

# I PROVVEDIMENTI DI CHIUSURA AL TRAFFICO PER INQUINAMENTO ATMOSFERICO CONTENUTI – CONTROLLO - SANZIONI

a cura di Sergio Abbate

## 1. PREMESSA

L'evoluzione della situazione relativa agli inquinanti atmosferici, in particolare per quanto riguarda le aree urbane, rende necessario un periodico adeguamento della legislazione di settore. Il recepimento della normativa europea ha consentito di aggiornare i limiti di legge per alcuni inquinanti, introducendone di nuovi per la protezione della salute umana.

La nostra legislazione, con il d.p.c.m. 28/3/83, adottava per la prima volta *valori limite e valori guida di qualità dell'aria* validi su tutto il territorio nazionale; a questi limiti si affiancavano le *linee guida per il contenimento delle emissioni* che rendevano possibile prescrivere *valori limite di emissione* in maniera uniforme sul territorio nazionale. In realtà va ricordato che già con il d.p.r. 322/71 erano stati introdotti limiti che però, oltre alle difficoltà della loro definizione, non consentivano una reale protezione della salute umana, in quanto il valore non era definibile *a priori*. Inoltre detti limiti erano validi solo per alcune aree italiane definite "zone di controllo" creando una difformità sul territorio nazionale relativamente al controllo ambientale e, di conseguenza, alla tutela della salute pubblica. Tra i diversi inquinanti normati, quello definito come *materiale particellare* o più genericamente come "polveri" ha seguito, come la maggioranza degli altri, una progressiva evoluzione quali-quantitativa, particolarmente nelle aree urbane. Parallelamente l'approfondimento delle conoscenze ha condizionato la normativa dei paesi industrializzati ed in particolare quella dell'Unione Europea (UE), imponendo un periodico aggiornamento dei valori limite e delle relative metodologie di controllo.

Le aree urbane sono, ormai in maniera generalizzata, interessate da notevoli problemi sanitari indotti dalla esposizione inalatoria della popolazione, in particolare da materiale particellare fine prodotto prevalentemente da traffico autoveicolare. Infatti, da oltre un decennio cresce l'attenzione dei ricercatori e dei legislatori sulle aree urbane per i notevoli problemi sanitari che si hanno a causa della esposizione inalatoria della popolazione. A tale proposito va considerato che molte aree urbane presentano una stretta connessione spaziale con poli industriali complessi e di notevole potenzialità.

A tale proposito si istituivano, proprio per le aree urbane, livelli di "attenzione" e di "allarme" per alcuni inquinanti dell'aria, intesi ad assicurare il rispetto dei relativi standard di qualità dell'aria vigenti. Ed inoltre venivano definiti gli "obiettivi di qualità", intesi come *valore medio annuale di riferimento da raggiungere e rispettare*. Questi ultimi relativi al: PM10 (definito come: "frazione di materiale particolato sospeso in aria ambiente che passa attraverso un sistema di separazione in grado di selezionare il materiale particolato di diametro aerodinamico di 10 µm, con una efficienza di campionamento pari al 50%), al benzene e al benzopirene".

Ormai da molti anni una sempre maggiore attenzione viene quindi data oltre che agli inquinanti "convenzionali", che trovano già posto in diversi programmi di controllo, a quelli definiti come

"inquinanti dell'aria pericolosi" e "inquinanti organici persistenti" ovvero i contaminanti presenti nell'atmosfera a livello di tracce e con caratteristiche di tossicità e persistenza tali da rappresentare un rischio per la salute umana e l'ambiente.

## **2. L'EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA**

Nella legislazione nazionale sulla qualità dell'aria, mediante successivi decreti, sono stati introdotti una serie di concetti, che nel tempo hanno subito alcune evoluzioni. Con la prima legge organica sull'inquinamento dell'aria (legge 615/1966) si definiva l'inquinamento atmosferico come: "stato dell'aria atmosferica conseguente alla immissione nella stessa di sostanze di qualsiasi natura in misura e condizioni tali da alterare la salubrità dell'aria e da costituire pregiudizio diretto o indiretto per la salute dei cittadini o danno ai beni pubblici o privati". Con il d.p.r. 203/88 lo stesso era definito: "ogni modificazione della normale composizione o stato fisico dell'aria atmosferica, dovuta alla presenza nella stessa di una o più sostanze in quantità o con caratteristiche tali da alterare le normali condizioni ambientali e di salubrità dell'aria; da costituire pericolo ovvero pregiudizio diretto o indiretto per la salute dell'uomo; da compromettere le attività ricreative e gli altri usi legittimi dell'ambiente; alterare le risorse biologiche e gli ecosistemi ed i beni materiali pubblici e privati". Si definivano inoltre i "valori limite di qualità dell'aria" come: "i limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e limiti massimi di esposizione ad inquinanti nell'ambiente esterno" e i "valori guida di qualità dell'aria" come: "i limiti delle concentrazioni e limiti di esposizione relativi ad inquinamenti nell'ambiente esterno destinati: a) alla prevenzione a lungo termine in materia di salute e protezione dell'ambiente; b) a costituire parametri di riferimento per l'istituzione di zone specifiche di protezione ambientale per le quali è necessaria una particolare tutela della qualità dell'aria".

Per quanto riguarda le emissioni, con il d.m. 12/7/90 si definivano le "linee guida" come: "i criteri in linea con l'evoluzione tecnica messi a punto relativamente a settori industriali contenenti indicazioni su: cicli tecnologici; migliore tecnologia disponibile relativamente ai sistemi del contenimento delle emissioni; fattori di emissione con e senza l'applicazione della migliore tecnologia disponibile per il contenimento delle emissioni". Ed ancora, i "valori limite di emissione" come: "la concentrazione e/o la massa di sostanze inquinanti nella emissione degli impianti di un dato intervallo di tempo che non devono essere superati"; livelli di "attenzione" e di "allarme", per alcuni inquinanti atmosferici, venivano introdotti con il d.m. 15/4/94 ed erano intesi ad assicurare il rispetto dei relativi standard di qualità dell'aria.

Successivamente, il d.m. 25/11/94 definiva: "obiettivi di qualità", come: "valore medio annuale di riferimento da raggiungere e rispettare" relativamente a: materiale particolato fine (PM10, materiale particolato con diametro aerodinamico inferiore o uguale a 10 µm, prelevato con efficienza di campionamento del 50%), benzene e benzo(a)pirene.

Successivamente il d.lgs. 4 agosto 1999, n. 351 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente" prevedeva l'emanazione di alcuni decreti applicativi contenenti: valori limite e soglie di allarme, margini e tempi di tolleranza, valore obiettivo per l'ozono, valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, modalità e norme tecniche per l'approvazione dei dispositivi di misurazione (metodi, apparecchi, reti, laboratori). Il citato d.lgs. riportava inoltre l'obbligo di effettuare una valutazione della qualità dell'aria ambiente mediante una misurazione obbligatoria in:

- agglomerati (> 250 000 abitanti o densità alta a giudizio dell'autorità competente);
- zone in cui il livello è compreso tra il valore limite e la soglia superiore;
- altre zone dove si supera il valore limite.

Inoltre mediante "piani d'azione" le Regioni dovevano provvedere, in base alla valutazione preliminare (art. 5) e alla valutazione (art. 6), ad individuare le zone nelle quali uno o più inquinanti presentano il rischio di superamento ed a designare l'autorità competente per la gestione; inoltre, dovevano definire i piani d'azione per dette zone comprendenti misure di controllo e di sospensione delle attività compreso il traffico veicolare. Ed ancora le Regioni dovevano trasmettere i dati all'Agenzia Nazionale di Protezione Ambientale (ANPA) che li avrebbe trasmessi a sua volta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero della salute per le zone e gli agglomerati (dove uno o più inquinanti eccedono il valore limite + margine di tolleranza; uno o più inquinanti sono compresi tra limite e valore limite + margine di tolleranza).

Il suddetto d.lgs. introduceva anche alcune definizioni che aggiornavano quelle precedenti:

- *aria ambiente*: aria esterna presente nella troposfera, ad esclusione di quella presente nei luoghi di lavoro;
- *inquinante*: qualsiasi sostanza immessa direttamente o indirettamente dall'uomo nell'aria ambiente che può avere effetti dannosi sulla salute umana o sull'ambiente nel suo complesso;
- *valore limite*: livello fissato in base alle conoscenze scientifiche al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi sulla salute umana o per l'ambiente nel suo complesso; tale livello deve essere raggiunto entro un dato termine ed in seguito non superato;
- *valore obiettivo*: livello fissato al fine di evitare a lungo termine, ulteriori effetti dannosi per la salute umana o per l'ambiente nel suo complesso; tale livello deve essere raggiunto per quanto possibile nel corso di un dato periodo e in seguito non superato;
- *soglia di allarme*: livello oltre il quale vi è un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata e raggiunto il quale si deve immediatamente intervenire a norma del d.lgs. 4/8/99 n. 351;
- *margine di tolleranza*: la percentuale del valore limite nella cui misura tale valore può essere superato alle condizioni stabilite dal d.lgs. 4/8/99 n. 351.

