

REGIONE EMILIA ROMAGNA  
PROVINCE  
COMUNI CAPOLUOGO  
E  
COMUNI SUPERIORI  
A 50.000 ABITANTI

*ACCORDO DI PROGRAMMA  
SULLA QUALITA' DELL'ARIA  
2009 - 2010*

*"PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA DA PM10  
E PER IL PROGRESSIVO ALLINEAMENTO  
AI VALORI FISSATI DALLA UE  
DI CUI AL DM 02/04/2002, N. 60"*

15 Ottobre 2009

#### PREMESSO CHE:

- il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna, valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente;
- in data 31 marzo 2009 si è conclusa una prima fase degli Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria i cui contenuti, relativamente agli interventi strategici, sono stati recepiti nei Piani provinciali di risanamento della qualità dell'aria<sup>1</sup> ed hanno costituito i Piani d'azione previsti dall'articolo 8 del D.Lgs. 351/1999.

#### PREMESSO, INOLTRE, CHE:

- la nuova direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, oltre ad introdurre un nuovo indicatore, il PM<sub>2,5</sub>, definisce criteri e modalità per accedere a proroghe (biossido di azoto e benzene) e deroghe (PM<sub>10</sub>) ai limiti fissati. Tra i criteri indicati dalla direttiva per l'accesso alla deroga, sono previste le aree con "condizioni climatiche avverse";
- l'area del Bacino Padano, è sicuramente una delle aree geografiche europee in cui le suddette condizioni si verificano più frequentemente sull'intera pianura. Le condizioni morfologiche particolari, un triangolo di pianura delimitato su 2 dei 3 lati dalle Alpi e dagli Appennini, determinano frequenti e prolungati episodi di stabilità atmosferica con superamento dei limiti di qualità fissati dalla Unione Europea per quanto riguarda le polveri fini e l'ozono;
- la pianura padana è caratterizzata da un'alta densità abitativa (25 milioni di abitanti che corrisponde a circa il 40% della popolazione italiana), ampia diffusione degli insediamenti produttivi e, quindi, una forte richiesta di mobilità sia interna che esterna al bacino;
- la concentrazione degli inquinanti secondari o prevalentemente tali (NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>), risulta omogenea a livello di bacino come evidenziato dalle stazioni di monitoraggio. Questa situazione di inquinamento diffuso ed intenso richiede quindi interventi di rilevante entità a tutte le scale (nazionale, regionale e locale) e coordinati a livello di bacino;
- le Regioni del Bacino padano, con questo obiettivo comune, hanno sottoscritto l'Accordo<sup>2</sup> per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico, in data 7 febbraio 2007. Le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Valle

---

<sup>1</sup> Art. 122 L.R 3/1999

<sup>2</sup> Accordo tra le Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Valle D'Aosta, Veneto, le Province Autonome di Trento e Bolzano e la Repubblica e Cantone del Ticino per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico  
[http://www.regioni.it/upload/protocollo\\_Regioni\\_nord\\_smog.pdf](http://www.regioni.it/upload/protocollo_Regioni_nord_smog.pdf)

D'Aosta, Veneto e le Province Autonome di Trento e Bolzano hanno presentato, congiuntamente, in data 20 gennaio 2009, la richiesta di deroga, ai sensi della citata Direttiva come auspicato dalla Commissione Europea;

#### CONSIDERATO CHE:

- nonostante i miglioramenti favoriti dalla legislazione europea, particolato, ozono e ossidi di azoto, rimangono i principali inquinanti dell'aria presenti in Europa;
- la mobilità urbana rappresenta per L'Unione Europea un elemento importante per la crescita e l'occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile. La Commissione Europea ha adottato il Libro verde dal titolo "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"<sup>3</sup> allo scopo sia di promuovere un dibattito sui grandi temi della mobilità urbana: traffico scorrevole, città meno inquinate, mobilità intelligente, trasporto urbano accessibile e sicuro per tutti gli abitanti delle città europee, sia per cercare in collaborazione con tutte le parti interessate, quali siano gli ostacoli ad una mobilità urbana sostenibile e come eliminarli.
- in tutta Europa il trasporto continua a contribuire all'inquinamento atmosferico, all'aumento di emissioni di gas a effetto serra e a numerosi impatti ambientali e, inoltre, utilizza, tuttora, modi poco efficienti per spostare persone e merci; questi aspetti sono stati analizzati nel recente Rapporto "Transport at a Crossroads"<sup>4</sup> (Allegato 1) presentato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente" EEA al Parlamento europeo;
- la situazione regionale, documentata nell'allegato 2, presenta criticità analoghe a quelle riscontrate sull'intero bacino padano e in varie aree del territorio europeo.

#### CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- la Regione Emilia-Romagna ha predisposto, a partire dal 2001 un Programma di interventi (Allegato 3), da adottare in tutti gli agglomerati, conformemente a quanto previsto all'art. 8 del D.Lgs. 351/99. Il Programma di interventi ha trovato concreta attuazione nella stipula degli Accordi di Programma sottoscritti da Regione, Province e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti;
- sono stati approvati dalle Province della Regione Emilia Romagna, i Piani di tutela e risanamento della qualità dell'aria, conformemente a quanto previsto dalle disposizioni regionali (L.R. 3/99 art. 122 e L.R. 20/2000);
- le azioni individuate negli Accordi trovano coerenza e sinergia con quelle previste nei piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, nei Piani provinciali dei trasporti e della mobilità e nei Piani Urbani del Traffico e negli altri Piani di settore degli Enti Locali;

<sup>3</sup>[http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_it.pdf)

<sup>4</sup><http://www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads>

- sul versante del TPL dal 2001 al 2008 si è registrato un incremento dei bus a metano (dal 2% al 18%) ed un decremento dei bus diesel (dall'85% al 60%) ed una drastica riduzione dei pre-Euro a vantaggio di classi ambientali meno inquinanti;
- nel corso del 2008 sono stati perfezionati, inoltre, i programmi di sostituzione autobus (Leggi n. 194 del 1998 e n. 166 del 2002) con un finanziamento regionale complessivo di oltre 170 milioni di euro, con un consistente rinnovo del parco mezzi (1.424 nuovi bus dotati dei più elevati standard qualitativi pari a circa il 43% del parco circolante di 3.249 bus circolanti in Regione);
- il servizio autofiloviario nella Regione nel 2008 con oltre 213 milioni euro di contributi d'esercizio, ha avuto percorrenze per circa 117 milioni di Km e oltre 260 milioni di passeggeri e che la Regione ha previsto l'aumento delle percorrenze dei servizi minimi del 5% al 2010;
- la Regione Emilia-Romagna ha progressivamente incrementato il servizio ferroviario. In particolare:
  - sulle ferrovie regionali l'incremento al 2007 è stato di circa 700.000 treni\*km oltre il 30% in più, rispetto ai 2.230.000 registrati prima del trasferimento delle competenze. Tale incremento è comprensivo della riattivazione e del potenziamento di alcune tratte ferroviarie;
  - su quelle nazionali, l'incremento è stato più di 1.000.000 di treni\*km, circa il 7,5% in più rispetto ai 12.100.000 ereditati dallo Stato.

Nel dicembre del 2008 i servizi sono stati ulteriormente incrementati di circa 350.000 treni\*km ed un ulteriore incremento, di circa 150.000 treni\*km, è stato realizzato nell'aprile del 2009. Pertanto attualmente il servizio ferroviario di competenza regionale ammonta ad oltre 17 milioni di treni\*km per un corrispettivo di circa 103 milioni di euro, rispetto al Contratto di Servizio sottoscritto a marzo del 2008 con il Consorzio Trasporti Integrati che prevedeva oltre 16 milioni di treni\*km per un corrispettivo di circa 98 mln di euro.

- sul versante della mobilità sostenibile vi è stato un incremento significativo dei km (calcolati per ogni senso di marcia) di piste ciclabili nei 13 Comuni della Regione con popolazione superiore a 50.000 abitanti, che raddoppiano la loro lunghezza, passando dai 676 km del 2001 ai 1.280 del 2007, interventi progressivi a favore dell'organizzazione della sosta a pagamento nei centri storici delle 13 città, rispetto la sosta libera con numero di posti auto a pagamento cresciuti di circa ¼ dal 2001 al 2007; e delle ZTL che incrementano di circa 1/3 la loro superficie, passando dai 7,7 kmq del 2001 agli oltre 10 kmq del 2007;
- i provvedimenti programmati e permanenti di limitazione della circolazione, adottati nei precedenti Accordi di Programma, hanno contribuito, in sinergia con i cospicui investimenti sul TPL, con gli interventi di rinnovo e conversione del parco auto circolante, attivati alle varie scale, nazionale, regionale e locale, ed agli altri interventi di mobilità sostenibile, ad una costante riduzione della media annuale

del PM10. Tali provvedimenti, accompagnati dalla relativa campagna di informazione e comunicazione, costituiscono un importante stimolo alle scelte consapevoli del cittadino in tema di mobilità sostenibile. Il monitoraggio dei finanziamenti per la trasformazione dei veicoli da benzina a gpl e metano, la situazione relativa all'installazione dei Filtri Anti Particolato (FAP) sui mezzi del TPL ed i risultati dello studio di fattibilità sull'idrometano sono riportati nell'allegato 4;

- la Regione, come previsto dai precedenti Accordi, ha destinato 10.360.994 euro per la trasformazione dei veicoli da benzina a GPL o metano, dalla classe ambientale pre-Euro fino agli Euro 4 con oltre 20 mila veicoli trasformati.
- la Regione ha erogato complessivamente 3,8 milioni di euro, completando l'installazione di 678 FAP negli autobus diesel del TPL ed è stato previsto un finanziamento regionale di 700 mila euro al Comune di Bologna per avviare la sperimentazione per le installazioni dei FAP sui veicoli commerciali diesel leggeri;
- le Regioni del bacino padano e le Province autonome di Trento e Bolzano, in relazione alla peculiare situazione meteorologica ed a seguito di una approfondita discussione, hanno condiviso alcuni provvedimenti per la riduzione delle emissioni dovute alla mobilità urbana, relativi alla limitazione della circolazione per i veicoli più inquinanti, tesi, non solo alla mitigazione di episodi acuti di inquinamento atmosferico, ma anche alla coerenza rispetto a scenari e politiche di medio e lungo periodo. Hanno in atto politiche di sostegno e sviluppo del trasporto pubblico locale, orientate all'eliminazione dei mezzi più inquinanti e all'acquisto di tipologie di veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione sia per la sostituzione dei mezzi obsoleti che per il potenziamento e ammodernamento delle flotte deficitarie, a condizione che non vengano previsti, a livello statale, tagli alle risorse dedicate. In armonia a questi intenti i rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome hanno concordato sulla necessità di mantenere le limitazioni alla circolazione dei veicoli a benzina e diesel più inquinanti, e promuovere l'installazione dei filtri antiparticolato sui diesel nuovi e su quelli circolanti sollecitando iniziative economiche e fiscali da parte del Governo.

