

Regolamentazione della circolazione e limiti di velocità

Premessa

Il tema della regolamentazione della circolazione è strettamente legato alla questione delle competenze amministrative in materia, considerata la pluralità dei soggetti coinvolti, ovvero Stato, regioni ed enti locali.

Sul conflitto di attribuzione tra Stato e regioni in materia di circolazione stradale è intervenuta la Corte Costituzionale con la sentenza n. 428 del 2004, la quale ha stabilito che, nell'assetto delle competenze legislative derivante dalla riforma del Titolo V della Costituzione attuata nel 2001¹, la disciplina della circolazione stradale è attribuita alla **competenza esclusiva dello Stato**. Il principio è stato ribadito dalla Consulta anche nella sentenza n. 223 del 2010.

Secondo la Corte, il mancato inserimento, nell'art. 117 della Costituzione, della circolazione stradale tra le materie di esclusiva competenza statale non costituisce valido motivo per collocarla nell'ambito residuale ascrivito alla potestà legislativa esclusiva delle Regioni ordinarie dal quarto comma del medesimo art. 117.

Tra le considerazioni che hanno indotto la Consulta a ritenere che la circolazione stradale sia riconducibile a competenze statali esclusive, ai sensi del secondo comma dell'art. 117, vi sono i problemi di sicurezza derivanti dall'esigenza, connessa alla strutturale pericolosità dei veicoli a motore, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (conducenti, trasportati, pedoni): ciò rimanda alla lettera *h*) del secondo comma dell'art. 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia "*ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale*".

Del tutto correttamente quindi - secondo la Corte - l'art. 1 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nell'individuare i principi generali della disciplina, dispone che la sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

1. Il quadro normativo

1.1 Il ruolo dello Stato, delle regioni e degli enti locali

La circolazione stradale è dunque materia di competenza statale ed è regolata, principalmente, dal Codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285/1992, dal relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al DPR 495/1992, e dai decreti e direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il coinvolgimento, su specifici aspetti, di altri dicasteri.

¹ Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3

Con il decreto legislativo 3 marzo 1998, n. 112, attuativo del Capo I della legge delega 15 marzo 1997, n. 59², viene disciplinato il conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle regioni, alle province, ai comuni, alle comunità montane o ad altri enti locali.

Le funzioni e i compiti attribuiti ai predetti enti in materia di viabilità sono oggetto delle disposizioni del Titolo III, Capo VI (artt. 97-101), del decreto legislativo 3 marzo 1998, n. 112. In particolare:

- l'art. 98 indica le funzioni mantenute allo **Stato**, tra le quali è compresa quella relativa alla regolamentazione della circolazione, anche ai sensi dell'art. 5 del Codice della strada, ai fini della salvaguardia della sicurezza nazionale;
- l'art. 99 conferisce alle **regioni** e agli **enti locali** le funzioni amministrative non espressamente indicate negli articoli del medesimo Capo VI, tra le quali rientrano le funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, compresa la nuova costruzione o il miglioramento di quelle esistenti, nonché la vigilanza sulle strade conferite. Sono, in particolare, trasferite alle regioni le funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria, mentre sono attribuite alle province le funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione della rete stradale, secondo le modalità e i criteri fissati dalle leggi regionali;
- l'art. 101 dispone il trasferimento - con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri³ - alle **regioni** delle strade e autostrade, già appartenenti al demanio statale ai sensi dell'art. 822 del codice civile e non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale. Le regioni possono trasferire dette strade al demanio degli enti locali con le leggi regionali di cui all'art. 4, comma 1, della legge 15 marzo 1997, n. 59⁴.

In merito giova segnalare che la legge n. 56/2014⁵, all'art. 1, comma 85, lett. b), ha inserito la costruzione e gestione delle strade provinciali e la regolazione della circolazione stradale ad esse inerente tra le funzioni fondamentali delle province, esercitate, ai sensi del comma 87 del medesimo art. 1, nei limiti e secondo le modalità stabilite dalla legislazione statale e regionale di settore, secondo la rispettiva competenza per materia ai sensi dell'art. 117, commi secondo, terzo e quarto, della Costituzione.

² Legge n. 59/1997 recante delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa. Il Capo I riguarda la delega relativa al conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle regioni e agli enti locali.

³ DPCM 21 febbraio 2000 e ss.mm.ii. "Individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1, del D.Lgs. n. 112 del 1998, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale".

⁴ Ai sensi dell'art. 4, comma 1, della Legge n. 59/1997 "Nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione, le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale. Al conferimento delle funzioni le regioni provvedono sentite le rappresentanze degli enti locali. Possono altresì essere ascoltati anche gli organi rappresentativi delle autonomie locali ove costituiti dalle leggi regionali".