Secondo lo stesso decreto la valutazione della qualità dell'aria ambiente deve essere effettuata mediante una misurazione obbligatoria in:

- agglomerati (> 250 000 abitanti o densità alta a giudizio dell'autorità competente);
- zone in cui il livello è compreso tra il valore limite e la soglia superiore;
- altre zone dove si supera il valore limite.

Inoltre le Regioni provvedono, in base alla valutazione preliminare (art. 5) e alla valutazione (art. 6), ad individuare le zone nelle quali uno o più inquinanti presentano il rischio di superamento e individuano l'autorità competente per la gestione. In tali zone si devono definire "piani d'azione" comprendenti misure di controllo ed eventualmente sospensione delle attività compreso il traffico veicolare. Nelle zone nelle quali si sono riscontrati livelli di inquinanti inferiori ai valori limite, e tali da non comportare rischio di superamento degli stessi, le regioni adottano "piani di mantenimento della qualità dell'aria". I dati dovranno essere trasmessi dalle Regioni all'ANPA, che a sua volta li trasmetterà al Ministero della salute e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; quest'ultimo trasmetterà quindi le risultanze di tali dati alla Commissione Europea entro 9 mesi dalla fine di ciascun anno.

Sempre nel 1999 è stato emanato il d.m. 21/4/99, n. 163, recante "Norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della

circolazione". Tale decreto è stato successivamente modificato dal d.m. 2/4/02, n. 60 - recante "Recepimento della direttiva 1999/30/CE

del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio" che lo ha adeguato alle nuove disposizioni previste dal d.lgs. 4 agosto 1999, n. 351.

Sono state abolite le vecchie definizioni di livelli di attenzione e di allarme previsti dal precedente sistema normativo e sono stati fissati i valori di concentrazione per ognuno degli inquinanti oggetto della citata normativa. Tali valori dovranno essere rispettati e saranno ammessi solamente un certo numero di superamenti durante l'anno.

A questo scopo le Regioni (d.lgs. 351/1999) provvedono, sulla base della valutazione preliminare, ad individuare le zone del proprio territorio nelle quali i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, individuano l'autorità competente alla gestione di tali situazioni di rischio e definiscono i piani d'azione contenenti le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme. I piani devono, a seconda dei casi, prevedere misure di controllo e, se necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico veicolare, che contribuiscono al superamento dei valori limite e delle soglie di allarme. I programmi di intervento verranno poi attuati attraverso ordinanze sindacali, come avveniva in passato.

Infatti, l'art. 39 del d.m. 60/2002, modificando il decreto del Ministro dell'ambiente 21 aprile 1999, n. 163, dispone che i sindaci dei comuni appartenenti agli agglomerati ed alle zone individuate dalle regioni, in cui sussiste il superamento ovvero il rischio di superamento dei valori limite o delle soglie di allarme previste dalla vigente normativa, adottano, sulla base dei piani e dei programmi di cui ai medesimi articoli, le misure di limitazione della circolazione di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), fermi restando i poteri attribuiti al Sindaco da altre disposizioni del d.lgs. 285/92 ed i poteri previsti dell'articolo 32, comma 3, della l. 23 dicembre 1978, n. 833, e dall'articolo 54, comma 2, del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267.

Il Sindaco, in relazione alla normativa sulla circolazione stradale, potrà, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse.

Inoltre, potrà 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 e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali.

In relazione alle emissioni di idrocarburi policiclici aromatici, con particolare riferimento al benzopirene, i sindaci dei comuni individuati all'allegato III del decreto del Ministro dell'ambiente 25 novembre 1994 e dei comuni, con popolazione inferiore, per i quali la situazione meteorologica e l'entità delle emissioni facciano prevedere possibili superamenti dell'obiettivo di qualità individuato nel predetto decreto, nonché i sindaci degli altri comuni individuati dalle regioni nei piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria di cui all'articolo 4 del d.p.r. 24 maggio 1988, n. 203, o nei relativi stralci, adottano le misure di cui al comma 2 sulla base dei piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria di cui all'articolo 4 dello stesso d.p.r.

Ai fini dell'applicazione del comma 3, il riferimento ai piani e ai programmi di cui agli articoli 7 e 8 del d.lgs. 351/99, contenuto nel comma 2, si intende effettuato ai piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria di cui all'articolo 4 del d.p.r. 24 maggio 1988, n. 203. Il riferimento ai valori limite previsti dalla vigente normativa si intende effettuato all'obiettivo di qualità vigente per il benzopirene. Le disposizioni di cui al comma 3 si applicano fino all'entrata in vigore del decreto previsto dall'articolo 4, comma 1, del d.lgs. 351/99, relativo agli inquinanti di cui al punto 9, II parte, dell'allegato I al medesimo decreto legislativo. Quale misura preventiva, i comuni menzionati possono vietare la circolazione nei centri abitati per tutti gli autoveicoli che non abbiano effettuato il controllo almeno annuale delle emissioni secondo le procedure previste dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 febbraio 1996."

Nell'ambito della disciplina della circolazione stradale, il problema ambientale ha costituito uno dei principi generali e dei criteri direttivi che il Parlamento ha delegato al legislatore. Infatti la l. 13 giugno 1990, n. 190 delegando il Governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina del codice della strada, ha fissato numerosi criteri direttivi relativi ad aspetti di natura ambientale. Tra questi si elencano:

- Disciplina più dettagliata del potere di ordinanza degli enti proprietari o concessionari delle strade per la regolamentazione del traffico e previsione del potere sostitutivo del Ministro dei Lavori Pubblici in caso di inosservanza delle norme;
- Previsione della facoltà dell'ente proprietario della strada di subordinare il parcheggio e la sosta dei veicoli al pagamento di una somma;
- Disciplina del registro delle strade e del censimento del traffico, nel quadro delle funzioni relative all'assetto e alla pianificazione del territorio, di cui al d.p.r. 24 luglio 1977, n. 616;
- Disciplina della velocità in coerenza con la normativa comunitaria finalizzata alla tutela della vita umana, dell'ambiente e del risparmio energetico;
- Determinazione dell'installazione di dispositivi di monitoraggio per il rilevamento dell'inquinamento acustico e atmosferico da collocare nei punti di maggiore congestione del traffico;
- Previsione di una adeguata e specifica disciplina relativa al trasporto di materiali pericolosi, ivi compresi quelli radioattivi, e alla circolazione dei relativi veicoli, a tutela del conducente del veicolo e degli addetti al trasporto, nonché dell'ambiente esterno;
- Aggiornamento delle norme per la revisione periodica degli autoveicoli;
- Determinazione, nella misura del 5 per cento, dei proventi delle infrazioni spettanti ad organi dello Stato da devolvere ai competenti organi ministeriali per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, per la redazione dei piani urbani del traffico e per finalità di educazione stradale;
- Previsione di una normativa diretta alla salvaguardia dell'ambiente dagli effetti nocivi dell'inquinamento acustico, dell'aria e del suolo, conseguenti alla circolazione dei veicoli, nonché previsione di norme per l'adozione di dispositivi appositamente utilizzabili a tal fine nel rispetto delle direttive comunitarie.

## Provvedimenti del Sindaco - Scheda (d.m. 60/2002)

Il d.m. 60/2002 ha fissato valori limite e soglie di allarme per alcuni inquinanti atmosferici: biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, PM10, piombo, benzene e monossido di carbonio.

I Sindaci possono adottare, con ordinanza, provvedimenti nei centri abitati, ai sensi dell'art. 7 comma 1 lett. a) e b) del nuovo codice della strada.

Inoltre possono adottare:

- ordinanze contingibili ed urgenti in virtù dell'art. 32 c. 3 della l. 833/78 in materia di igiene e sanità, vigilanza sulle farmacie e polizia veterinaria;
- provvedimenti contingibili ed urgenti in base all'art. 54 del t.u.e.l.;
- gli altri provvedimenti previsti dal c.d.s.

Provvedimenti previsti dall'art. 6 commi 1, 2 e 4 del nuovo c.d.s.:

- sospensione temporanea della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di strade, conformemente alle diverse direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- divieto di circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose nei giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- sospensione per il tempo strettamente necessario della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di pubblica incolumità ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico.