#### CONSIDERATO ALTRESI CHE:

il settore energetico costituisce una priorità non solo sul versante della riduzione delle emissioni climalteranti ma anche su quello della qualità dell'aria:

- la Regione Emilia-Romagna con delibera assembleare n. 141 del 14 novembre 2007 ha approvato il Piano Energetico Regionale (PER). Il Piano definisce gli obiettivi di risparmio energetico dei diversi settori (il settore residenziale contribuisce per un terzo, il settore dei trasporti per il 40%, l'industria per il 25%);
- con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156/2008, ha dato attuazione alla direttiva 2002/91/CE sul rendimento energetico nell'edilizia e alla direttiva

2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia. La delibera dell'Assemblea, in sintonia con quanto previsto dal Piano energetico regionale, rafforza i requisiti prestazionali relativi agli edifici fissati dalla normativa nazionale, riguardo sia al ruolo delle fonti rinnovabili per la copertura dei consumi di energia primaria, sia al risparmio energetico per la climatizzazione invernale ed estiva. Il provvedimento disciplina inoltre il sistema regionale di certificazione energetica degli edifici definendo i soggetti preposti allo svolgimento di tale attività;

- è ormai completato il programma promosso dalla Regione di riconversione del parco di produzione termoelettrica, con l'obiettivo di riequilibrare i consumi elettrici e la produzione regionale. La sostituzione di tutti gli impianti ad olio combustibile con quelli a tecnologia avanzata e ad alta efficienza (centrali a "ciclo combinato" alimentate a metano), e l'adozione di queste tecnologie per tutti i nuovi impianti, con l'esclusione anche dell'uso del carbone, ha consentito una rilevante riduzione di emissioni. Cresce anche l'utilizzo della cogenerazione, decisiva per combinare produzione di calore e di energia elettrica, che secondo il Piano energetico dovrà svilupparsi ora non solo negli impianti di produzione ma anche negli edifici (micro-cogenerazione) e nell'industria (trigenerazione);
- l'attuazione del PER nel settore industriale si è concretizzata con l'attivazione di diversi programmi:
  - **"Innovazione energetica delle imprese"** con un bando, realizzato nell'ottobre 2008, che ha messo a disposizione 15,3 milioni di euro per il "Sostegno a progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico-ambientali volti al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili". La grande maggioranza degli interventi finanziati riguarda il fotovoltaico (89 interventi), seguono l'efficienza energetica dei processi produttivi (34) e degli edifici (29). Il risparmio di energia stimato all'anno è di 20.737 Tep (tonnellate equivalenti di petrolio) e di 48.110 tonnellate di CO<sub>2</sub>;
  - **"Aree ecologicamente attrezzate"**: la Regione e Province hanno selezionato le aree strategiche dove concentrare i nuovi insediamenti industriali per superare l'effetto "sprawl", cioè la crescita incontrollata delle 1.300 aree industriali e artigianali oggi esistenti. Sono 43 le aree che potranno ospitare circa 1.500 nuove aziende, che saranno dotate di impianti fotovoltaici (il 70% dei programmi prevede questo tipo di intervento), sistemi di illuminazione pubblica a risparmio energetico (56%), rete di teleriscaldamento/raffrescamento (53%), centrali di cogenerazione/trigenerazione (44%); ma anche opere di protezione idraulica e gestione acque meteoriche/acquedotto industriale, potenziamento della rete fognaria, infrastrutture viarie, area di raccolta/deposito rifiuti, aree verdi. Il programma prevede un investimento regionale e delle risorse del Programma POR-FESr per 53 milioni di euro.
  - sostegno alla ricerca industriale e al trasferimento tecnologico attraverso la creazione di tecnopoli (Deliberazione di Giunta Regionale n. 736/08) e il sostegno a progetti di ricerca collaborativa delle PMI con laboratori di ricerca e centri per l'innovazione (Deliberazione di Giunta Regionale n. 1041/08).

- Nel settore abitativo, che copre il 30% dell'insieme dei consumi energetici regionali, sono state attivate due importanti misure. Oltre alle citate nuove norme relative ai "nuovi standard di consumi energetici per i nuovi edifici e quelli da ristrutturare", che prevedono di dimezzare i consumi, e al sistema di certificazione energetica degli edifici, si sono registrati nel 2007 e 2008 32mila progetti di miglioramento del rendimento energetico negli edifici presentati dai cittadini a valere sulle misure di riduzione fiscale prevista dalle Leggi Finanziarie approvate nella precedente legislatura, per un ammontare di investimenti per 400 milioni di euro con un abbattimento fiscale del 55%. Aperto da marzo scorso anche il programma con 15 milioni di euro rivolto a Comuni e Province per realizzare come previsto nel PER i "Piani regolatori energetici" e i programmi di qualificazione energetica nei propri edifici: priorità alla realizzazione di "piattaforme solari" e "comunità energetiche" con cogenerazione, teleriscaldamento, fonti rinnovabili.
- Con Deliberazione della Giunta Regionale dell'8 giugno 2009, n. 808, è stato approvato un protocollo d'intesa tra Regione Emilia-Romagna e Associazione Regionale Confservizi Emilia-Romagna per la promozione degli interventi di risparmio energetico ed uso efficiente dell'energia.
- La Giunta regionale, con propria Deliberazione n. 686/07, ha istituito il programma regionale "Il sistema sanitario regionale per uno sviluppo sostenibile" e ha stabilito gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alle Aziende sanitarie in materia di sostenibilità ambientale ed uso razionale dell'energia, i quali in particolare prevedono: gara regionale per la fornitura di energia elettrica, campagna di sensibilizzazione, informazione ed orientamento rivolta agli operatori delle Aziende sanitarie per l'uso razionale dell'energia, monitoraggio quali-quantitativo sull'uso dell'energia elettrica e termica, preferenza alla produzione ed utilizzo dell'energia, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica, da fonti rinnovabili, cogenerazione o sistemi tecnologici innovativi, applicazione dei requisiti di rendimento energetico e delle procedure di certificazione energetica degli edifici di cui alla D.A.L. n. 156/08.
- Il Piano di sviluppo rurale seguito dall'Assessorato all'Agricoltura ha previsto nuove misure per l'agroenergia con la realizzazione di impianti nelle imprese agricole con biogas, biomasse, fotovoltaico (già realizzati quasi 5 MWe). Il piano di riconversione del settore bieticolo-saccarifero ha definito poi la trasformazione di alcuni zuccherifici in impianti di produzione elettrica con biomasse per circa 50 MWe.

VALUTATA, pertanto,

la necessità di migliorare l'efficacia delle azioni necessarie per ridurre il numero delle giornate in cui viene superato il limite di emissione per il PM10 e per gli altri inquinanti normati, nella stagione autunno-inverno, mentre procede la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a favorire il perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalle direttive dell'Unione Europea e recepiti da ultimo con il DM 60/02 e dal DM 261/02.

## **TUTTO CIO' PREMESSO**

La Regione Emilia-Romagna, le Province della Regione, i Comuni Capoluogo ed i Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti

### **STIPULANO IL SEGUENTE ACCORDO DI PROGRAMMA**

#### **Articolo 1**

##### **Finalità**

1. Il presente Accordo di Programma, individua sino alla sua scadenza:

il complesso di misure da applicare per il risanamento della qualità dell'aria ed in particolare per la riduzione della concentrazione di PM10 nel territorio regionale al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana e sull'ambiente nel suo complesso. Tali misure, risultano coerenti con quelle individuate nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria e dall'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico Regionale di cui alla deliberazione dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 109 del 3 aprile 2007.

#### **Articolo 2**

##### **Impegni dei soggetti sottoscrittori l'Accordo**

1. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo di Programma, nello svolgimento dell'attività di propria competenza, si impegna a:

- a) rispettare i termini concordati e ad applicare le misure indicate nel presente Accordo con modalità omogenee, mediante intese attuative tra Province e Comuni;
- b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento sia nella fase di informazione alla popolazione che nell'adozione dei provvedimenti sottoelencati;
- c) assumere i provvedimenti di competenza delle singole Amministrazioni, descritti all'art. 7 e inviare, entro il 15/11/2009, il testo dell'ordinanza alla redazione del sito web [www.liberiamolaria.it](http://www.liberiamolaria.it) all'indirizzo [liberiamolaria@arpa.emr.it](mailto:liberiamolaria@arpa.emr.it).

2. Il rispetto degli impegni assunti negli Accordi è condizione per il mantenimento dei finanziamenti assegnati dalla Regione.

3. I soggetti si impegnano, inoltre, ad attuare e monitorare le misure previste nei Piani Provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria in coerenza e continuità con le misure indicate in allegato 5.

### **Articolo 3**

#### **Campo d'applicazione**

1. Il presente Accordo trova applicazione nei territori dei Comuni capoluogo di provincia della Regione Emilia-Romagna, in quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti ed in quelli di area vasta.

### **Articolo 4**

#### **Impegni strategici delle Province**

1. Le Province, impegnate a dare attuazione ai piani di tutela e risanamento della qualità dell'aria, confermano e implementano tutti quegli interventi strutturali di mobilità sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria già attivati anche con i precedenti Accordi di Programma da tutti gli Enti, predisponendo, in collaborazione con l'ARPA, uno specifico sistema di monitoraggio ed attività di benchmarking di analoghe politiche, già attuate in altre realtà.

### **Articolo 5**

#### **Ulteriori interventi strategici della Regione**

1. Il progetto di adeguamento alle direttive comunitarie della rete di monitoraggio della qualità dell'aria predisposto dalla Regione, in accordo con le Province, con il supporto tecnico di ARPA, in fase di ultimazione, ha già attivato il monitoraggio del PM 2,5, al fine di adempiere agli obblighi imposti dalla recente direttiva 2008/50/CE;

2. il tavolo delle Regioni del bacino padano e delle Province autonome ha già previsto la condivisione e lo sviluppo dell'inventario delle emissioni, con l'utilizzo del modello INEMAR ed in successione il confronto dei risultati della modellazione mediante l'ottimizzazione delle catene di modelli, la valutazione di scenari per piani/programmi. In particolare l'attività si è concretizzata su queste tematiche:

- condivisione dei contenuti dell'autorizzazione in via generale per impianti termici civili, come disposto dall'art. 281, c. 3 del D.Lgs. n. 152/2006;
- individuazione delle migliori tecnologie per la riduzione delle emissioni da impianti che utilizzano come combustibile legna da ardere e biomasse;
- il tavolo di bacino conferma l'esigenza manifestata al Ministero dell'Ambiente di intervento con azioni strutturali, sovraregionali e regionali, e relative risorse, necessarie al perseguimento degli obiettivi della Direttiva Europea.

3. la Regione, in coerenza con gli impegni assunti, si propone di dare continuità alla misura avviata con i precedenti Accordi di programma, di riduzione

dell'emissione di polveri fini in atmosfera con la trasformazione dei veicoli da benzina a gas metano o a GPL, o con altre efficaci misure. A tal fine la Regione si impegna a destinare gli ultimi 5 milioni di euro dei 15 previsti, già disponibili nel bilancio 2009, in quota parte a sostegno della trasformazione dei veicoli per i Comuni aderenti che hanno esaurito le risorse erogate con gli Accordi precedenti o che non ne hanno ancora beneficiato. La restante parte, incrementata di 1 milione di euro di risorse previste dal Piano di Azione Ambientale 2009 - 2011, più eventuali residui da analoghe iniziative, verrà destinata, in via prioritaria, all'incentivazione dell'installazione dei FAP sui veicoli diesel commerciali leggeri accedenti le aree urbane e , in subordine, ad altre misure analoghe (quali ad es: l'incentivazione alla realizzazione di impianti di ricarica per bici/motocicli elettrici). Per l'eventuale accesso a tali finanziamenti gli Enti sottoscrittori o aderenti all'Accordo dovranno inviare alla Regione Emilia-Romagna i rispettivi atti entro il 30 Novembre 2009.

