmente complesso il problema dell'inquinamento atmosferico nel Nord Italia.

«Non si sono accorti che abbiamo le Alpi a nord e gli Appennini a sud, quindi è più difficile il ricircolo dell'aria», ha detto il ministro riferendosi alla Commissione europea.

Un'argomentazione che Legambiente contesta alla radice. Per l'associazione ambientalista, infatti, **è proprio la difficoltà di dispersione degli inquinanti nella Pianura Padana a rendere necessarie politiche più incisive**, non a giustificare ulteriori deroghe.

Legambiente: “Quattrocentomila veicoli valgono più della salute di dieci milioni di lombardi?”

La presa di posizione di Legambiente Lombardia è particolarmente dura. L'associazione ricorda che già nel luglio del 2025 la Regione aveva rinviato l'entrata in vigore delle limitazioni e pone una domanda provocatoria: **«Il possesso di quattrocentomila veicoli inquinanti può essere più importante della salute di dieci milioni di lombardi?»**.

Secondo Legambiente, il problema non riguarda soltanto le automobili. Gli ambientalisti contestano l'assenza di interventi sufficientemente incisivi anche sulle emissioni prodotte dalle attività agricole e industriali e chiedono alle istituzioni di chiarire quali siano le misure concrete previste per ridurre l'inquinamento nei prossimi anni.

«Il segnale dato con questo rinvio è doppiamente sbagliato, sia per i cittadini sia per l'economia della regione – commenta Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia –. La cattiva qualità dell'aria non si affronta con rinvii e deroghe ma accelerando sui cambiamenti necessari».

Per l'associazione la sostituzione dei diesel più vecchi rappresenta infatti soltanto una parte della soluzione.

«La Pianura Padana è il luogo in cui bisogna puntare non solo sulla sostituzione dei vecchi diesel, ma sul cambiamento della mobilità – prosegue Meggetto –: sostenendo l'auto elettrica, la ciclabilità e il trasporto pubblico, e rendendo queste alternative realmente accessibili».

Da qui anche la richiesta politica rivolta direttamente al Pirellone: **spostare parte dei finanziamenti destinati a strade e autostrade verso il sostegno alla mobilità alternativa e al trasporto pubblico**.

Perché gli Euro 5 sono ancora un problema per la qualità dell'aria

Il punto centrale della battaglia ambientale riguarda soprattutto gli **ossidi di azoto**. I diesel Euro 5 sono veicoli relativamente recenti – la classe è stata utilizzata per automobili immatricolate

soprattutto nella prima metà degli anni Dieci – e sono generalmente dotati di sistemi molto più efficienti contro il particolato rispetto ai diesel delle generazioni precedenti.

Questo, tuttavia, non elimina il problema delle emissioni di ossidi di azoto. La stessa Regione Lombardia spiega nelle sue indicazioni sulle limitazioni alla circolazione che la rilevanza di queste emissioni riguarda sia le concentrazioni di **NO2**, sia la formazione di **particolato secondario**. È anche per questo motivo che la presenza del solo filtro antiparticolato non viene più considerata sufficiente per escludere un diesel dalle limitazioni.

Secondo Legambiente, quindi, fermare progressivamente gli Euro 5 avrebbe un doppio effetto: diminuire un inquinante primario come il biossido di azoto nelle città e contemporaneamente ridurre il suo contributo alla formazione delle polveri sottili.

Legambiente boccia anche Move-In

Nel mirino dell'associazione finisce anche **Move-In**, pensato per consentire ai proprietari dei veicoli sottoposti ai divieti di continuare a utilizzarli entro una soglia chilometrica annuale.

«Ridurre il chilometraggio dei diesel Euro 5 tramite l'adesione a Move-In è una toppa peggiore del buco, oltre a costituire una ulteriore spesa per i cittadini», afferma **Federico Del Prete, responsabile mobilità e spazio pubblico di Legambiente Lombardia**.

Per Del Prete «provare a rimanere entro i limiti emissivi senza ridurre le fonti è una strategia inaffidabile». E l'esponente di Legambiente propone una strada differente: se si deve ricorrere a dispositivi installati a bordo delle automobili, sostiene, sarebbe più utile introdurre un limitatore automatico della velocità, capace di intervenire sul consumo di energia, sulle emissioni e contemporaneamente sulla sicurezza stradale.

Una partita che va oltre il blocco delle auto

Lo scontro sugli Euro 5 riapre così una questione che si ripresenta ormai da anni in Lombardia: **come conciliare la necessità di ridurre l'inquinamento atmosferico con l'impatto economico e sociale delle limitazioni alla circolazione**.

Da una parte ci sono centinaia di migliaia di automobilisti che possiedono mezzi ancora perfettamente utilizzabili e per i quali cambiare automobile può rappresentare una spesa significativa. Dall'altra c'è una delle aree europee con le condizioni più difficili per la dispersione degli inquinanti, sottoposta a obiettivi sempre più stringenti sulla qualità dell'aria.

Nel frattempo Regione Lombardia ha messo in campo anche incentivi per il rinnovo dei mezzi: il bando 2026-2027 rivolto a piccole e medie imprese ed enti del Terzo settore dispone di **3,94 milioni di euro** e ammette alla rottamazione anche i diesel fino alla classe Euro 5, incentivando l'acquisto di veicoli a basse o zero emissioni.

A quindici giorni dalla data prevista per l'entrata in vigore del blocco, tuttavia, **il quadro potrebbe cambiare ancora**. Salvini e le Regioni del Nord chiedono di evitare una nuova stretta, mentre Legambiente chiede esattamente il contrario: smettere con le proroghe e utilizzare la particolare vulnerabilità della Pianura Padana come ragione per accelerare la trasformazione della mobilità.

This entry was posted on Tuesday, September 15th, 2026 at 6:36 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.