Limitazione della 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 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

### **3. NORMATIVE COMUNITARIE SULLE EMISSIONI DI INQUINANTI DA PARTE DEI VEICOLI**

La comunità europea ha emanato dal 1991 una serie di direttive sulle emissioni di inquinanti da parte dei veicoli. In base a queste direttive sono state individuate quattro categorie di appartenenza per gli autoveicoli (Euro 1, 2, 3, 4) e due categorie per i motoveicoli e ciclomotori (Euro 1, 2), oltre ai veicoli pre-Euro 1. In altre parole, i veicoli rientrano in una di queste categorie a seconda della direttiva europea che rispettano. Per sapere a quale categoria appartiene il nostro mezzo, dobbiamo controllare quale direttiva viene indicata sulla carta di circolazione.

**pre-Euro 1** indica i veicoli "non catalizzati" a benzina e i veicoli "non ecodiesel": questi veicoli sono stati i primi ad essere colpiti da eventuali provvedimenti di limitazione;

**Euro 1:** indica le autovetture conformi alla direttiva 91/441 o i "veicoli commerciali leggeri" conformi alla direttiva 93/59 (ha introdotto l'obbligo per la casa costruttrice di montare la marmitta catalitica e di usare l'alimentazione a iniezione; è entrata in vigore nel 1993).

**Euro 2:** indica le autovetture conformi alla direttiva 94/12 o i "veicoli commerciali leggeri" conformi alla direttiva 96/69 (normativa che ha richiesto modifiche anche sui diesel; è in vigore dal 1996).

**Euro 3:** indica i veicoli conformi alla direttiva 98/69. In vigore dal 2000, relativa all'ulteriore diminuzione delle emissioni, è obbligatoria per gli autoveicoli fabbricati dopo il 1 gennaio 2001. Alcune auto potrebbero essere state immatricolate nel 2001 ma fabbricate nel 2000 e quindi prive di EURO 3; alcune case costruttrici hanno anticipato l'obbligo per cui ci sono dei veicoli immatricolati prima del 2001 che rispettano l'EURO 3.

**Euro 4:** indica i veicoli conformi alla direttiva 98/69B. Sarà obbligatoria per i veicoli fabbricati dal 1 gennaio 2006. Alcune case costruttrici hanno anticipato l'obbligo per cui ci sono molti veicoli recenti che rispettano l'EURO 4.

#### **AUTOVEICOLI**

##### **Le norme**

- Direttive comunitarie norma **EURO 1**
  - 91/441 CEE
  - 91/542 CEE punto 6.2.1.A
  - 93/59 CEE
- Direttive comunitarie norma **EURO 2**
  - 91/542 CEE punto 6.2.1.B

- 94/12 CEE
- 96/1 CEE
- 96/44 CEE
- 96/69 CE
- 98/77 CE
  
- **Direttive comunitarie norma EURO 3 .**
  - 98/69 CE
  - 98/77 CE rif. 98/69 CE
  - 1999/96 CE
  - 1999/102 CE rif. 98/69 CE
  - 2001/1 CE rif. 98/69 CE
  - 2001/27 CE
  - 2001/100 CE A
  - 2002/80 CE A
  - 2003/76 CE A
  
- **Direttive comunitarie norma EURO 4**
  - 98/69 CE **B**
  - 98/77 CE rif. 98/69 CE **B**
  - 1999/96 CE **B**
  - 1999/102 CE rif. 98/69 CE **B**
  - 2001/1 CE rif. 98/69 CE **B**
  - 2001/27 CE **B**
  - 2001/100 CE **B**
  - 2002/80 CE **B**
  - 2003/76 CE **B**



**Nota:** il veicolo rientra nella classe di omologazione EURO 4 solo se la Direttiva di riferimento è accompagnata dalla lettera B.

### **Dove guardare sul libretto**

Sulla carta di circolazione di nuovo tipo l'indicazione delle direttive riguardanti le emissioni, è riportata alla lettera V.9 (riquadro 2) ed è spesso integrata con ulteriore specifica nel riquadro 3. Sulla carta di circolazione di vecchio tipo l'indicazione della normativa comunitaria di riferimento, si trova nel riquadro 2.

Per le vetture nuove di fabbrica immatricolate tra il 1993 e il 1996, seppure in casi rari, può accadere che sulla carta di circolazione non sia riportata l'annotazione relativa alla direttiva europea di riferimento: in questo caso il veicolo è sicuramente EURO 1, cioè conforme alla direttiva 91/441, perché dal 1° gennaio 1993 potevano essere immatricolati come nuove solo vetture omologate secondo questa direttiva.

Rimane però da verificare l'eventuale conformità ad una direttiva successiva che fa rientrare il veicolo nella categoria EURO 2 o EURO 3: si consiglia a tale riguardo di contattare il locale Ufficio della Motorizzazione Civile (ora Dipartimento dei Trasporti Terrestri) per ottenere i relativi chiarimenti.

Per i veicoli nuovi immatricolati prima del 1992, quando non è annotata sulla carta la dicitura "rispetta la direttiva CEE n.91/441", che comporta l'appartenenza del veicolo alla fascia EURO 1, occorre ugualmente prendere contatto con la Motorizzazione Civile. Comunque, se la carta di circolazione è interamente compilata a mano, secondo procedure in vigore fino al 1978, si tratta sicuramente di un veicolo "pre-Euro1".

I provvedimenti di limitazione della circolazione possono esonerare dal divieto alcuni veicoli conformi a direttive particolarmente restrittive, poiché meno inquinanti (per es. solo Euro 4 oppure Euro 3 ed Euro 4).

## **MOTOVEICOLI E CICLOMOTORI**

### **Le norme**

- **Categoria Euro 1**
  - Ciclomotori e motocicli: conforme alla direttiva 97/24 CE cap. 5
- **Categoria Euro 2**
  - Ciclomotori: conforme alla direttiva 97/24 CE cap. 5 fase II
  - Motocicli: direttiva 2002/51/CE fase A

#### **Dove guardare sul libretto**

Sulla carta di circolazione di nuovo tipo l'indicazione è riportata alla lettera V.9, con specificata la direttiva di riferimento nelle righe descrittive.

Su quella di vecchio tipo l'indicazione si trova nel riquadro 2.

#### **4. IL BOLLINO BLU**

Con la *Direttiva 7 luglio 1998* il *Ministero dei lavori pubblici* ha normato il controllo obbligatorio delle emissioni dei veicoli a motore (bollino blu). Ha previsto, in particolare che “*L’attestazione del rispetto dei limiti delle emissioni inquinanti degli autoveicoli ai fini del divieto della circolazione degli stessi deve essere effettuata mediante l’esibizione di un bollino autoadesivo di colore blu, valido su tutto il territorio nazionale, conforme all’allegato al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 28 febbraio 1994, da applicare sul parabrezza dell’autoveicolo interessato e mediante il possesso di un apposito certificato dal quale si deducano la data del controllo, la targa del veicolo ed i valori delle emissioni inquinanti rilevate*”. Il bollino inoltre è rilasciato dall’ufficio della M.C.T.C., ovvero dalle imprese di autoriparazione individuate decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 28 febbraio 1994, i quali devono esporre all’esterno dei propri locali un apposito contrassegno conforme al modello.

Il successivo *decreto ministeriale 23 ottobre 1998*, impone come misura preventiva, il divieto di circolazione come previsto dall’articolo 7, comma 1 lett. a) e b) del nuovo c.d.s., nei centri abitati dei comuni a rischio di inquinamento acuto, per tutti gli autoveicoli che non effettuano il controllo almeno annuale delle emissioni.

L’importanza del controllo delle emissioni inquinanti direttamente su strada risulta, a parere dello scrivente, in parte attenuato dalla più intensa frequenza delle revisioni periodiche a cui devono essere sottoposti i veicoli in base al nuovo codice della strada.

L’articolo 80 del c.d.s. prevede che ogniqualvolta, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale, sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, gli stessi possono ordinare in qualsiasi momento la revisione dei singoli veicoli. In materia di revisioni, il codice della strada si adegua alle disposizioni contenute nella direttiva 77/143 CEE, relativa al riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri che ebbe origine dall’esigenza di garantire essenzialmente, nel territorio comunitario, le migliori condizioni di sicurezza in relazione alla circolazione di alcuni particolari tipi di veicoli, mentre in secondo piano si ponevano gli effetti nocivi collegati all’intensificarsi della circolazione stradale.