## **Articolo 6**

### **Conferenza dei Sindaci**

1. Per attuare e gestire l'Accordo con i criteri e le modalità richieste dalla scala territoriale di area vasta, viene confermato e rafforzato lo strumento della Conferenza dei Sindaci costituita dal Comune capoluogo, dai Comuni dell'area stessa, con particolare riferimento ai comuni inseriti nell'agglomerato, così come individuato nei Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, nonché dalla Provincia che ne assicura l'impulso e il coordinamento. In particolare la Conferenza ha il compito di pervenire ad intese attuative del presente Accordo così da facilitare ed armonizzare la gestione degli interventi sulla mobilità e delle relative aree di influenza al fine di tutelare la salute ed arrecare il minor disagio possibile ai cittadini.

2. In sede di Conferenza dei Sindaci, a seguito del permanere di situazioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti ed in coerenza con le azioni previste dai Piani provinciali di tutela e risanamento della qualità dell'aria, possono essere adottati ulteriori provvedimenti di limitazione della circolazione fino al rientro nei limiti di qualità dell'aria.

3. I Comuni non sottoscrittori l'Accordo possono aderire all'Accordo stesso emanando i provvedimenti di cui all'art. 7 comma 1 punti 1<sup>5</sup> e 2.1<sup>6</sup> e inviando il testo dell'ordinanza alla redazione del sito web [www.liberiamolaria.it](http://www.liberiamolaria.it) all'indirizzo [liberiamolaria@arpa.emr.it](mailto:liberiamolaria@arpa.emr.it) entro il 31/10/2009.

## **Articolo 7**

### **Provvedimenti e modalità di adozione**

<sup>5</sup> 1. Provvedimenti da attivare dal 01/11/2009 al 31/03/2010

<sup>6</sup> 2.1 Le limitazioni di cui al punto 1. sono estese anche ai veicoli ad accensione spontanea Euro 2 qualora sprovvisti di filtro antiparticolato.

## **da parte dei Sindaci**

1. In continuità con i precedenti Accordi ed in relazione agli impegni assunti dalle Regioni del bacino padano e dalle Province Autonome di Trento e Bolzano, nel periodo autunno inverno, verrà vietata la circolazione nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, con le modalità che saranno definite da ogni Regione, a tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'Euro 1 e per tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'Euro 2. Verrà vietata altresì la circolazione dei motocicli e ciclomotori a due tempi non conformi alla normativa Euro 1.

### **1. Provvedimenti da attivare dal 01/11/2009 al 31/03/2010**

**Limitazione della circolazione privata nelle aree urbane dal lunedì al venerdì dalle 08.30 alle 18.30** dei veicoli ad accensione comandata e ad accensione spontanea precedenti all'Euro 1<sup>7</sup>, dei veicoli ad accensione spontanea precedenti all'Euro 2, nonché dei ciclomotori e dei motocicli a due tempi precedenti alla normativa Euro 1<sup>8</sup>, anche se provvisti di bollino blu.

### **2. Provvedimenti da attivare dal 07/01/2010 al 31/03/2010:**

**2.1 Le limitazioni di cui al punto 1. sono estese anche ai veicoli ad accensione spontanea Euro 2 qualora sprovvisti di filtro antiparticolato.**

**2.2 Limitazione della circolazione privata il giovedì dalle 08.30 alle 18.30.** E' lasciata facoltà alle singole amministrazioni, in forma concertata sull'intero territorio provinciale, di valutare l'opportunità di revoca del provvedimento in caso di presenza di particolari condizioni che suggeriscano la momentanea sospensione del medesimo, con il supporto anche delle previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria.

ARPA provvederà a fornire il necessario supporto tecnico alla valutazione della situazione in essere e della sua evoluzione presentando sul sito [www.liberiamolara.it](http://www.liberiamolara.it), gli andamenti delle concentrazioni di PM10 nonché le previsioni meteorologiche e di concentrazione di PM10 nelle giornate lavorative dal lunedì al venerdì nel periodo di attuazione del provvedimento.

2. Per agevolare gli spostamenti dei cittadini nelle giornate di giovedì, le Aziende di trasporto pubblico locale dovranno attivare tutte le iniziative necessarie a soddisfare l'aumento della domanda.

3. I provvedimenti di limitazione della circolazione non si applicano agli autoveicoli:

---

<sup>7</sup> Non omologati ai sensi della direttiva 91/441 o immatricolati prima del 31/12/1992

<sup>8</sup> Non omologati ai sensi della direttiva 97/24CE

- a) elettrici e ibridi, benzina e diesel conformi alle direttive Euro 4 ed Euro 5, a gas metano o GPL, con almeno 3 persone a bordo (car pooling) se omologati a 4 o più posti, e con almeno 2 persone, se omologati a 2 posti, condivisi (car sharing), per trasporti specifici e per uso speciale, così come definiti dall'articolo 54 del codice della strada(allegato 6);
- b) diesel Euro 3 dotati di filtri antiparticolato al momento dell'immatricolazione del veicolo, dei quali risulti annotazione sulla carta di circolazione ovvero da apposita autocertificazione rilasciata dal concessionario che ha venduto il veicolo;
- c) diesel che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato (FAP) con marchio di omologazione e inquadrabili ai fini dell'inquinamento da massa di particolato almeno Euro 4, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche.

I provvedimenti non si applicano, inoltre, ai ciclomotori e motocicli omologati Euro 2-Euro 3, ai veicoli diesel di tipo M2, M3, N1, N2 o N3 omologati Euro 3 ovvero che dalla carta di circolazione risultino dotati di sistema di riduzione della massa di particolato (FAP) con marchio di omologazione e inquadrabili, ai fini dell'inquinamento da massa di particolato, quali Euro 3 o categoria superiore, ai sensi dei DM n. 39/08 e n. 42/08 ed eventuali successive loro modifiche.

4. Per una più efficace armonizzazione delle deroghe, vengono fornite nell'allegato 7 indicazioni sulle tipologie di veicoli oggetto di deroga ai provvedimenti di limitazione della circolazione.

5. Ulteriori provvedimenti di limitazione delle emissioni sia da sorgenti puntuali sia da traffico potranno essere assunti, anche a seguito di valutazione collegiale della Conferenza dei Sindaci, in relazione alle specifiche situazioni ambientali e territoriali, con particolare riferimento al permanere di condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti. In caso di particolari situazioni meteorologiche (es. neve) sarà possibile procedere alla revoca dei provvedimenti.

## **Articolo 8**

### **Ulteriori iniziative**

1. Nell'ambito delle politiche di promozione della mobilità sostenibile, delle iniziative di uso sostenibile delle città e di educazione ambientale, i Comuni, oltre alle misure già adottate, attivano provvedimenti di limitazione della mobilità privata in alcune domeniche dell'anno individuate e programmate nell'ambito della Conferenza dei Sindaci da svolgere nelle forme e con le modalità più appropriate

alle esigenze delle comunità amministrative. Di tale programmazione è data preventiva comunicazione alla cittadinanza.

2. I sottoscrittori dell'Accordo convergono sulla necessità di affrontare il tema della mobilità sostenibile in coerenza con i processi di organizzazione della qualità urbana, della programmazione degli orari e delle molteplici funzioni delle città.

3. Allo scopo di garantire un miglioramento del livello di servizio offerto dal trasporto pubblico la Regione si è posta come obiettivo programmatico dei prossimi anni un incremento sensibile della produzione chilometrica sia ferroviaria che autofiloviaria da realizzarsi per fasi successive.

In particolare il quadro programmatico-progettuale individuato dall'Atto di indirizzo 2007-2010 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, prefigura:

- per il servizio ferroviario un incremento progressivo della produzione chilometrica, nell'intero bacino regionale, ipotizzato complessivamente in circa il 20%. Il primo incremento pari al 4 % si è avuto nell'arco del 2009 mentre un'altra quota di almeno il 6%, è previsto come incremento ulteriore alla fine del 2010. Già da dicembre i servizi ferroviari aumenteranno di circa 1 milione di treni\*km a fronte di una spesa di circa 9 milioni di euro;
- per il servizio autofiloviario entro il 2010 un incremento dell'offerta del 5%.

## **Articolo 9**

### **Pianificazione integrata e risorse per interventi strutturali**

1. La Giunta regionale, con delibera n. 194 del 18 Febbraio 2008 ha avviato il procedimento di predisposizione dell'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti –PRIT' 98-2010, anche al fine di assicurare il massimo della coerenza tra i nuovi obiettivi della pianificazione nazionale e gli obiettivi della pianificazione alla scala regionale e locale.

2. Gli indirizzi strategici che stanno emergendo nei documenti preliminari dell'aggiornamento del PRIT pongono il tema dell'innovazione, nei suoi diversi aspetti (tecnologici, organizzativi, di sistema) che può costituire una chiave di volta per assicurare sviluppo e crescita nel rispetto dei limiti di consumo delle risorse e del territorio. Sotto questo profilo la mobilità delle persone e la mobilità delle merci richiedono importanti interventi riorganizzativi per la salvaguardia della qualità ambientale e la riduzione della congestione, senza sacrificare una risposta adeguata ai bisogni della domanda. Si tratta di rilanciare il trasporto pubblico al centro delle politiche di mobilità favorendone l'integrazione, nonché di razionalizzazione dei processi logistici, che devono diventare forme di governo delle relazioni economico/territoriali. In questo contesto si è posta, inoltre, la

necessità di una stretta correlazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione dei territori e la programmazione e l'amministrazione del TPL. In tale ambito risulta prioritario che i Comuni della nostra Regione siano tenuti all'adozione e ai relativi aggiornamenti dei Piani Urbani del Traffico, ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e come definiti dall'elenco di cui alla Delibera di Giunta regionale n. 2254/1994.

3. Per assicurare il massimo della coerenza tra gli obiettivi della pianificazione regionale e locale, volti a favorire un incremento del trasporto ferroviario delle merci, e la riorganizzazione della rete proposta da RFI S.p.A., la Regione Emilia-Romagna il 7 settembre 2009 ha sottoscritto un Accordo di Programma con RFI S.p.A. che definisce il quadro degli interventi sull'infrastruttura, sugli impianti merci, e regola gli ampliamenti e le nuove aperture di impianti e raccordi.

4. La Giunta regionale con delibera n.1156 del 27 Luglio 2009 ha approvato il "Progetto di legge: Interventi per il trasporto ferroviario delle merci", notificandolo alla Commissione Europea. Il progetto di legge istituisce un incentivo per tre anni al trasporto ferroviario merci, tramite la compensazione dei costi esterni, con l'obiettivo sia di bloccare l'erosione da parte del trasporto su gomma delle quote che fino ad oggi erano di pertinenza del traffico ferroviario (date le forti ripercussioni in termini di inquinamento, congestione e sicurezza stradale), sia quello di dare nuovo slancio al trasporto merci ferroviario per stimolarne la crescita. Il progetto di legge è in attesa del parere favorevole da parte della Commissione Europea.