⁵ Legge 7 aprile 2014, n. 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", che ha previsto, nelle regioni a statuto ordinario, l'istituzione di 10 città metropolitane (tra cui Milano, Torino, Genova, Roma, Napoli e Bari), identificando la loro delimitazione territoriale con quella della relativa provincia contestualmente soppressa, e le qualifica, unitamente alle province, come enti territoriali di area vasta.

Il sopra richiamato art. 5 del Codice della strada - che detta disposizioni di carattere generale in materia di regolamentazione della circolazione - prevede che sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade, che, per le esigenze di carattere amministrativo, si distinguono in **strade “statali”, “regionali”, “provinciali” e “comunali”**, i cui enti proprietari sono, rispettivamente, lo Stato, la regione, la provincia e il comune⁶.

Lo stesso art. 5, al comma 3, stabilisce che i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli Enti proprietari attraverso gli organi competenti, con **ordinanze motivate e rese note al pubblico** mediante la prescritta segnaletica.

Gli organi a cui è riconosciuto il potere di ordinanza in rapporto alle singole strade ed al relativo Ente di appartenenza sono individuati dal Codice della strada all'art. 6, comma 5, ai sensi del quale tale potere spetta:

- al capo dell'Ufficio periferico dell'ANAS per le strade statali e per le autostrade;
- al Presidente della Giunta regionale, per le strade regionali;
- al Presidente della Provincia, per le strade provinciali;
- ai Sindaci per le strade comunali e le strade vicinali.

In proposito, appare opportuno evidenziare che l'art. 107, relativo alle funzioni e alla responsabilità della dirigenza, del Testo Unico degli Enti Locali (TUEL), di cui al decreto legislativo n. 267/2000, al comma 5 prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del testo unico, le disposizioni che conferiscono agli organi di governo del comune e della provincia⁷ l'adozione di atti di gestione e di atti o provvedimenti amministrativi, si intendono nel senso che la relativa competenza spetta ai dirigenti, salvo quanto previsto dall'art. 50, comma 3⁸, e dall'art. 54⁹ dello stesso TUEL.

Tale principio è ribadito anche dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella circolare prot. n. 16742 del 28 febbraio 2010. Al riguardo, tuttavia, il Ministero precisa che spetta al dirigente (o responsabile del servizio) - posto al vertice dell'articolazione organizzativa dell'ente a cui è demandata la funzione in materia di regolamentazione della circolazione - l'adozione dei provvedimenti aventi contenuto tecnico, e come tali

⁶ Tale distinzione è riportata nell'art. 2 del Codice della strada, che opera anche una classificazione delle strade con riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi: autostrade; strade extraurbane principali; strade extraurbane secondarie; strade urbane di scorrimento; strade urbane di quartiere; strade urbane ciclabili; strade locali; itinerari ciclopeditoni.

⁷ Ai sensi dell'art. 36 del TUEL, sono organi di governo del comune il consiglio, la giunta, il sindaco; sono organi di governo della provincia il consiglio, la giunta, il presidente.

⁸ L'art. 50 del TUEL, in materia di competenze del sindaco e del presidente della provincia, al comma 3 dispone che essi, salvo quanto previsto dall'art. 107 dello stesso TUEL, in materia di funzioni e responsabilità della dirigenza, esercitano le funzioni loro attribuite dalle leggi, dallo statuto e dai regolamenti e sovrintendono altresì all'espletamento delle funzioni statali e regionali attribuite o delegate al comune e alla provincia.

⁹ L'art. 54 del TUEL riguarda le attribuzioni del sindaco nelle funzioni di competenza statale, tra le quali si segnalano, in particolare, quelle in materia di sicurezza e ordine pubblico.

anche quelli di disciplina della circolazione, che non siano di competenza della Giunta (ZTL o zone assimilate, APU - Area Pedonale Urbana e aree per la sosta a pagamento) ovvero che abbiano carattere generale, al punto di avere un rilievo politico.

Come accennato, i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono costituiti dalle ordinanze.

Per quanto attiene alla regolamentazione della **circolazione fuori dai centri abitati**, ai sensi dell'art. 6, comma 4, del Codice della strada, con ordinanza gli Enti proprietari possono, tra l'altro:

- disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;
- stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;
- vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli.

Riguardo ai provvedimenti sopra elencati, l'art. 7 del Codice della strada, in materia di regolamentazione della **circolazione nei centri abitati**, precisa che quelli attuativi degli ultimi due punti sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada. A conferma dei poteri del sindaco in ordine agli aspetti disciplinati dall'art. 6, è intervenuta anche la Corte di cassazione, sez. I civ., con la sentenza n. 11278 del 28 agosto 2001.

Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri di ordinanza dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione all'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, cui però è riservata la facoltà di revocarli.

Per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare, l'art. 6, al comma 1, attribuisce al **prefetto**, ovvero all'autorità rappresentante del Governo sul territorio, il potere di emanare provvedimenti, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernenti la sospensione temporanea della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse, compresi i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati. Sempre al prefetto spetta l'attuazione delle direttive ministeriali recanti divieti di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose in giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario.

Ai sensi dell'art. 7 del Codice della strada, nei centri abitati, i predetti provvedimenti in materia di regolamentazione della circolazione emanati dal prefetto sono adottati dai comuni, con **ordinanza del sindaco**. Sempre con ordinanza del sindaco, i comuni adottano i provvedimenti di regolamentazione della circolazione nei centri abitati elencati al comma 1 dell'art. 7 del Codice relativi, tra l'altro, alla possibilità di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per **accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale**, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente, lo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro per i beni culturali e ambientali (attualmente denominato Ministro della cultura).

1.2 Limiti di velocità

La disciplina della regolamentazione della circolazione non può prescindere da quella relativa ai limiti di velocità che, ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana, sono fissati dal Codice della strada in rapporto alla classificazione delle strade. L'art. 142 del Codice infatti prevede che la velocità massima non può superare:

- i **130 km/h** per le autostrade, con la possibilità per gli enti proprietari o concessionari di aumentarli fino a **150 km/h** sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati. L'elevazione dei limiti su tale tipologia di autostrade è consentita sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di ogni natura, la velocità massima non può superare in ogni caso i **110 km/h**;
- i **110 km/h** per le strade extraurbane principali, che in caso di precipitazioni atmosferiche viene diminuita a **90 km/h**;
- i **90 km/h** per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali;
- i **50 km/h** per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di **70 km/h** per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.

Se le circostanze lo richiedono, entro i suddetti limiti massimi, e conformemente alle direttive in materia impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti¹⁰, in

¹⁰ Ai sensi del comma 2 dell'art. 142 del Codice della strada, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada in materia di limitazioni di velocità diversi da quelli stabiliti se risultano contrari alle proprie direttive. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario: in caso di mancato adempimento, il Ministro può procedere direttamente all'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

determinate strade e tratti di strada gli enti proprietari possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi **diversi** da quelli di cui sopra. Al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari, gli enti proprietari hanno l'obbligo di ripristinare tempestivamente i limiti di velocità ordinari.

Al riguardo, si segnala che nella **II Direttiva** sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione, datata 27 aprile 2006, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, con riferimento ai limiti di velocità sulle strade extraurbane, sottolinea che *“la necessità di imporre una limitazione deve scaturire da effettive e reali necessità, altrimenti il divieto è vissuto dagli utenti della strada come una inutile vessazione e con il sospetto, non sempre infondato, che la finalità dello stesso non sia di natura tecnica e per il miglioramento della sicurezza, quanto dettato da un sotteso desiderio di un ricavo economico per effetto del rilevamento di numerose infrazioni. Limitazioni non supportate da effettiva necessità sottraggono anche dignità e validità al divieto imposto, riducono la fiducia degli utenti della strada nei confronti degli enti gestori della stessa, visti come soggetti che sfuggono alle loro responsabilità scaricando sempre e comunque l'onere della sicurezza solo sull'utente, determinando così una diseducativa perdita di credibilità su tutte le limitazioni imposte, con conseguente mancato rispetto del limite anche nei casi in cui esso è determinante ai fini della sicurezza”*.

Nella medesima direttiva il Ministero ribadisce la necessità dell'esistenza di particolari condizioni per procedere alla imposizione di limiti diversi anche in relazione ai limiti di velocità nei centri abitati, prevedendo la possibilità di controlli da parte di uffici periferici delle amministrazioni dello Stato competenti in materia volti ad accertare la razionalità del provvedimento adottato dai comuni.

Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità, ai sensi del comma 6 dell'art. 142 del Codice della strada sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo (il sistema elettronico installato sui veicoli commerciali come camion, pullman e autocarri, che registra i tempi di guida e riposo dei conducenti e traccia dati al dettaglio relativi a velocità e distanze percorse) e i documenti relativi ai percorsi autostradali.

Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del Codice della strada.

Infine, l'art. 142 del Codice, dal comma 7 al comma 12, reca l'impianto sanzionatorio in caso di violazione dei limiti di velocità, nel quale sono stabilite sanzioni amministrative pecuniarie di importo variabile in rapporto ai limiti di velocità superati, unitamente alla previsione di sanzioni amministrative accessorie (ad esempio sospensione della patente per un determinato periodo di tempo) e penali, a seconda della gravità della violazione.