Sostanzialmente la revisione è infatti il controllo periodico obbligatorio inteso ad accertare il permanere nei veicoli delle condizioni riguardanti la sicurezza per la circolazione, la silenziosità e la limitazione delle emissioni inquinanti. Per chi circola con un veicolo non sottoposto alla prescritta revisione periodica oltre alla sanzione amministrativa da 143,00 € a 573,00 € è prevista la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione. In caso di omessa revisione ripetuta la sanzione amministrativa raddoppia. Inoltre, chiunque circola durante il periodo in cui il documento di circolazione è ritirato con lo stesso veicolo cui il ritiro si riferisce, è assoggettato, ai sensi dell’articolo 216, alla sanzione amministrativa da 1.693,00 a 6.774,00 (p.m.r. non consentito) più la sanzione accessoria del fermo del veicolo per tre mesi.

## 5. CONTROLLI E SANZIONI

La buona riuscita delle misure antinquinamento dipende sicuramente da una capillare campagna di informazione dei cittadini sulle modalità di limitazione del traffico e da un adeguato potenziamento del servizio di trasporto pubblico, ma non può prescindere anche da un adeguato sistema di controllo; compito questo che interessa essenzialmente la Polizia Municipale.

Il controllo serio di un provvedimento di blocco del traffico richiede uno sforzo notevole soprattutto perché contemporaneamente devono comunque essere garantiti tutti gli altri servizi istituzionali della Polizia Municipale.

Tra le disposizioni del vigente c.d.s. che trattano le problematiche riguardanti l'inquinamento atmosferico, meritano di essere citati gli artt. 6 e 7, che regolamentano rispettivamente la circolazione fuori e dentro i centri abitati e l'art. 36 che tratta del piano urbano del traffico.

A conferma dell'intento di salvaguardare l'ambiente e la salute umana di cui è permeato il d.lgs. n. 285/92, basti ricordare, come indicato nel paragrafo 2, che la legge n. 190 del 13 giugno 1991, "Delega al governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale" [art. 2 lett. cc)], contemplava, tra i principi ed i criteri direttivi, a cui avrebbe dovuto essere informato il nuovo codice della strada, anche la "previsione di una normativa diretta alla salvaguardia dell'ambiente dagli effetti nocivi dell'inquinamento acustico, dell'aria e del suolo conseguenti alla circolazione dei veicoli, nonché (la) previsione di norme per l'adozione di dispositivi appositamente utilizzabili a tal fine, nel rispetto delle norme comunitarie".

La stessa legge delega indicava, quali strumenti idonei al miglioramento della qualità dell'aria, "l'installazione di dispositivi di monitoraggio acustico e atmosferico da collocare nei punti di maggiore congestione del traffico" [cfr.art. 2 lett.j)], una "disciplina della velocità in coerenza con la normativa comunitaria finalizzata alla tutela della vita umana, dell'ambiente e del risparmio energetico" [cfr. art. 2 lett.g)], la "previsione di una adeguata e specifica disciplina relativa al trasporto di materiali pericolosi, ivi compresi quelli radioattivi, e alla circolazione dei relativi veicoli, a tutela del conducente del veicolo e degli addetti al trasporto, nonché dell'ambiente esterno" [cfr. art. 2 lett.m)] ed, infine, la "previsione di una disciplina dei dispositivi rallentatori di velocità e di dissuasione alla sosta nei centri urbani" [cfr. art.2 lett.f)].

### Art. 6 C.d.S. e Artt: 7-8 Reg. C.d.S. - Contenuti e finalità preventive

In base a questo articolo, al Prefetto è riconosciuto il potere di sospendere la circolazione di tutte o alcune categorie di veicoli per esigenze militari o attinenti alla pubblica sicurezza o sanità.

Solo per questi motivi, dunque, e solo temporaneamente, al Prefetto, nell'ambito del territorio di sua competenza, è attribuita questa facoltà, che non è altro che l'espressione dei c.d. poteri di vigilanza e di tutela dell'incolumità pubblica che gli viene attribuita, in qualità di rappresentante dell'autorità di governo.

Questi poteri sono limitati alla circolazione stradale fuori dai centri abitati e all'interno degli stessi solo in caso di inerzia dei Sindaci.

## **Sanzione**

### **Art. 6 commi 1, 3 e 12**

Circolazione fuori dal centro abitato in violazione del divieto imposto da decreto prefettizio ai sensi dei commi 1 e 3

Da € 143,00 a € 573,00 (veicoli non adibiti al trasporto di cose)

Da € 357,00 a € 1.433,00 (veicoli adibiti al trasporto di cose)

(se la violazione è commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, oltre alla sanzione accessoria della sospensione della patente di guida e della carta di circolazione da 1 a 4 mesi, con conseguente obbligo di non prosecuzione del viaggio, di sosta del veicolo in luogo idoneo e responsabilità circa il veicolo ed il relativo carico in capo al conducente, in caso di inottemperanza è prevista la sanzione della sospensione della patente da 2 a 6 mesi)

### **Art. 7 comma 1 lett. b) e comma 9 C.d.S.**

#### **Contenuti, finalità preventive e controlli**

La norma prevede l'attribuzione della facoltà ai Sindaci di limitare la circolazione di tutte o alcune categorie di veicoli, per accertate o motivate esigenze di prevenzione dagli inquinamenti e di tutela del patrimonio acustico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [comma 1 lett. b)].

Sono altresì attribuiti alla Giunta Municipale, ovvero, in caso d'urgenza, al Sindaco, i poteri di adottare provvedimenti di delimitazione delle aree pedonali e delle ZTL, in relazione, oltre che agli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sull'ordine pubblico, sul patrimonio culturale ed ambientale, anche sulla salute pubblica.

La disciplina della materia è però collegata ad alcune norme (vedi paragrafi 1 e 2), che meritano di essere ribadite in questa sede.

Con riferimento in particolare al traffico veicolare e all'inquinamento atmosferico da esso derivante, il d.lgs. n.351/99 ha attribuito alle Regioni l'obbligo di prevedere dei "piani d'azione", che

dovrebbero indicare, tra l'altro, le misure da adottare per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento, con eventuale previsione della sospensione delle attività che contribuiscono al superamento dei nuovi "valori limite" disciplinati nel d.lgs. stesso.

Con il decentramento delle funzioni e delle relative competenze, poiché spetta a ciascuna Regione, sulla base delle proprie esigenze, individuare, nei piani di risanamento, le autorità locali competenti alla gestione delle situazioni di rischio (Province, Comuni, ecc.), gli interventi volti alla riduzione dell'inquinamento diventeranno, almeno in teoria, più puntuali ed efficaci.

Con l'entrata in vigore del d.m. n. 60 del 2 aprile 2002, attuativo del d.lgs. 351/99, sono state apportate alcune modifiche al c.d. "decreto benzene", d.m. 21 aprile 1999 n. 163, il cui campo di applicazione riguarda la limitazione della circolazione nei centri urbani. Secondo le nuove disposizioni, che comunque saranno attuabili solo dopo che le Regioni, come già ricordato in precedenza, adotteranno i piani di risanamento, i Sindaci dei Comuni appartenenti agli agglomerati ed alle zone (individuare nei piani di azione di ciascuna Regione), in cui sussiste il superamento ovvero il rischio di superamento dei valori limite o delle soglie di allarme previste dalla nuova normativa, dovranno adottare, sulla base dei loro rispettivi piani e programmi, le misure di limitazione della circolazione di cui all'art. 7 comma 1 lett.a) e b) c.d.s., fermi restando i poteri previsti dall'art. 32 della l. 833/1978 e dell'art. 54 comma 2 del d.lgs. 267/2000.

Ai fini dell'adozione di tali provvedimenti, i Sindaci si avvalgono del supporto tecnico delle Agenzie Regionali per le Prevenzione e Protezione Ambientale (ARPA) e dell'Azienda/Unità Sanitaria Locale (AUSL).

Inoltre, i Sindaci di tali comuni, quale misura preventiva, hanno la facoltà di vietare la circolazione nei centri abitati per tutti gli autoveicoli che non abbiano effettuato il controllo, almeno annuale, delle emissioni (c.d. bollino blu).

L'emanazione da parte dei Sindaci dei provvedimenti di divieto, ovvero di limitazione della circolazione stradale per il contenimento delle emissioni inquinanti (bollino blu) ai sensi dell'art. 7 comma 1 lett. b), è altresì subordinata alla verifica a) dell'esistenza sul territorio di competenza di officine autorizzate in numero sufficiente per l'effettuazione dei controlli sugli autoveicoli circolanti nel centro abitato e b) dell'esistenza di un idoneo percorso alternativo che permetta di attraversare i centri abitati, qualora gli stessi si snodino lungo itinerari stradali; nell'ipotesi manchi l'alternativa, dovrà esserne escluso almeno uno per consentire il superamento del centro abitato (vedi art. 2 dir. Min. LL.PP. 7 luglio 1998).