5. La Giunta regionale con delibera n. 803 del 3 giugno 2008, ha approvato le linee guida di azione regionale per lo sviluppo e completamento dell'Infomobilità pubblica, con priorità alla promozione e sostegno all'utilizzo del trasporto pubblico locale. In tale contesto sono undici gli Enti Locali della nostra Regione, che partecipano al progetto Gim-Gestione Informata della Mobilità, ammesso a finanziamento ministeriale ai sensi del secondo avviso del Bando del "Programma Elisa", di cui all'art. 1, comma 893, della Legge 296/2006. La Regione Emilia-Romagna cofinanzia l'attuazione di tale progetto tramite le schede degli Accordi di Programma 2007-2010 e ha programmato risorse per oltre 4 Mln di Euro.

6. La Giunta regionale con delibera n. 1580 del 6 ottobre 2008 ha approvato le "Linee Guida per la mobilità sostenibile", condivise dai diversi settori regionali (come le Direzioni regionali delle Reti Infrastrutturali, Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa; Programmazione territoriale e negoziata, Intese. Relazioni europee; Sanità e Politiche sociali e Attività produttive, Commercio, Turismo, oltre che la Presidenza della Giunta regionale) con le priorità di investimento focalizzate sulla mobilità sostenibile, sulla crescita dell'attrattività del trasporto pubblico e della mobilità ciclo-pedonale, su cui concentrare gli investimenti massimizzando l'efficacia dell'azione regionale.

7. Nell'ambito degli interventi in campo ambientale la Regione ha trasferito con la DGR n. 962/07 alle Province circa 16 milioni di euro di cui circa 3,2 milioni di euro per il miglioramento della qualità dell'aria.

8. E' in corso di attuazione l'Accordo di Programma Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna per la realizzazione degli interventi, previsti nei piani e programmi di tutela e risanamento della qualità dell'aria, per un importo complessivo di 33 milioni di euro.

9. Con le risorse stanziare dal Ministero dell'Ambiente per interventi sulla mobilità sostenibile ai sensi dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (270 milioni di euro) sono stati finanziate con priorità, per le aree metropolitane, le tipologie di intervento relative alla mobilità sostenibile.

10. Per centrare l'obiettivo di aumento dei servizi autofiloviari e ferroviari, la Regione ha previsto, per la loro gestione, il seguente quadro di stanziamenti per il triennio 2008-2010 (importi espressi in migliaia di Euro):

	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
Risorse storiche servizi autofiloviari	199.555,00	199.555,00	199.555,00
Risorse aggiuntive servizi autofiloviari	18.800,00	29.424,00	34.924,00
<b>Totale servizi autofiloviari</b>	<b>218.355,00</b>	<b>228.979,00</b>	<b>234.479,00</b>
Risorse storiche servizi Ferroviari <sup>9</sup>	103.085,00	103.085,00	103.085,00
Risorse aggiuntive servizi Ferroviari <sup>10</sup>	32.200,00	30.576,00	41.076,00
<b>Totale servizi ferroviari</b>	<b>135.285,00</b>	<b>133.661,00</b>	<b>144.161,00</b>
<b>Totale risorse storiche</b>	<b>302.640,00</b>	<b>302.640,00</b>	<b>302.640,00</b>
<b>Totale risorse aggiuntive</b>	<b>51.000,00</b>	<b>60.000,00</b>	<b>76.000,00</b>
<b>Totale complessivo (in 1.000 Euro)</b>	<b>353.640,00</b>	<b>362.640,00</b>	<b>378.640,00</b>

11. Sulla rete ferroviaria della Regione è in corso un "Piano straordinario" di interventi, con ricorso anche a risorse di finanziamento statale, per un totale di circa 400 milioni di euro di investimenti, di cui il 50% per interventi e l'altro 50% per l'acquisto di nuovi treni. I principali interventi riguardano l'armamento ferroviario, l'elettrificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l'eliminazione di passaggi a livello, oltre a quelli resi necessari per ottemperare all'evoluzione del quadro normativo in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

12. Per il servizio autofiloviario la Regione per il triennio 2008-2010 ha, inoltre, a disposizione un finanziamento di oltre 30 milioni di euro per la sostituzione di almeno 150 filobus e autobus con nuovi mezzi a basso impatto ambientale<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Le risorse includono anche la gestione e manutenzione della rete regionale.

<sup>10</sup> Le risorse includono l'IVA sui Contratti di Servizio e Contratti di Servizio e Programma sottoscritti.

<sup>11</sup> Tali risorse derivano dai Decreti ministeriali n. 4223 del 3/12/2007 e n. 82 del 19/03/2008

13. E' in fase di attuazione il sistema di tariffazione integrata regionale della mobilità ferro-gomma STIMER (Riferimenti: Delibere della Giunta regionale n. 1849/2007, n. 637/2008 e n. 1330/2008), con l'estensione progressiva al 2010 a tutti i bacini del territorio regionale. In tale contesto è prevista l'integrazione modale dell'avviato sistema tariffario integrato regionale denominato "Mi Muovo", con i sistemi di bike and ride e bike sharing, infatti , a Settembre 2009 la Regione ha lanciato il progetto di "Bike sharing & ride" regionale denominato "Mi muovo in bici", con una prima tranche di finanziamento regionale di 2 milioni di euro, volta all'acquisizione di diverse postazioni composte da 10/15 stalli completi di relative biciclette, da collocare nei punti più strategici dei 13 Comuni aderenti con popolazione superiore a 50.000 abitanti, che provvederanno alle necessarie installazioni presso le stazioni ferroviarie ed altri luoghi prioritari di interscambio modale.

14. La Regione, con delibera di Giunta n. 2136 del 9/12/2008 ha approvato i nuovi Accordi di programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico 2007-2010, sottoscritti dalla Regione, con le nove Province e i 13 Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti. All'interno di tali Accordi, la Regione ha previsto negli anni 2009 -2010 un finanziamento complessivo di oltre 17,5 milioni di euro. per la realizzazione di 65 interventi a basso impatto ambientale che attiveranno investimenti per 38 milioni di euro. Sono previsti interventi di infomobilità primariamente del trasporto pubblico e di loro integrazione con quella privata, e di potenziamento della mobilità ciclo-pedonale.

15. Parallelamente con Delibera di Giunta regionale n.703/2009 è stato approvato il Protocollo di Intesa tra la Regione Emilia-Romagna, Fiab, Legambiente, UISP e WWF per lo sviluppo della mobilità' ciclopeditone che ha previsto quale azione prioritaria, sulla base delle esperienze già effettuate con l'apporto e lo stimolo delle associazioni di settore, la necessità di promuovere l'incentivazione all'attuazione di percorsi partecipati d'orientamento dei comportamenti individuali, verso la mobilità ciclo-pedonale in ambito casa-scuola e casa-lavoro. Per tale azione la Regione ha previsto nel 2009 un primo contributo di 500.000 Euro per l'attuazione di percorsi sicuri casa-scuola da destinare ai 10 Comuni Capoluogo, in stretto coordinamento con i progetti e le azioni previsti nel campo dell'educazione alla sostenibilità dai costituiti Centri di Educazione Ambientale della rete regionale.

16. Prosegue inoltre, l'aggiornamento annuale della banca dati degli indicatori sintetici relativi alla mobilità urbana e al trasporto pubblico gestita dalla Direzione Trasporti della Regione con la collaborazione delle Agenzie provinciali della mobilità, come previsto dall'art.21 dei sopraccitati Accordi di programma, inerente i dati di mobilità del bacino provinciale e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

## **Articolo 10**

### **Informazione e Comunicazione**

1. Tutti gli Enti sottoscrittori, sulla base della positiva esperienza dei precedenti Accordi, convengono nel proseguire, anche con forme organizzative comuni, per consentire alla cittadinanza di organizzarsi al meglio, l'efficace campagna regionale di informazione "liberiamo l'aria" che ha supportato le misure di limitazione della circolazione sia permanenti che temporanee adottate nelle precedenti stagioni, utilizzando i sistemi di comunicazione a più larga diffusione.

2. L'ARPA, analogamente a quanto realizzato nel corso degli Accordi precedenti, continuerà nella gestione del sito [www.liberiamolaria.it](http://www.liberiamolaria.it) in cui vengono inseriti i dati di qualità dell'aria, i dati meteorologici, le previsioni a 72 ore delle concentrazioni di PM10, nonché i provvedimenti adottati dalle Amministrazioni locali.

3. La Regione si impegna inoltre, con il contributo delle Aziende USL e dell'ARPA, a proseguire la campagna di informazione e comunicazione sui rischi sanitari da PM10.

4. Le Province ed i Comuni integrano la campagna regionale di comunicazione con iniziative e strumenti diretti ad informare i propri cittadini.

## **Articolo 11**

### **Monitoraggio e verifica dell'Accordo**

1. Gli Enti sottoscrittori si impegnano a svolgere le necessarie verifiche a livello istituzionale e con le rappresentanze economiche e sociali per il monitoraggio dell'Accordo e per gli eventuali adeguamenti che si rendessero necessari.

2. La conferenza dei Sindaci presenta alla Regione un rapporto sullo stato di attuazione degli interventi al fine dell'individuazione congiunta delle misure di accelerazione che eventualmente si rendessero necessarie.

3. Al fine della comunicazione alla UE delle informazioni sui Piani e Programmi di cui alla Decisione 2004/224/CE, le Province trasmettono alla Regione, entro il 30 maggio di ogni anno, la rendicontazione degli interventi effettuati nell'anno precedente nell'ambito dell'Accordo di Programma e dei Piani di risanamento, secondo il formato elettronico predisposto e fornito dalla Regione.

4. Per la valutazione e comunicazione dei risultati raggiunti dall'attuazione dell'insieme delle misure del presente Accordo, la verifica si concluderà con la presentazione dell'aggiornamento del bilancio ambientale predisposto in collaborazione con ARPA.

5. Il set di indicatori già individuati per il punto 4 saranno la base per una valutazione regionale dell'insieme dei Piani di risanamento approvati dalle singole province.

## **Articolo 12**

### **Autorità competente**

1. L'adozione e la revoca dei provvedimenti restrittivi ed i relativi controlli sono di competenza dei Sindaci.

2. In caso di aree sovracomunali interessate a provvedimenti di limitazione di cui all'art. 7 la Provincia coordina e supporta i Comuni interessati nell'attività di informazione e comunicazione.

## **Articolo 13**

### **Vigilanza e controllo**

1. Per le limitazioni alla circolazione le amministrazioni locali si avvalgono della polizia urbana e del supporto del personale ausiliario del traffico e, ove possibile, di personale appartenente a forme associative ritenute idonee allo scopo. A tal fine la regione e gli Enti locali sottoscrittori sono impegnati a ricercare ogni utile forma di collaborazione con gli Organi dello Stato preposti alle attività di sicurezza sul territorio.