2. Le novità normative

Modifiche al Codice della strada con particolare riferimento alla regolamentazione della circolazione sono state recentemente apportate dal **decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69**, convertito dalla Legge 10 agosto 2023, n. 103 “*Disposizioni urgenti per l’attuazione di obblighi derivanti da atti dell’Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano*” e, segnatamente, dall’**art. 9** recante misure in materia di circolazione stradale finalizzate al miglioramento della qualità dell’aria.

In questa sede rilevano, in particolare, le modifiche che hanno interessato l’**art. 6 del Codice della strada**, al quale sono stati aggiunti i **commi da 1-bis a 1-quinquies**, che consentono alle regioni e alle province autonome di Trento e Bolzano, nell’ambito delle rispettive competenze, di disporre riduzioni, anche permanenti, della velocità di circolazione dei veicoli sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, limitatamente ai tratti che attraversano centri abitati ovvero che sono ubicati in prossimità degli stessi.

La norma prevede tale possibilità nei casi in cui risulti necessario **limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare** in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell’aria.

La decisione di introdurre limiti di velocità inferiori deve essere adottata dagli enti interessati sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio limitatamente agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e gli enti proprietari o gestori dell’infrastruttura stradale. Sono quest’ultimi ad essere tenuti a rendere noti all’utenza i provvedimenti di riduzione della velocità tramite le ordinanze motivate previste dall’art. 5, comma 3 del Codice.

In caso di mancata osservanza dei limiti di velocità stabiliti - il cui controllo può essere effettuato da dispositivi tecnici di rilevamento a distanza - si applicano le sanzioni di cui al sopra citato art. 142 del Codice della strada.

Le nuove disposizioni di cui all’art. 9 del decreto-legge n. 69/2023 sono state inserite nel Codice della strada per agevolare la chiusura di alcune procedure d’infrazione¹¹ avviate dall’Unione europea nei confronti del nostro Paese, a seguito delle quali l’Italia è stata condannata dalla Corte di giustizia europea per la non corretta applicazione della direttiva 2008/50/CE¹², in riferimento ai superamenti continui e di lungo periodo dei valori limite del materiale particolato PM10 e del biossido di azoto in alcune zone del territorio italiano nonché alla mancata adozione di misure volte a ridurli.

¹¹ Procedure di infrazione n. 2014/2147, n. 2015/2043 e n. 2020/2299 (in relazione a quest’ultima procedura, la Corte di giustizia europea non si è ancora pronunciata).

¹² Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell’aria e per un’aria più pulita in Europa, recepita nel nostro ordinamento dal decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

Tra le varie iniziative intraprese dall'Italia per la risoluzione delle procedure si inserisce il Protocollo di intesa sottoscritto a Torino, il 4 giugno 2019, tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, i ministeri dell'Ambiente, dell'Economia e delle finanze, delle Infrastrutture e dei trasporti, dello Sviluppo economico (attualmente denominato Ministero delle imprese e del made in Italy), delle Politiche agricole (attualmente denominato Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste), della Salute e le Regioni e le Province autonome (rappresentate dal Presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome), che ha istituito il **Piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'aria 2019-2021**.

Il Piano - allegato al protocollo, di cui costituisce parte integrante - è articolato in cinque ambiti di intervento (uno trasversale e 4 tematici), per ciascuno dei quali sono individuate specifiche azioni operative inquadrata in una strategia unica e complessiva.

Tra le azioni delineate nell'ambito di intervento 3 "Mobilità" figura l'introduzione dei criteri ambientali nella disciplina della circolazione in ambito extraurbano, da realizzarsi attraverso una modifica del Codice della strada volta a prevedere l'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione in base ai detti criteri, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani, con particolare riferimento alla riduzione dei limiti di velocità.

La modifica dell'art. 6 del Codice della strada recata dall'art. 9 del decreto-legge n. 69/2023 è dunque finalizzata ad attuare le misure indicate dal Protocollo di Torino, strumentali al superamento delle contestazioni all'Italia oggetto delle predette procedure di infrazione.

Da ultimo, in materia si segnala il **Decreto Legge 12 settembre 2023, n. 121**, recante "Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale", approvato nella riunione del Consiglio dei ministri dello scorso 7 settembre e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 213 del 12 settembre 2023¹³.

Il provvedimento, il cui iter legislativo di conversione in legge è attualmente in corso, prevede all'articolo 1, comma 1, che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo 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.

Nelle more dell'aggiornamento, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 5», **esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024**.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione alla circolazione dei citati veicoli sarà inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni (art. 1, comma 2, DL n. 121/2023).

¹³ www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2023/09/12/23G00131/sg