Per completare la sintesi, si fa presente che l'ordinanza di divieto sopra citata deve essere portata a conoscenza degli utenti mediante apposizione, in corrispondenza dei segnali di inizio di centro abitato, del segnale di cui alla fig. II. 46 Reg., corredato da pannello integrativo "eccetto veicoli autorizzati per zona bollino blu".

Rientrano inoltre nell'ambito della disciplina dell'art. 7 comma 1 lett. b) c.d.s. anche i provvedimenti di interdizione del traffico urbano privato emanati dai Sindaci a seguito dell'adesione all'iniziativa "Domeniche ecologiche".

Infine, ai fini della riduzione dell'inquinamento atmosferico, come poc'anzi accennato spetta alla Giunta Municipale, ovvero al Sindaco, l'adozione di provvedimenti di delimitazione delle aree pedonali e delle ZTL.

A rinforzo di tale disposizione normativa, con d.p.r. n. 250/99 è stata normata la procedura per il rilascio ai Comuni, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle autorizzazioni per

l'installazione e l'esercizio degli impianti per la rilevazione degli accessi dei veicoli ai centri storici ed alle ZTL.

Tali impianti, utilizzati per la rilevazione dei dati sul luogo, tempo ed identificazione dei veicoli che accedono ai centri storici o alle ZTL, raccolgono, rilevandone le immagini, i dati sugli accessi solo in caso d'infrazione (anche del solo mancato pagamento dell'eventuale tariffa prevista per l'accesso).

Va da sé come questi impianti funzionino sia da mezzi di prevenzione che di controllo e di accertamento e successiva contestazione delle infrazioni da parte degli organi di polizia stradale.

Interessante è sottolineare che, durante il funzionamento di tali impianti, per espressa disposizione normativa (vedi art. 5 comma 3 d.m. 250/99), non è richiesta la presenza di un organo di polizia stradale e la contestazione può essere effettuata in un momento successivo, con conseguente esonero dalla contestazione immediata; i nuovi commi 1 bis e 1 ter dell'art. 201 c.d.s., hanno espressamente confermato tale disciplina.

### ***Sanzioni***

#### Art. 7 comma 1 lett..a)

Violazione dell'ordinanza del Sindaco che sospende o vieta la circolazione per motivi di tutela della salute (rientra in tale fattispecie anche la circolazione degli autoveicoli privi di bollino blu: v. comma 3 dir. 7/7/ 98, che rinvia per le sanzioni al comma 13 dell'art. 7 C.d.S.)

Da € 71,00 a € 286,00

#### Art. 7 comma 1 lett..a)

Violazione dell'ordinanza con la quale la zona è stata sottoposta a limitazione di tutte o alcune categorie di veicoli (ZTL) per esigenze di prevenzione degli inquinamenti

Da € 71,00 a € 286,00

### **Art. 36 C.d.S.**

#### **Contenuti e finalità preventive**

La norma prescrive l'obbligo di istituire il Piano Urbano del traffico (PUT) per tutti i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, nonché per i comuni con popolazione inferiore, che registrino anche per limitati periodi dell'anno una particolare affluenza turistica o risultino

interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o comunque siano impegnati, per particolari ragioni, alla soluzione di rilevanti problematiche concernenti il congestionamento della circolazione stradale.

La legge regionale può prevedere che per le aree metropolitane provvedano gli organi della città metropolitana.

L'elenco dei comuni soggetti a tale obbligo è redatto dalla Regione e pubblicato in G.U. a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La competenza è della Provincia per i piani urbani del traffico per la viabilità extraurbana.

La predisposizione di tali piani è finalizzata, oltre che al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, anche alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, dal momento che, in essi, dovranno essere stabilite le priorità e la tempistica degli interventi, in conformità agli strumenti urbanistici vigenti ed ai piani di trasporto, nonché nel rispetto dei valori ambientali.

Nel caso d'inerzia dei Comuni e delle Province, è previsto l'esercizio del potere sostitutivo dello Stato (Ministro Infrastrutture e trasporti).

Oltre ai piani urbani del traffico previsti dal C.d.S., meritano di essere segnalati anche i piani urbani di mobilità (PUM), previsti dall'art. 22 della legge 24 novembre 2000 n. 340, che, attraverso la previsione, non di percorsi alternativi, bensì di mezzi di trasporto innovativi ed alternativi all'uso individuale dell'automobile, sono finalizzati all'abbattimento dei livelli dell'inquinamento acustico ed atmosferico, garantendo, nel contempo, il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità della popolazione in tutta sicurezza.

## **Segnaletica**

Per norma di carattere generale, i divieti e le limitazioni alla circolazione devono essere resi noti, a cura dell'ente proprietario della strada, tramite la specifica segnaletica prevista dal regolamento al c.d.s.

Tale obbligo non può sussistere in caso di emergenza, poiché, in tal caso, il tempo necessario a tale operazione (che potrebbe essere molto complessa, oltre che molto onerosa, nel caso di interdizione alla circolazione di un'intera area urbana) vanificherebbe l'efficacia del provvedimento.

Naturalmente, il trasgressore sanzionato potrà sempre fare ricorso al Prefetto o al Giudice di Pace, dimostrando la totale assenza di volontarietà dell'azione illecita per assoluta impossibilità di conoscenza dell'ordinanza limitativa della circolazione, ma questo è tutt'altro discorso e non impedisce certo all'operatore di polizia stradale di operare, in presenza di ordinanza, pur in assenza di apposita segnaletica.

ORDINANZA - TIPO

vers. 15.10.2004

Trieste,.....

## **AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

### **Servizio Ambiente**

Prot. corr. 04- /70/04/13

Prot. gen.

**OGGETTO:** Prevenzione e tutela dell'ambiente – Limitazione della circolazione veicolare a nelle giornate di 2004. Provvedimenti temporanei in linea di viabilità.

### **Il Sindaco**

Visto l'articolo 7 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.L.vo 30.04.1992, n° 285, con il quale si dà facoltà ai Comuni, per motivi di tutela della salute pubblica, di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli all'interno del centro abitato;

premesso che in data 30.8.2004 prot. 04-34707/70/04/13 è stato sottoscritto tra il Comune di Trieste - Assessorato all'Ambiente ed ai Rapporti con il Consiglio Comunale, le Associazioni Ambientaliste, la Camera di Commercio e le Associazioni di Categoria degli Industriali, degli Artigiani e dei Commercianti un Protocollo d'Intesa avente per oggetto "Misure antinquinamento da adottare in caso di superamento dei limiti normativi riferiti alle concentrazioni massime giornaliere delle polveri PM 10" che regolamenta condizioni, criteri e modalità di intervento relative alla limitazione alla circolazione veicolare degli autoveicoli e dei motoveicoli in caso di superamento dei predetti limiti;

preso atto della situazione dell'inquinamento atmosferico in città, misurata dal sistema di rilevamento della qualità dell'aria gestito dal Dipartimento di Trieste dell'ARPA, riferita alla giornata di ieri, così come segnalato con fax dd. che, per quanto attiene le polveri sottili inalabili (PM10), presenta, nella maggior parte dei siti monitorati ubicati nell'ambito del Comune di Trieste e comunque nelle centraline indicate nel succitato Protocollo d'Intesa, valori tali da superare il valore limite medio giornaliero di 55 micro g/mc. fissato dalla Direttiva 99/30/CE e dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 2.4.2002 n.60;

richiamate le note della Direzione Generale dell'Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 Triestina dd. 6.5.2003 e precedenti con le quali è stato evidenziato che destano preoccupazione i rilievi analitici sulle concentrazioni di biossido di azoto, benzene, idrocarburi policiclici aromatici e polveri PM10 presenti nell'aria della città di Trieste ed ha richiamato l'attenzione del Sindaco del Comune di Trieste ad assumere il ruolo decisivo di promotore e garante dei doverosi interventi di programmazione-pianificazione e corrispondente attuazione sul piano gestionale-operativo, secondo criteri di cogente priorità;

16



richiamata l'ordinanza sindacale prot. corr. 18-14/10-3-1/96 dd. 31.1.1996, inerente provvedimenti limitativi della circolazione a fasce orarie nei giorni feriali (Piano Antinquinamento), e successive ordinanze sindacali di modifica ed integrazione;

richiamata altresì l'ordinanza sindacale prot. corr. 03-48515/72/03/3 dd. 9.12.2004, inerente l'obbligo del controllo strumentale dei gas di scarico degli autoveicoli a benzina ed a gasolio (Bollino Blu);

preso atto che l'Amministrazione Comunale ha individuato un perimetro territoriale nell'ambito del Comune di Trieste riferito alle aree urbane a maggiore intensità di traffico veicolare e di maggiore densità abitativa, all'interno del quale applicare le limitazioni di circolazione veicolare per motivi di tutela della salute pubblica;

evidenziato inoltre che le limitazioni alla circolazione da introdursi nel caso di superamento dei sopraddetti limiti di legge consistono in:

- divieto di circolazione per tutti gli autoveicoli a benzina e gasolio;
- divieto di circolazione per tutti i motoveicoli;

preso atto che si sono venute a creare le condizioni meteorologiche favorevoli al ricrearsi del raggiungimento e/o superamento del limite succitato riferito alle polveri sottili PM10, con presenza di alta pressione, inversione termica e carenza di ricircolo di aria ed inoltre che le previsioni meteorologiche confermano tale situazione sfavorevole per i prossimi due giorni, come formulato dall'A.R.P.A.-F.V.G. Osmer;

considerato che in tale contesto il Comune di Trieste sta provvedendo a partire dalla notte del \_\_\_\_\_, tramite l'ACEGAS S.p.A. ad una serie di lavaggi di un rilevante numero di strade site nel comprensorio urbano al fine di abbattere la concentrazione delle polveri sottili PM 10 nell'atmosfera;

considerato che a mezzo comunicati stampa è stata richiesta la collaborazione della cittadinanza sia ad un uso del proprio veicolo limitato a casi di effettiva necessità, che a tenere il veicolo stesso a motore spento durante la sosta, che infine a contenere il riscaldamento nelle abitazioni private;

preso atto che nonostante i predetti provvedimenti intrapresi si evidenzia una sussistenza del fenomeno inquinante, tale da richiedere da parte dell'assessore competente l'adozione di specifici interventi programmatici di contenimento dell'evento dovuto alle polveri sottili PM 10;

visto l'art. 50 del T.U. sull'ordinamento degli Enti Locali adottato con D.L.vo 18 agosto 2000 n. 267, in merito alle competenze del Sindaco;

visto l'art. 86 dello Statuto del Comune di Trieste;

visti gli artt. 5, 6 e 7 del D.Lgs. 30.04.1992 n. 285 nonché il D.P.R. 16.12.1992 n. 495;

## ORDINA

1) **il divieto di circolazione per tutti gli autoveicoli alimentati a benzina o gasolio e per tutti i motoveicoli**, nelle giornate di domani \_\_\_\_\_ 2004, dalle ore 16.00 alle ore 19.00 e successivi giorni \_\_\_\_\_ dalle ore 9.30 alle ore 12.30 e dalle ore 16.00 alle ore 19.00, a valere su tutte le strade poste all'interno del seguente perimetro, evidenziato nell'allegata planimetria che costituisce parte integrante della presente ordinanza:

- incrocio viale Miramare/Largo Roiano, via S. Teresa, via Stock (tratto fra via S. Teresa e via dei Saltuari), via dei Saltuari, via Perarolo, via Barbariga (tratto fra via dei Saltuari e via Sara Davis, via Sara Davis (tratto fra via Barbariga e via dei Cordaroli), via dei Cordaroli, via Commerciale (tratto fra via Cordaroli e salita di Conconello), salita di Conconello, strada Nuova per Opicina (tratto fra Salita di Conconello e via Valerio), via Valerio, via Fabio Severo (tratto fra p.le Europa e via di Cologna), via di Cologna, Largo Giardino, via Giulia (tratto fra l.go Giardino e Rotonda del Boschetto), Rotonda del Boschetto, viale al Cacciatore, via de Marchesetti (tratto fra v.le Cacciatore e via S. Pasquale), via S. Pasquale, via Revoltella (tratto fra via S. Pasquale e via Rossetti), via Rossetti (tratto fra via Rivoltella e p.le De Gasperi), piazzale De Gasperi, strada di Cattinara (tratto fra p.le De Gasperi e raccordo ex 202/strada di Fiume), strada di Fiume (tratto fra raccordo ex S.S. 202/ strada di Fiume e via Molino a Vento), via Molino a Vento (tratto fra Strada di Fiume e via Marenzi), via Marenzi, via dell'Istria (tratto fra via Marenzi e p.le Valmaura), piazzale Valmaura, via Valmaura, Grande Viabilità Triestina (tratto fra svincolo di Valmaura e svincolo di Campi Elisi), via delle Fiamme Gialle, passeggio di Sant'Andrea, via Campo Marzio;

- le vie che compongono il perimetro rimangono liberamente percorribili secondo i sensi di marcia normalmente consentiti ed inoltre all'interno del perimetro sono liberamente percorribili i seguenti assi e strade:

- via Salata – Galleria di Montebello – piazza dei Foraggi – viale Ippodromo;

- via Udine (tratto fra salita di Gretta e via Barbariga) – via Barbariga (tratto fra via Udine e via dei Saltuari);

-via Carli;

2) in deroga alle limitazioni prescritte al precedente punto 1) l'accesso alla zona soggetta a limitazioni di circolazione è consentita alle seguenti categorie di veicoli, tenuto conto che gli autoveicoli alimentati a benzina o gasolio catalizzati ed immatricolati da oltre quattro anni, alla data della presente ordinanza, per poter circolare nelle giornate suindicate, dovranno essere muniti del Bollino Blu in corso di validità (ordinanza sindacale prot. corr. 03-48515/72/03/3 dd.9.12.2003):

- a) veicoli ad emissione zero;
- b) veicoli che utilizzano come carburante metano o GPL;
- c) autoveicoli dotati di catalizzatori ed omologati EURO 3 (direttive: 98/69 CE - 98/77 CE rif. 98/69 – 99/96 CE – 99/192 CE rif. 98/69 – 2001/1 CE – 2002/80 CE) o superiore (EURO 4, direttive: 98/69 CE-B – 99/102 CE-B rif. 98/69 – 2001/1 CE-B – 2002/80 CE-B) e motoveicoli e ciclomotori omologati EURO 1 (direttiva: 97/24 CE cap.5 - ) o superiore (EURO 2, direttive: 97/24 CE fase II cap.5 – 2002/51 CE fase A; EURO3, direttiva: 2002/51 CE fase B);
- d) veicoli adibiti al trasporto pubblico (bus-taxi-autonoleggio con conducente);
- e) veicoli a servizio degli invalidi in possesso del contrassegno di cui al D.P.R. 16.12.92 n. 495;
- f) veicoli adibiti a servizi di stato, a servizi pubblici e/o di pubblica utilità e veicoli adibiti a compiti di sicurezza pubblica, nonché veicoli di istituti di vigilanza e trasporto valori, ivi compresi i veicoli a servizio del recapito/raccolta postale ed assimilati, purché attestato dall'ente o dalla ditta che esercita il servizio;
- g) veicoli con targa di riconoscimento C.C. o C.D. e veicoli con targhe "prova";
- h) veicoli con targa di stato estero e veicoli intestati e condotti da persone residenti fuori comune a condizione che i veicoli stessi siano catalizzati;

- i) veicoli utilizzati dalle testate radiotelevisive e dagli organi di stampa e veicoli dei “ministri di culto” nell’esercizio delle loro funzioni;
  - j) veicoli utilizzati da medici e veterinari, in visita domiciliare urgente, esclusivamente nel tragitto casa – ambulatorio - luogo della visita e veicoli di servizio dell’A.S.S. e ARPA;
  - k) veicoli utilizzati dai medici, infermieri e tecnici dell’Azienda Ospedaliera o strutture sanitarie equivalenti che, per motivi di urgenza a seguito di chiamata di reperibilità, devono raggiungere gli Ospedali Maggiore, Cattinara e Santorio e/o le strutture sanitarie succitate;
  - l) autoveicoli per il trasporto di persone soggette a trattamenti (di particolare gravità) sanitari e/o riabilitativi programmati e/o continuativi, nonché autoveicoli che trasportano persone con ridotta capacità deambulatoria e/o altre gravi patologie ed impossibilitate temporaneamente a servirsi dei mezzi pubblici; per usufruire della deroga dovrà essere esibita certificazione medica attestante l’infermità e l’inabilità temporanea all’uso dei mezzi pubblici; il certificato medico sarà considerato valido ai fini dell’applicazione della deroga per un periodo non superiore a 45 giorni dalla data del rilascio;
  - m) veicoli in uso agli addetti ai servizi comunali di assistenza domiciliare;
  - n) veicoli diretti all’Ispettorato di Motorizzazione Civile e/o Officine autorizzate per effettuare revisioni programmate, con possibilità di ritornare all’abitazione (max 30 minuti), nonché veicoli partecipanti a cortei funebri e matrimoniali, preventivamente autocertificati e segnalati a mezzo fax alla Polizia Municipale (n. 040/6754709) di cui la conferma di ricezione farà parte integrante dell’autocertificazione stessa;
  - o) veicoli di proprietà delle autoscuole in attività di esercitazione e/o esame per il conseguimento patenti;
  - p) veicoli destinati al trasporto merci, sia esclusivo che promiscuo, per l’esercizio della propria attività;
  - q) veicoli dei lavoratori dipendenti o autonomi, con autocertificazione dell’orario di lavoro rilasciata dall’azienda per cui prestano la loro opera, quando dalla suddetta dichiarazione dell’azienda risulti un orario di inizio o fine turno tale da non consentire l’uso del mezzo pubblico; oppure quando risulti che la sede dell’azienda o l’abitazione del lavoratore non sono serviti da mezzi pubblici; i veicoli sono tenuti a raggiungere la destinazione percorrendo l’itinerario più breve (tempo max 30 minuti);
- 3) il presente provvedimento avrà validità anche in assenza di segnaletica stradale, per cui saranno sufficienti le comunicazioni ed avvisi alla cittadinanza diramati tramite i mezzi di informazione;