## **Articolo 14**

### **Sanzioni**

1. Le infrazioni ai provvedimenti sindacali di limitazione della circolazione, attuative del presente Accordo di Programma, sono punite ai sensi e con le modalità previste dal Nuovo Codice della Strada.

2. La mancata attuazione del presente Accordo e dei programmi definiti con gli Accordi precedenti, nonché il mancato rispetto dei contenuti sostanziali da parte dei soggetti sottoscrittori comporterà la sospensione o la revoca dei contributi per il finanziamento delle misure previste dal programma straordinario sulla mobilità.

## **Articolo 15**

### **Provvedimenti contingibili ed urgenti**

1. Il Presidente della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 32 della legge n. 833/78, può adottare ordinanze contingibili ed urgenti, con efficacia su tutto il territorio regionale o porzioni del medesimo, qualora la mancata adozione dei provvedimenti previsti dal presente Accordo, nonché la contestuale situazione meteorologica, rivelino un consistente incremento degli inquinanti atmosferici, tali da rappresentare un rischio per la salute pubblica.

2. Qualora si presentino situazioni di carattere eccezionale, eventuali decisioni di modifica o sospensione temporanea dei provvedimenti, saranno assunte a seguito di concertazioni tra i sottoscrittori dell'Accordo.

**Comune di Bologna:**

---

**Comune di Carpi:**

---

**Comune di Cesena:**

---

**Comune di Faenza:**

---

**Comune di Ferrara:**

---

**Comune di Forlì:**

---

**Comune di Imola:**

---

**Comune di Modena:**

---

**Comune di Parma:**

---

**Comune di Piacenza:**

---

**Comune di Ravenna:**

---

**Comune di Reggio Emilia:**

---

**Comune di Rimini:**

---

**Provincia di Bologna:**

---

**Provincia di Ferrara:**

---

**Provincia di Forlì-Cesena:**

---

**Provincia di Modena:**

---

**Provincia di Parma:**

---

**Provincia di Piacenza:**

---

**Provincia di Ravenna:**

---

**Provincia di Reggio Emilia:**

---

**Provincia di Rimini:**

---

**Regione Emilia-Romagna:**

---

Bologna, 15/10/2009

## Allegato 1 - Rapporto "Transport at a Crossroads" - breve sintesi

Il report annuale TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism), pubblicato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente a partire dal 2000, ha lo scopo di monitorare le tendenze del settore dei trasporti e puntare a stimare, con il ricorso ad alcuni indicatori chiave, gli effetti delle politiche ambientali degli Stati dell'Unione Europea.

La relazione **TERM 2008**: "Transport at a crossroads" rileva come la qualità dell'aria locale e le emissioni di gas serra e i dati relativi all'inquinamento acustico siano tuttora un problema in Europa, nonostante i passi in avanti fatti sul fronte delle tecnologie e per migliorare gli standard di emissione dei veicoli.

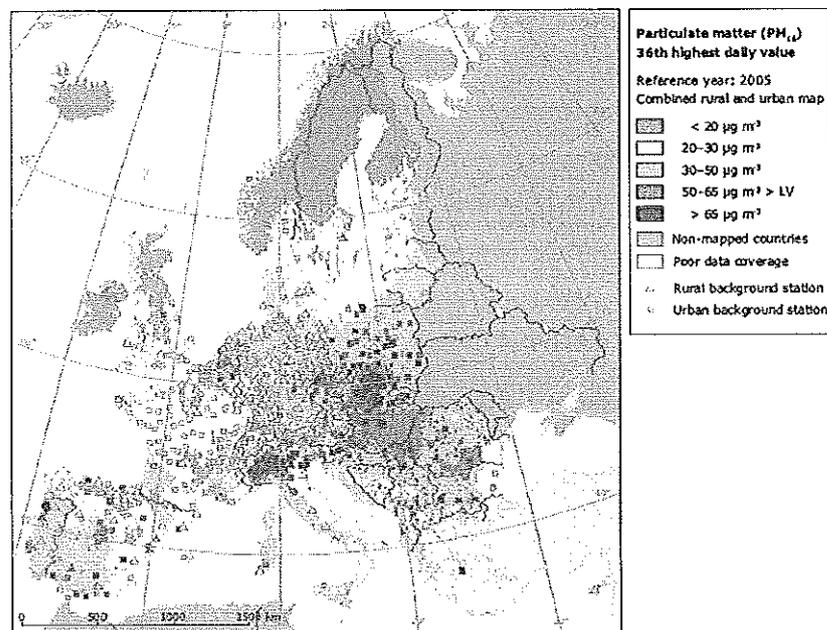
Nella relazione si sottolinea come "pur sapendo che esiste la tecnologia per far fronte agli impatti del settore dei trasporti sull'ambiente europeo, tuttavia, numerosi veicoli che escono dalla catena di produzione sono tutto fuorché "verdi" e il settore del trasporto merci favorisce ancora i modi di trasporto meno efficienti mentre le ferrovie dell'UE non sono ancora dotate di un sistema unificato". Nel momento in cui abbiamo bisogno di far fronte ai nostri problemi economici e ambientali con soluzioni sostenibili e "verdi", la tendenza nel settore dei trasporti sta puntando verso la direzione sbagliata e continuerà in tale modo a contribuire all'inquinamento atmosferico, all'aumento di emissioni di gas a effetto serra e di numerosi impatti ambientali negativi":

- tra il 1996 e il 2006 il volume totale di merci misurato in tonnellate-chilometro è aumentato del 35% negli Stati membri dell'UE ovvero 650 milioni di tonnellate – km;
- tra il 1995 e il 2006 il numero di proprietari di autoveicoli nell'EU-27 è aumentato del 22%, il che rappresenta 52 milioni di autoveicoli;
- le emissioni inquinanti prodotte dai veicoli sono in diminuzione, ma la qualità dell'aria è tuttora un problema in tutta l'Europa. In particolare non si registrano significativi miglioramenti nelle concentrazioni di PM10, e degli Ossidi di azoto.

Sempre secondo la relazione, l'approccio integrato trasporti-uso del territorio costituisce la scelta più efficace in termine di costi-benefici.

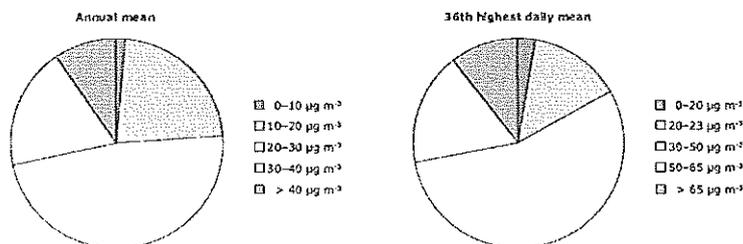
La figura, di seguito, evidenzia che ampie zone dell'Europa orientale e della pianura padana, ma anche parti dei Balcani, dell'Italia della Grecia, dell'Olanda, del Lussemburgo, del Portogallo e della Spagna sono caratterizzate da livelli giornalieri record di concentrazioni di PM10, specialmente nelle zone maggiormente urbanizzate

PM<sub>10</sub> — 36th maximum daily average value in µg m<sup>-3</sup>, 2005 — the limit value for the protection of human health is 50 µg m<sup>-3</sup>



La figura posta di seguito mostra la distribuzione della popolazione esposta a range di concentrazioni di PM<sub>10</sub>; circa il 23% è esposta ad una concentrazione media annua inferiore al valore indicato dalle linee guida dell'OMS di 20 g/m<sup>3</sup>. Nel 2005 circa i due terzi della popolazione europea viveva in aree nelle quali la concentrazione media di PM<sub>10</sub> è stata stimata essere fra i 20 ed i 40 g/m<sup>3</sup>. Circa il 9% della popolazione viveva invece in aree dove il limite annuale di 40 g/m<sup>3</sup> è stato superato. In confronto al valore medio annuo, il superamento del limite giornaliero interessa una parte molto più ampia di europei. Nel 2005 oltre il 25% della popolazione europea è stata esposta a concentrazioni superiori a 50 g/m<sup>3</sup> di PM<sub>10</sub> per più di 35 giorni.

Exposure of the European population to PM<sub>10</sub> concentrations, annual average (left) and 36th highest daily average (right), 2005



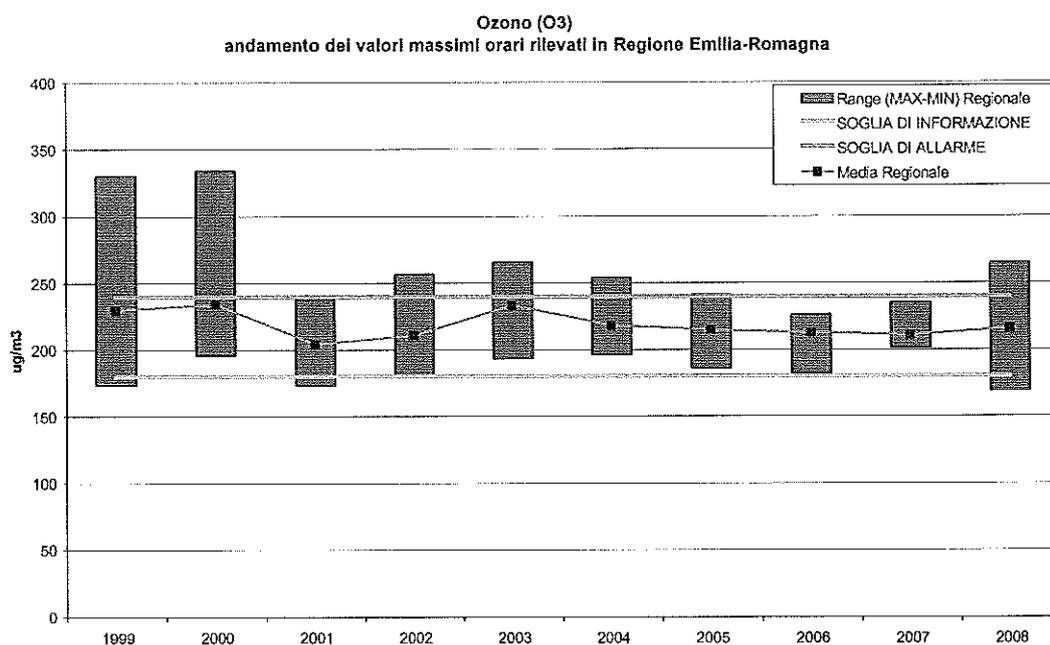
superiori al limite obiettivo previsto dalla UE.

La relazione registra situazioni analoghe per i livelli di ozono, con più di un terzo della popolazione europea esposta a livelli di ozono

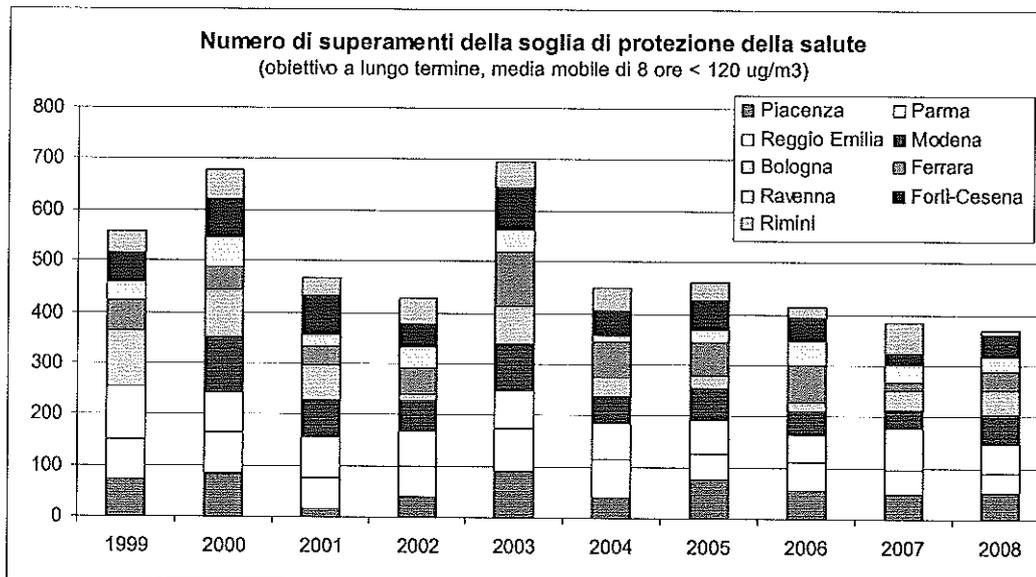
## Allegato 2

Situazione a livello regionale per Ozono, Ossidi di azoto e PM10 – Andamenti aggiornati al 2008.

**Ozono:** è sostanzialmente influenzato dall'irradiazione solare che ne modula l'entità sul territorio di anno in anno; è presente costantemente con elevate concentrazioni per tutto il periodo estivo con valori che superano l'AOT40 e la soglia di informazione al pubblico pari a 180 ug/m<sup>3</sup> (valori limite fissati dall'UE) sebbene con un lieve miglioramento dei valori massimi mediamente rilevati in regione.

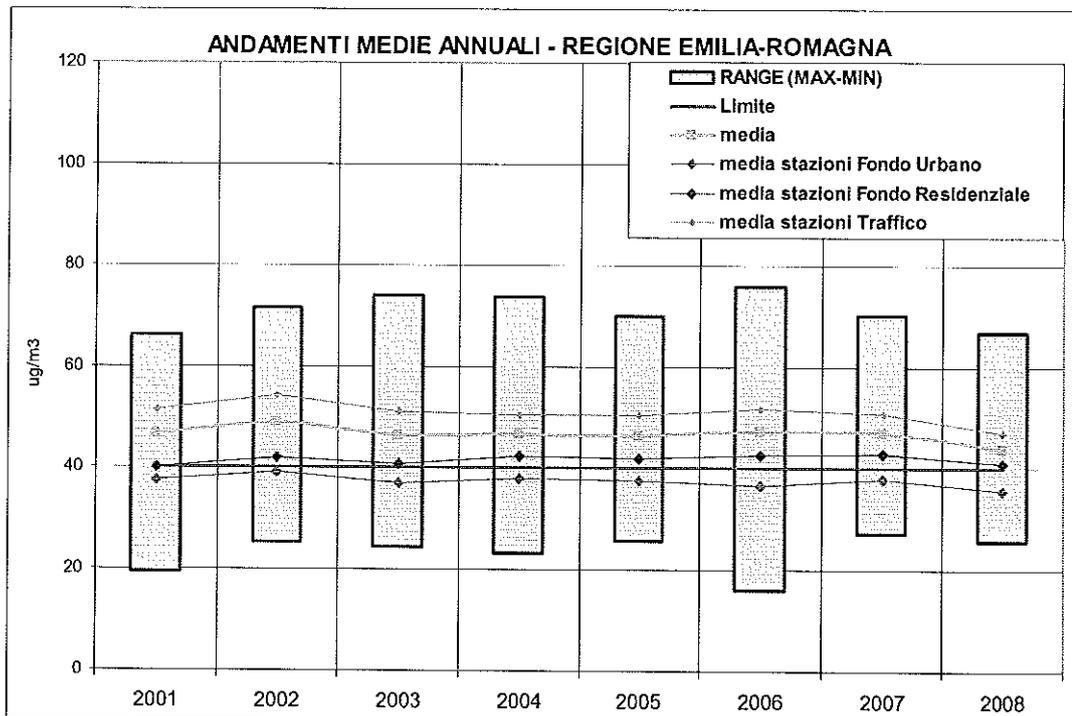


La figura illustra l'andamento dei valori massimi rilevati in Emilia-Romagna fra il 1999 e il 2008, utilizzando le stazioni di fondo urbano poste negli agglomerati principali. Sono evidenziate le soglie di informazione e di allarme per le medie orarie.

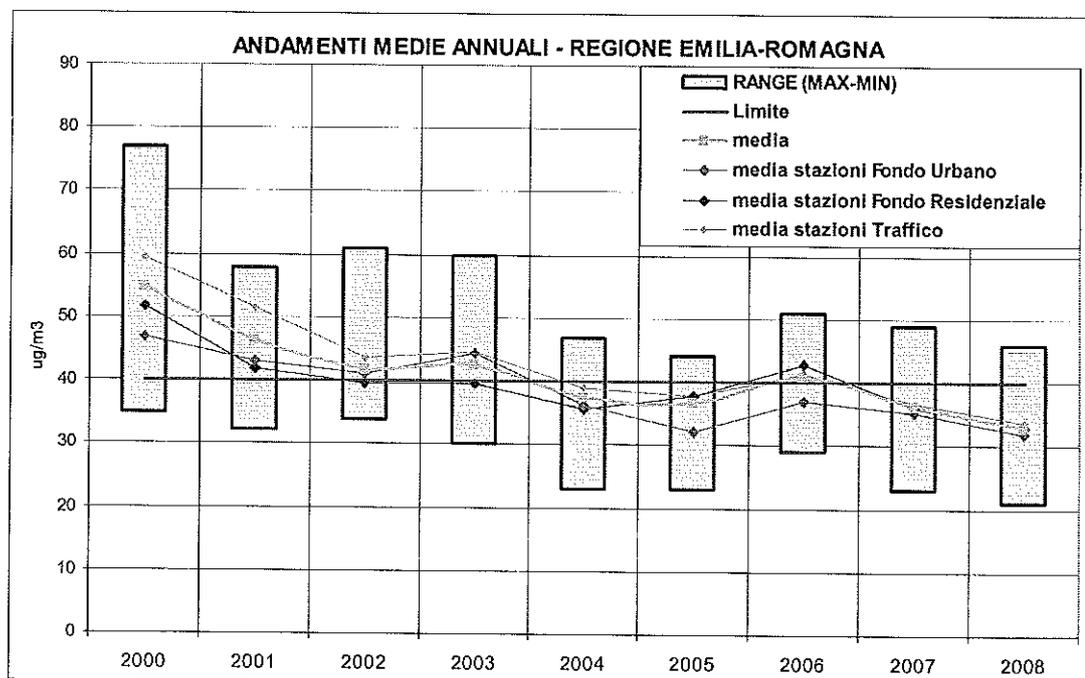


La figura illustra il numero di superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute in Emilia-Romagna fra il 1999 e il 2008, utilizzando le stazioni di fondo urbano poste negli agglomerati principali.

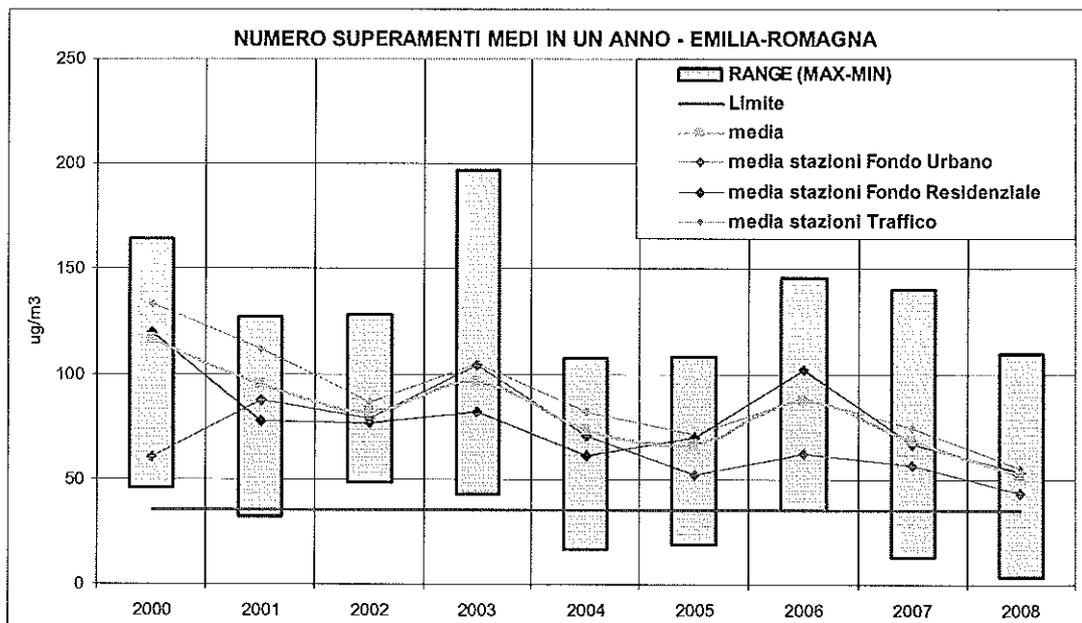
**Ossidi di azoto:** dopo il vistoso calo avutosi alla fine degli anni '90 con l'introduzione delle norme Euro sui veicoli, si sono stabilizzati con un valor medio regionale al di sopra dei limiti al 2010.



**PM10:** si conferma il lento calo dei valori medi rilevati, e sebbene il numero dei superamenti risulti costantemente elevato, si può intravedere comunque un lieve miglioramento.



La figura illustra l'andamento delle medie annue di PM10 in Emilia-Romagna, utilizzando le stazioni che hanno una serie storica completa a partire dall'anno 2000. Sono visualizzati i valori medi per la Regione Emilia-Romagna e per tipologia di stazione, oltre agli intervalli compresi fra la media minima e la media massima misurata in ciascuna stazione.



La figura illustra l'andamento del numero annuo di superamenti del limite giornaliero di PM10 in Emilia-Romagna, utilizzando le stazioni che hanno una serie storica completa a partire dall'anno 2000. Sono visualizzati i valori medi per la Regione Emilia-Romagna e per tipologia di stazione, oltre agli intervalli compresi fra il numero minimo e il numero massimo di superamenti occorsi per ciascuna stazione in Regione.