## **AVVERTE**

- a) è fatto obbligo a chiunque di osservare la disciplina della circolazione stabilita dalla presente ordinanza ed ai funzionari che espletano compiti di polizia stradale farla rispettare;
- b) che le violazioni alle limitazioni disposte con il presente atto saranno soggette – impregiudicata l’applicazione dell’articolo 650 del Codice Penale – alla sanzione amministrativa da euro 71,00 a euro 286,00 di cui all’art. 7- comma 13 del D.L.vo 285/92 e successive modifiche;

## **INFORMA**

che avverso la presente ordinanza chiunque vi abbia interesse potrà ricorrere, entro 60 (sessanta) giorni dalla sua pubblicazione, al Tribunale Amministrativo Regionale del Friuli – Venezia – Giulia o, in alternativa, potrà esperire ricorso straordinario al Prefetto entro 30 (trenta) giorni a decorrere della predetta data di pubblicazione.

## **IL SINDACO**

*Trieste, 9.12.2003*

### **Area Pianificazione Territoriale Servizio Ambiente**

Prot. corr. 03- 48515 /72/03/3

Prot. gen. 213643

**OGGETTO:** Ordinanza sul controllo obbligatorio delle emissioni degli autoveicoli a motore (Bollino Blu). Estensione del controllo agli autoveicoli Diesel ed aggiornamento alla normativa vigente.

## **IL SINDACO**

Visto il D.Lgs. 30 aprile 1992 n° 285 "Nuovo Codice della Strada", e segnatamente l'art. 7, il quale, tra l'altro, dispone che, nei centri abitati, i Comuni possono con Ordinanza del Sindaco limitare la circolazione di tutte o alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinanti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale;

visto l'art. 79 del suddetto D.Lgs. che impone il mantenimento dei veicoli a motore in condizioni di massima efficienza in modo da contenere l'inquinamento entro i limiti fissati dalle norme regolamentari;

visto il Decreto del Ministro dei Trasporti del 28 febbraio 1994 (in G.U. 05.03.1994 n° 53) con cui sono state individuate le imprese abilitate ai controlli, le quali devono essere iscritte nel registro di cui all'art. 1 della Legge 5 febbraio 1992 n° 122, nelle sezioni "meccanica motoristica" o "elettrauto"; tale decreto, e successive modificazioni, stabiliscono, altresì, le modalità di esecuzione dei controlli, l'attestazione dell'avvenuto controllo (valida su tutto il territorio nazionale) mediante rilascio di apposito bollino autoadesivo (bollino blu);

vista la Direttiva 7.7.1998 del Ministero dei Lavori Pubblici sul controllo dei gas di scarico dei veicoli (bollino blu) ai sensi dell'art. 7 del Nuovo Codice della Strada;

visto il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 6 agosto 1998 n° 408, con il quale sono stati fissati i valori limite delle emissioni inquinanti allo scarico degli autoveicoli in circolazione;

visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dd. 18.7.2003, che adegua al progresso tecnico la Direttiva 1996/96/CE per quanto riguarda i controlli delle emissioni dei gas di scarico dei veicoli a motore;

visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente 21 aprile 1999 n. 163 "Individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione";

visto il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 2.4.2002 n.60 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per gli inquinanti biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, materiale particolato, piombo, benzene e monossido di carbonio;

richiamata la propria ordinanza sindacale prot. corr. 99-12097/9/99/1 dd.20.4.1999 (obbligo del controllo strumentale dei gas di scarico degli autoveicoli - bollino blu) con la quale è stata vietata la circolazione entro il centro abitato del Comune di Trieste agli autoveicoli alimentati a benzina che non sono in grado di attestare il contenimento delle emissioni inquinanti entro i limiti previsti dalla Direttiva CEE n. 55/92 e dall'appendice VIII di cui all'art. 237 del D.P.R. 495/92 ;

preso atto che i dati analitici per la qualità dell'aria rilevati dal Dipartimento Provinciale di Trieste dell'A.R.P.A. – F.V.G. hanno fatto registrare situazioni critiche per il materiale particolato (PM10) con più casi di superamento del valore limite giornaliero, riferito all'anno 2003 di 60 micro g/mc ed in generale dei parametri fissati dalla Direttiva 99/30/CE e dal Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela Ambientale 2.4.2002 n. 60;

considerato che la Direzione Generale dell'Azienda per i Servizi Sanitari n.1 Triestina con nota d.d. 6.5.2003 e precedenti, ha evidenziato che destano preoccupazione i rilievi analitici sulle concentrazioni di biossido d'azoto, benzene, idrocarburi policiclici aromatici e polveri PM10 presenti nell'aria della città di Trieste ed ha richiamato l'attenzione del Sindaco del Comune di Trieste ad assumere il ruolo decisivo di promotore e garante dei doverosi interventi di programmazione-pianificazione e corrispondente attuazione sul piano gestionale-operativo, secondo criteri di cogente priorità;

considerato che il Sindaco del Comune di Trieste con nota del 20.5.2003 inviata alla suddetta Direzione Generale dell'A.S.S. n.1 Triestina ha assicurato il proprio personale impegno a svolgere il ruolo di promotore e garante dei processi, iniziative ed azioni programmatiche ed operative nel campo della pianificazione, del governo della mobilità, nel settore industriale e civile, secondo un quadro organico e coordinato orientato a perseguire l'obiettivo del contenimento e riduzione dell'inquinamento atmosferico, al fine di tutelare la salute pubblica dei cittadini;

considerata in particolare l'incidenza che il traffico veicolare assume per la formazione degli inquinanti, il progressivo aumento del parco circolante autoveicolare dotato di motore ad accensione per compressione (DIESEL) e l'importanza che riveste l'attività di controllo e di regolazione delle emissioni dei gas di scarico ai fini del miglioramento della qualità dell'aria e la conseguente tutela della salute pubblica;

rilevata l'esigenza per le motivazioni sopraccitate di riconfermare l'obbligo del controllo strumentale dei gas di scarico degli autoveicoli di cui all'ordinanza prot. corr. 99-12097/9/99/1 dd.20.4.1999

(bollino blu), estendendolo anche agli autoveicoli dotati di motore ad accensione per compressione (DIESEL);

visto il D.Lgs. 285 dd. 30.4.1992 e successive modifiche;

visto il D.M. 6 agosto 1998 n° 408;

visto l'art. 50 del D.Lgs. 267 dd.18.8.2000;

### **INVITA**

tutti i proprietari di autoveicoli circolanti in Trieste, a provvedere alla costante manutenzione dei dispositivi di alimentazione e combustione degli autoveicoli stessi onde limitare, al minore livello possibile, l'emissione di gas inquinanti;

### **ORDINA**

a modifica ed integrazione della propria ordinanza prot. corr. 99-12097/9/99/1 dd.20.4.1999 avente per oggetto l'obbligo del controllo strumentale dei gas di scarico degli autoveicoli (bollino blu):

1. Nell'ambito del centro abitato del territorio comunale di Trieste, è vietata la circolazione degli autoveicoli di proprietà di persone o enti aventi residenza o sede legale nel Comune di Trieste, con massa complessiva sino a 3,5 t., che non siano in condizione di garantire la rispondenza delle emissioni in atmosfera dei gas di scarico ai limiti richiamati dall'allegato II del Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 6 agosto 1998 n° 408 "Regolamento recante norme sulla revisione generale periodica dei veicoli a motore e loro rimorchi", e successive modifiche.

Tale rispondenza deve essere dimostrata, a seguito di specifico controllo delle emissioni dei gas di scarico, tramite idonea certificazione e con l'esposizione, sul parabrezza dell'autoveicolo, dell'apposito bollino autoadesivo, conforme al modello del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione dd. 28.2.1994 (bollino blu).