**Allegato 3**

**Quadro riassuntivo delle misure attuate e dei relativi fondi stanziati o previsti nel periodo 2001-2010**

Misura	Obiettivi	Interventi 2001-2003		Interventi 2004-2006		Interventi 2007-2010	
		Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale	Spesa totale	Finanziamento regionale previsto	Spesa prevista
Misura 1	Post-trattamento dei gas di scarico ed impiego di carburanti alternativi nelle flotte di autobus e nei veicoli circolanti per la riduzione delle emissioni in atmosfera	1.932.000	4.000.000	5.000.000	10.000.000	14.160.000	28.320.000
Misura 2	Rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale con veicoli a ridotte emissioni inquinanti	60.084.846	120.000.000	41.893.092	80.000.000	30.000.000	60.000.000
Misura 3	Potenziamento della mobilità ciclistica	3.133.917	216.628.835	7.474.340	21.764.335	4.500.000	10.200.000
Misura 4	Interventi strategici per la mobilità sostenibile delle persone e l'intermodalità e lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità	34.697.524		15.851.360	37.745.462	44.500.000	139.000.000
Misura 5	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la mobilità sostenibile dei mezzi utilizzati nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci in aree urbane	5.000.000	5.000.000	10.907.348	24.851.954	-	-
Misura 6	Sviluppo dei sistemi integrati di monitoraggio del traffico per una mobilità sostenibile	4.000.000	4.000.000	2.456.597	5.397.543	-	-
Misura 7	Rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale	15.601.554	55.000.000	15.000.000	43.000.000	200.000.000	200.000.000
Misura 8	Interventi per la ristrutturazione e messa in qualità della rete di monitoraggio della qualità dell'aria; realizzazione dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera; Realizzazione di un sistema modellistico integrato per la valutazione e gestione della qualità dell'aria; studi composizione particolato sottile	1.441.750	1.441.750	2.986.030	2.986.030	1.334.210	1.334.210
Misura 9	Uso razionale dell'energia; uso razionale dell'energia negli edifici; nei processi produttivi, nel sistema agro-forestale; sviluppo fonti rinnovabili	609.620	2.032.068	1.668.501	3.337.002	86.500.000	*
	<b>TOTALE</b>	<b>126.501.211</b>	<b>408.102.653</b>	<b>103.237.267</b>	<b>229.082.326</b>	<b>380.994.210</b>	<b>438.854.210</b>

\* Attualmente non determinabile

## Allegato 4 Monitoraggio dei finanziamenti

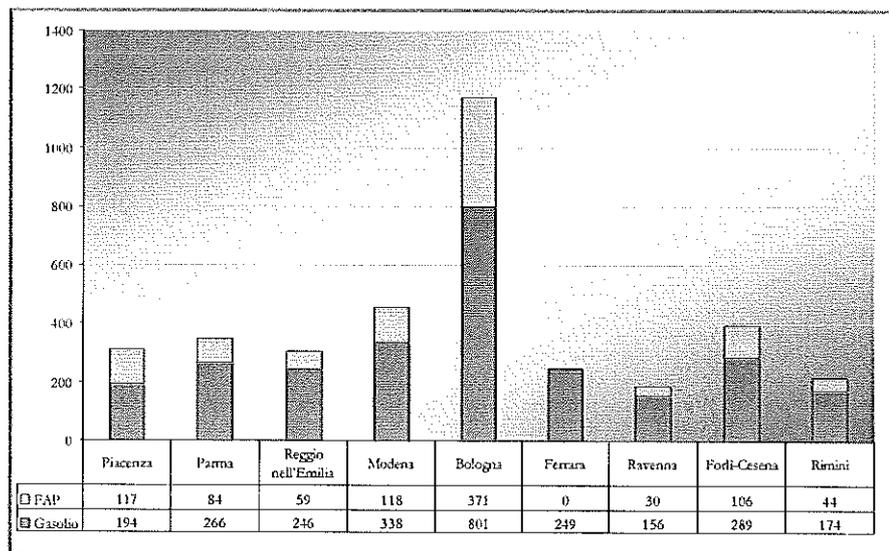
Tabella 1 - Monitoraggio risorse regionali per la trasformazione dei veicoli a metano/gpl (Dati al 30 giugno 2009 - I e II periodo)

Bacini	Contributo totale (in Euro)	Risorse regionali utilizzate (In Euro)	% Risorse regionali utilizzate/ Contributo totale	N. veicoli finanziati
Piacenza	463.000	310.950	67%	759
Parma	1.397.003	407.700	29%	1.155
Reggio Emilia	1.073.909	952.018	89%	2.556
Modena	1.846.721	861.225	47%	2.711
Bologna	2.931.000	2.658.625	91%	6.692
Ferrara	482.500	420.300	87%	1.126
Ravenna	922.361	498.800	54%	1.290
Forlì-Cesena	751.000	720.300	96%	1.920
Rimini	493.500	378.150	77%	946
<b>Totale</b>	<b>10.360.994</b>	<b>7.208.068</b>	<b>70%</b>	<b>19.155</b>

Tabella 2 - Riepilogo finanziamenti per installazione FAP (Anni 2002-2008)

Delibere regionali	Risorse programmate (in Euro)	Risorse erogate (in Euro)	N. Bus
n. 2739 del 2002	1.932.000,00	1.623.795,15	296
n. 1167 del 2006	3.136.446,00	2.192.400,85	382
<b>Totale</b>	<b>5.068.446,00</b>	<b>3.816.196,00</b>	<b>678</b>

Figura 4 - Confronto Diesel e FAP nel parco circolante (Anno 2008)



## PROGETTO IDROMETANO

Lo studio di fattibilità commissionato nel 2006 dalla Regione Emilia-Romagna all' E.N.E.A. (Ente per le Nuove tecnologie, l'Energia e l'Ambiente) "sull'uso dell'idrogeno nella mobilità sostenibile" conclusosi nel 2007, ha valutato i costi e i benefici dell'applicazione della tecnologia di miscela metano-idrogeno quale piattaforma per abbattere gli inquinanti e consentire l'introduzione ed il successivo sviluppo della tecnologia che si basa sull'idrogeno nel settore dei trasporti. L'esito dello studio è risultato positivo sia in termini ambientali (riduzione degli inquinanti) che energetici (miscelare idrogeno al metano aumenta l'energia a disposizione del motore).

Sulla base di tale positiva esperienza, nel 2007 la Regione, con delibera di Giunta n. 985 del 2007, ha messo a disposizione delle Aziende ATM di Ravenna ed ATR di Forlì-Cesena un contributo di 400.000 euro per l'acquisto di un autobus per ciascuna azienda per la sperimentazione della miscela di idrogeno e metano. I due autobus hanno circolato alimentati prima dal solo metano e poi dalla miscela di idrogeno e metano a diverse percentuali di idrogeno (5,10,15,20, 25) nel circuito di prova Cassaccia dell'ENEA. I risultati di tali prove, disponibili dal Giugno 2009, sono positivi sia in termini di minori emissioni, che energetici.

Inoltre, la Regione Emilia-Romagna nel Novembre 2007 ha presentato il progetto MHYBUS - Hydrogen and methane blend for public city transport bus - e ottenuto i finanziamenti nel 2008, con inizio del progetto a Gennaio 2009 - nell'ambito della linea di finanziamento europeo LIFE. Scopo del progetto (partner ENEA, ASTER e ATM) è di sviluppare un prototipo di autobus in grado di utilizzare la miscela di idrometano che presenti una percentuale di idrogeno di almeno il 15%. Il progetto prevede anche prove a banco e su strada fino all'omologazione del mezzo. Lo studio mira a valutare l'utilizzo su larga scala dell'uso della miscela.

## Allegato 5

Elenco delle principali misure finalizzate alla tutela e al risanamento della qualità dell'aria

### **MOBILITA' SOSTENIBILE**

Gli investimenti nel settore devono essere volti principalmente:

- 1.a a consentire un'effettiva attrattività del trasporto pubblico e a creare una diversione modale, rispetto al traffico veicolare privato attraverso:
  - il potenziamento e il rinnovo dei veicoli del trasporto pubblico, anche mediante la riqualificazione del parco esistente, per il miglioramento dell'accessibilità e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
  - la realizzazione del sistema di tariffazione integrata e di servizi di Infomobilità, con l'attivazione di sistemi tecnologici interoperabili di pagamento, di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza;
  - la promozione e al sostegno all'utilizzo del TPL con il rinnovo del parco veicoli e la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico, come la riqualificazione delle fermate, le corsie riservate e controllate e la gestione delle flotte del trasporto pubblico, unite alle misure di razionalizzazione e di snellimento dei flussi di traffico urbano con l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie disponibili, come ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici, la diffusione della sperimentazione del telecontrollo sugli incroci semaforici e il controllo informatizzato degli accessi;
  - lo sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico, predisponendo, tra l'altro, punti di interscambio modale e migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie, con particolare attenzione allo sviluppo dell'integrazione ciclopedonale.
  - la diffusione della figura del Mobility Manager ed attuazione di azioni di mobility management, con il coinvolgimento di tutte le parti istituzionali, economiche e sociali presenti nel territorio, monitorando la concreta operatività dei mobility manager aziendali e di area previsti dal Decreto ministeriale del 27/3/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e verificando la redazione e l'attuazione dei Piani di spostamento casa-lavoro;
  - la realizzazione e/o potenziamento dei servizi integrativi e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il car sharing e il car pooling e l'incentivazione al rinnovo del parco auto pubblico e privato, con veicoli a basso impatto ambientale.
- 1.b Al potenziamento della mobilità ciclistica e pedonale con linee di intervento

quali:

- creare continuità, capillarità e integrazione della rete ciclopedonale esistente, con particolare attenzione all'integrazione modale, anche mediante bike-sharing, con il sistema ferroviario;
- attivare azioni promozionali e di supporto alla scelta di mobilità ciclopedonale con servizi di noleggio biciclette, progetti partecipati di percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, accompagnata anche dalla realizzazione degli interventi di traffic calming, e l'introduzione nei centri urbani di sistemi automatici per il controllo dei limiti di velocità;
- attivare azioni monitoraggio della rete in relazione all'estensione, alla tipologia e all'utilizzo della stessa, al fine di costituire una banca dati regionale (cartografica e statistica) coordinata e condivisa con tutti i bacini provinciali;

Gli Enti sottoscrittori concordano inoltre, sulla necessità di monitorare l'utilizzo effettivo degli interventi finanziati per il necessario confronto dei risultati ottenuti, nonché per orientare lo sviluppo degli investimenti.