2. Sono obbligati a sottoporsi al controllo ed all'esposizione del relativo bollino blu tutti gli autoveicoli, con massa complessiva sino a 3,5 t., immatricolati da oltre quattro anni (Direttiva 7 luglio 1998 del Ministero dei Lavori Pubblici). Poiché in base a quanto disposto dall'art. 6 della succitata direttiva, il bollino blu viene rilasciato all'atto della revisione e considerato che la prima revisione deve essere effettuata entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, ne consegue che il controllo obbligatorio dei gas di scarico, su richiesta dei proprietari degli autoveicoli, deve essere effettuato negli anni in cui non si effettua la revisione, con le medesime scadenze temporali della revisione.
3. La validità del bollino blu è semestrale per tutti gli autoveicoli immatricolati prima del 1 gennaio 1988 ed annuale per tutti gli autoveicoli immatricolati dopo il 1 gennaio 1988 (art. 7 Direttiva 7 luglio 1998 del Ministero dei Lavori Pubblici).
4. Sono esclusi dall'obbligo di sottoporsi al controllo ed all'esposizione del relativo bollino blu:
  - a. veicoli ad emissione zero;

- b. autovetture registrate come d'epoca e d'interesse collezionistico, ai sensi dell'art. 60 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n° 285, e successive modifiche;
- c. autoveicoli immatricolati ai sensi dell'art. 138 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n° 285, e successive modifiche;
5. I valori massimi per le emissioni, ai sensi del Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 6 agosto 1998 n° 408, a cui le ditte di autoriparazione aderenti dovranno attenersi nella fase di messa a punto degli autoveicoli, sono quelli sotto riportati:

<b>TIPOLOGIA DEGLI AUTOVEICOLI</b>	<b>VALORI CEE</b>
<b>1. Autoveicoli dotati di motore con accensione a scintilla</b>	<b>% CO</b>
dotati di convertitore catalitico a circuito chiuso, a tre vie, con regolazione a sonda lambda	
1) misurazione con motore al minimo	<b>0,5</b>
per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE e successive modifiche	<b>0,3</b>
2) misurazione con motore al regime di 2000 giri/min	
per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE e successive modifiche	<b>0,3</b>
	<b>0,2</b>
<i>immatricolati o messi per la prima volta in circolazione dopo il 1° ottobre 1986</i>	<b>3,5</b>
<i>immatricolati o messi per la prima volta in circolazione prima del 1° ottobre 1986</i>	<b>4,5</b>
<b>2. Autoveicoli dotati di motore ad accensione per compressione (DIESEL)</b>	<b>OPACITÀ</b>
<i>DIESEL aspirato coefficiente di assorbimento <math>K = 2,5 m^{-1}</math></i>	<b>65% MAX</b>
<i>DIESEL turbocompresso coefficiente di assorbimento <math>K = 3,0 m^{-1}</math></i>	<b>70% MAX</b>

6. Il controllo si intende superato positivamente se effettuato con le modalità previste dalla normativa vigente e nei limiti dei valori indicati nel precedente punto; in caso contrario si dovrà

provvedere alla ripetizione del controllo fino ad esito favorevole, dopo i necessari interventi di manutenzione. L'attestato di superamento del controllo è costituito dall'apposita scheda numerata (con allegato, lo stampato emesso dallo strumento di misura). L'attestazione di controllo, firmata dall'operatore, dovrà riportare senza cancellazioni il numero di targa del veicolo, la data di effettuazione del controllo e la ragione sociale della ditta esecutrice; l'attestato dovrà essere conservato sull'autoveicolo per tutto il periodo di validità ed esibito a richiesta dei competenti organi di controllo; in ogni caso l'esito regolare della revisione costituisce a tutti gli effetti attestazione di controllo. Inoltre dovrà essere apposto sul parabrezza dell'autoveicolo, in modo visibile, il relativo bollino blu autoadesivo.

7. Per conseguire il graduale adeguamento alle disposizioni della presente ordinanza gli autoveicoli dotati di motore ad accensione per compressione (DIESEL), dovranno essere sottoposti al controllo dei gas di scarico entro la data del 31.3.2004.

Per gli altri autoveicoli con motore Diesel che abbiano effettuato la revisione antecedentemente all'emissione della presente ordinanza, vale la documentazione della revisione medesima riportata sulla carta di circolazione da conservare nell'autoveicolo per l'esibizione agli organi di polizia stradale.

8. Le Ditte artigianali e commerciali che effettuano i controlli devono essere dotate di idonea

strumentazione omologata ai sensi del D.M. 23.10.1996 n. 628, e successive integrazioni, ed esporre all'esterno dei propri locali il relativo contrassegno, rilasciato dal Comune, ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Ministeriale 07.07.1998.

Le Ditte, , devono presentare agli uffici competenti del Comune, la richiesta per il rilascio del suddetto contrassegno omologato, allegando alla stessa idonea attestazione di rispondenza delle apparecchiature utilizzate per il controllo dei gas di scarico alla normative sopra indicate. Le autofficine che intendono esser inserite nell'apposito elenco delle ditte autorizzate all'effettuazione dei controlli, con il rilascio di attestato valido ai fini della presente ordinanza, debbono presentare domanda al Sindaco sui moduli predisposti dagli uffici competenti, con riferimento al Decreto del Ministro dei trasporti 28/02/1994. L'autorizzazione verrà rilasciata alle Ditte in possesso dei requisiti per l'esercizio delle attività di "meccanica motoristica" o "elettrauto", ai sensi della L. 05/02/1992 n. 122, e successive modificazioni.

L'inserimento nell'elenco sarà condizionato dalla preventiva dimostrazione dell'idoneità e della corretta taratura della strumentazione posseduta. Per gli autoriparatori iscritti alle Associazioni che hanno firmato la convenzione, le richieste di ritiro del contrassegno omologato e le domande di inserimento nell'apposito elenco delle ditte autorizzate, dovranno essere inviate alle Associazioni di appartenenza le quali ne risponderanno nei confronti del Comune.

La cancellazione dall'apposito elenco verrà automaticamente disposta, nel caso in cui, a seguito di controlli effettuati, venga riscontrata la manomissione oppure l'esecuzione di controlli difformi a quanto stabilito dalla presente ordinanza.



### **AVVERTE**

La riscontrata mancata effettuazione del controllo, verificata dagli organi di polizia stradale, comporterà l'applicazione della sanzione amministrativa da Euro 71,00 a Euro 286,00, di cui all'art. 7 – comma 13 del D. L.vo 285/92 e successive modifiche.

Qualora non sia possibile verificare l'attestazione del rispetto dei limiti delle emissioni inquinanti, la parte verrà invitata ad esibire tale documentazione giustificativa entro 15 giorni dall'accertamento presso gli Uffici di polizia che hanno proceduto all'accertamento, ai sensi dell'art. 180, comma 8 del Codice della Strada e successive modifiche.

Qualora il veicolo non abbia superato positivamente il controllo e sia messo ugualmente in circolazione, il trasgressore, oltre all'applicazione dell'art. 7, comma 13 di cui sopra, sarà soggetto alla sanzione amministrativa da Euro 71,00 a Euro 286,00 previste dall'art. 79 del Codice della Strada – efficienza dei veicoli a motore in circolazione, e successive modifiche. Qualora il veicolo sia utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-bis e 9-ter del Codice della Strada la misura della sanzione è da Euro 1.000,00 a Euro 10.000,00.

Le Ditte artigianali e commerciali, che effettuano i controlli di cui alla presente ordinanza, qualora producano dichiarazioni mendaci o procedano alla formazione di atti falsi, saranno punite ai sensi di legge.

### **AVVERTE INOLTRE**

- a. che la presente ordinanza viene pubblicata all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi e rimane in vigore fino ad eventuale successiva modifica o integrazione;
- b. che è fatto obbligo a chiunque di osservare le disposizioni stabilite dalla presente ordinanza ed ai funzionari che espletano compiti di polizia stradale di farla rispettare;

### **INFORMA**

che avverso la presente ordinanza chiunque vi abbia interesse potrà ricorrere, entro 60 (sessanta) giorni dalla sua pubblicazione, al Tribunale Amministrativo Regionale del Friuli-Venezia Giulia o, in alternativa, potrà esperire ricorso straordinario al Prefetto entro 30 (trenta) giorni a decorrere dalla predetta data di pubblicazione.

**IL SINDACO**



**Riccione, 14-17 Settembre 2005**  
**Palazzo del Turismo – XXIV edizione**  
**[www.convegnoriccione.it](http://www.convegnoriccione.it)**