### **LOGISTICA REGIONALE**

2.a Intervenire negli ambiti territoriali interessati con misure/azioni finalizzate al miglioramento dell'efficienza e alla razionalizzazione del trasporto delle merci e alla riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli commerciali, come ad esempio:

- azioni di tipo regolamentativo (degli accessi e/o del carico/scarico) per fasce orarie, per tipologia di veicoli (inquinamento, portata, saturazione carico) ecc., finalizzate a:
  - riduzione dei veicoli merci circolanti nel centro urbano;
  - riduzione della percentuale dei veicoli in conto proprio che accedono al centro;
  - diminuzione della sosta irregolare dei veicoli merci nel centro urbano;
  - miglioramento complessivo delle caratteristiche del parco veicoli merci circolanti;
- azioni di tipo organizzativo per la riorganizzazione del trasporto e per il coinvolgimento degli operatori e di tutti gli stakeholders interessati, finalizzate a rendere socialmente e ambientalmente sostenibile l'espletamento delle attività economiche e produttive, ad esempio:
  - sottoscrizione di Accordi o Protocolli d'intesa;
  - formazione di tavoli di lavoro sulla logistica urbana;
  - realizzazione di sistemi di accreditamento dei veicoli di gestori di piattaforme o di operatori "virtuosi";
- azioni di gestione della mobilità e di pianificazione finalizzate al consolidamento dei carichi diretti in città e alla riduzione del numero di mezzi circolanti come ad es.:

- riorganizzazione dell'offerta di sosta o di spazi per il carico/scarico;
  - riorganizzazione dei percorsi per la distribuzione delle merci e della segnaletica dedicata (informazioni e mappe) e dell'arredo urbano;
  - controllo tecnologico degli accessi e dei percorsi, sistema centralizzato di prenotazione e monitoraggio piazzole;
  - realizzazione di cabina di regia, van sharing, centri di consolidamento urbani, road pricing, ecc.;
  - ampliamento dell'area interessata dalla riorganizzazione della logistica urbana;
  - aggiornamento/revisione del Piano o della regolamentazione specifica per la distribuzione delle merci (semplificazione e armonizzazione delle norme su dimensione, peso, emissioni, saturazione carico dei veicoli merci);
  - promozione di progetti pilota o sperimentazioni (consegne notturne, zone ambientali, corsie preferenziali per veicoli merci);
- 2.b disseminare i risultati dei progetti riguardanti differenti settori del trasporto merci e della logistica, sviluppati sia nell'ambito delle iniziative comunitarie, sia di quelle regionali e locali;
- 2.c promuovere la sperimentazione di progetti pilota che coinvolgono direttamente sistemi locali di imprese ("distretti industriali") oppure aree industriali esistenti o in progetto (ad esempio AEA) che intendono cooperare per razionalizzare le proprie reti di approvvigionamento e di distribuzione e sviluppare azioni logistiche innovative orientate all'individuazione ed attivazione di soluzioni di immediato impatto. Disseminare i risultati dei progetti già realizzati.

### **EDILIZIA SOSTENIBILE**

- 3.a Realizzare un efficace sistema di verifica dell'osservanza delle norme vigenti sul contenimento dei consumi energetici, in relazione alle diverse fasi di progettazione, messa in opera ed esercizio di edifici e manufatti;
- 3.b promuovere il miglioramento del rendimento energetico in campo residenziale anche proseguendo la campagna "calore pulito" avviata dalla Regione per il controllo degli impianti di riscaldamento domestico;
- 3.c introdurre nei regolamenti edilizi comunali, gli standard di prestazione di rendimento energetico di cui all' Atto di indirizzo e coordinamento della Regione (deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 156 del 4 Marzo 2008);
- 3.d prevedere per i nuovi insediamenti abitativi, accanto alle tradizionali opere di urbanizzazione le nuove "reti energetiche" per il teleriscaldamento e la cogenerazione;
- 3.e completare il programma di trasformazione degli impianti termici della Pubblica Amministrazione da gasolio a metano, gpl o allacciarli a reti di teleriscaldamento. Tale impegno è riferito prioritariamente agli impianti di proprietà degli Enti sottoscrittori;

- 3.f impegnare le Aziende di servizi per l'energia a sviluppare su larga scala politiche di trasformazione degli impianti termici alimentati a combustibili liquidi con impianti ad alta efficienza, alimentati a combustibili gassosi, assumendosi i relativi oneri, compensati con la riduzione dei consumi e con i titoli di efficienza energetica rilasciati dall'Autorità per l'energia elettrica.

#### **ATTIVITA' PRODUTTIVE E AZIENDE DI SERVIZI**

- 4.a Stimolare le aziende di Servizi che in questi anni hanno investito nell'adeguamento del parco veicolare di dotare il parco veicoli diesel di sistemi di filtrazione dei gas di scarico;
- 4.b promuovere sistemi di trasporto intermodale che prevedano l'utilizzo della rete ferroviaria per il trasporto di merci e di rifiuti;
- 4.c prevedere nei capitolati d'appalto la condizione di utilizzo di mezzi omologati almeno Euro 4 o inferiori, qualora dotati di FAP, privilegiando i parchi veicolari eco-compatibili (elettrici, ibridi, gas metano e gpl);
- 4.d individuare le forme più opportune per incentivare la riconversione del parco veicolare circolante, in particolare quello commerciale leggero, con veicoli a basso impatto ambientale promuovendo la destinazione di risorse nazionali, regionali e locali e favorendo anche iniziative per determinare agevolazioni fiscali;
- 4.e promuovere, sulla base di alcune positive esperienze, l'attivazione di servizi di trasporto dedicati alle zone industriali anche con il concorso delle Aziende pubbliche di trasporto, delle Agenzie locali della mobilità e dell'attività dei mobility managers;
- 4.f promuovere progetti innovativi nel campo delle tecnologie energetico-ambientali volti al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili;
- 4.g ricercare, inoltre, ulteriori Accordi volontari con le aziende di produzione di beni e servizi ad elevata capacità emissiva (centrali di potenza, cementifici, ecc..) per il contenimento delle emissioni inquinanti; in condizioni di particolare criticità, i sindaci valuteranno inoltre l'opportunità di emettere ordinanze tese ad ottenere riduzioni nelle emissioni correlate alle attività industriali;
- 4.h perseguire, nell'ambito delle procedure previste per il rilascio della Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC), sia per i nuovi impianti sia per l'adeguamento degli impianti esistenti, la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento atmosferico mediante l'applicazione delle migliori tecniche disponibili (BAT).

Per le Aziende sanitarie le linee di indirizzo sono quelle individuate dalla Giunta Regionale con delibera n. 602 del 4 maggio 2009: "Linee di programmazione e finanziamento delle aziende del Servizio sanitario regionale per l'anno 2009"

Nel corso del 2009 in tema di politiche energetiche per le Aziende dovrà assumere particolare rilievo il perseguimento dei seguenti obiettivi :

- gara regionale, tramite l'Agenzia Regionale Intercent-ER, per la fornitura di energia elettrica;
- proseguimento con iniziative informative/formative della campagna di sensibilizzazione, informazione ed orientamento rivolta agli operatori delle Aziende sanitarie per l'uso razionale dell'energia;
- monitoraggio quali/quantitativo sull'uso dell'energia elettrica e termica;
- preferenza alla produzione/utilizzo di energia, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica, da fonti rinnovabili, cogenerazione/trigenerazione o sistemi tecnologici innovativi;
- applicazione dell'atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici (DGR 1730/2007).

Per le politiche ambientali gli obiettivi da perseguire nel corso del 2009 sono i seguenti :

- continuare le iniziative finalizzate al miglioramento della gestione ambientale con particolare riferimento alla produzione di rifiuti pericolosi;
- redazione o aggiornamento del piano della mobilità aziendale.

## **Allegato 6**

### **AUTOVEICOLI PER TRASPORTI SPECIFICI E PER USO SPECIALE DI CUI ALL'ARTICOLO 54 DEL CODICE DELLA STRADA**

1. **Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, autoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate:**
  - a. furgone isotermico, o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
  - b. carrozzeria idonea per il carico, la compattazione, il trasporto e lo scarico di rifiuti solidi urbani;
  - c. cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
  - d. cisterna, o contenitore appositamente attrezzato, per il trasporto di materiali sfusi o pulvirulenti;
  - e. telai attrezzati con dispositivi di ancoraggio per il trasporto di containers o casse mobili di tipo unificato;
  - f. telai con selle per il trasporto di coils;
  - g. betoniere;
  - h. carrozzerie destinate al trasporto di persone in particolari condizioni e distinte da una particolare attrezzatura idonea a tale scopo;
  - i. carrozzerie particolarmente attrezzate per il trasporto di materie classificate pericolose ai sensi dell'ADR o di normative comunitarie in proposito;
  - j. carrozzerie speciali, a guide carrabili e rampe di carico, idonee esclusivamente al trasporto di veicoli;
  - k. carrozzerie, anche ad altezza variabile, per il trasporto esclusivo di animali vivi;
  - l. furgoni blindati per il trasporto valori;
  - m. altre carrozzerie riconosciute idonee per i trasporti specifici dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

2. Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, per uso speciale i seguenti autoveicoli:
- a. trattrici stradali;
  - b. autospazzatrici;
  - c. autospazzaneve;
  - d. autopompe;
  - e. autoincaffiatrici;
  - f. autoveicoli attrezzi;
  - g. autoveicoli scala ed autoveicoli per riparazione linee elettriche;
  - h. autoveicoli gru;
  - i. autoveicoli per il soccorso stradale;
  - j. autoveicoli con pedana o cestello elevabile;
  - k. autosgranatrici;
  - l. autotrebiatrici;
  - m. autoambulanze;
  - n. autofunebri;
  - o. autofurgoni carrozzati per trasporto di detenuti;
  - p. autoveicoli per disinfezioni;
  - q. autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;
  - r. autoveicoli per radio, televisione, cinema;
  - s. autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;
  - t. autoveicoli attrezzati ad ambulatori mobili;
  - u. autocappella;
  - v. auto attrezzate per irrorare i campi;

- w. autosaldatrici;
- x. auto con installazioni telegrafiche;
- y. autoscavatrici;
- z. autoperforatrici;
- aa. autosega;
- bb. autoveicoli attrezzati con gruppi elettrogeni;
- cc. autopompe per calcestruzzo;
- dd. autoveicoli per uso abitazione;
- ee. autoveicoli per uso ufficio;
- ff. autoveicoli per uso officina;
- gg. autoveicoli per uso negozio;
- hh. autoveicoli attrezzati a laboratori mobili o con apparecchiature mobili di rilevamento;

altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee per l'uso speciale dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.

## **Allegato. 7**

### **VEICOLI OGGETTO DI DEROGA**

#### **AI PROVVEDIMENTI DI LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE**

- 1) veicoli di emergenza e di soccorso, compreso il soccorso stradale e la pubblica sicurezza;
- 2) veicoli di turnisti e di operatori in servizio di reperibilità muniti di certificazione del datore di lavoro;
- 3) veicoli appartenenti ad istituti di vigilanza;
- 4) veicoli per trasporto persone immatricolate per trasporto pubblico (taxi, noleggio con conducente con auto e/o autobus, autobus di linea, scuolabus, ecc.);
- 5) veicoli a servizio di persone invalide provvisti di contrassegno "H" (handicap);
- 6) veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie indispensabili e indifferibili per la cura di malattie gravi (o per visite e trattamenti sanitari programmati) in grado di esibire la relativa certificazione medica e attestato di prenotazione della prestazione sanitaria;
- 7) veicoli di paramedici e assistenti domiciliari in servizio di assistenza domiciliare con attestazione rilasciata dalla struttura pubblica o privata di appartenenza, veicoli di medici/veterinari in visita domiciliare urgente muniti di contrassegno rilasciato dal rispettivo ordine;
- 8) veicoli adibiti al trasporto di merci deperibili, farmaci e prodotti per uso medico (gas terapeutici, ecc.);
- 9) veicoli adibiti al trasporto di stampa periodica;
- 10) veicoli di autoscuole muniti di logo identificativo, durante lo svolgimento delle esercitazioni di guida (almeno due persone a bordo);
- 11) veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'art. 60 del Nuovo Codice della Strada, iscritti in uno dei seguenti registri: ASI, StoricoLancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, limitatamente alle manifestazioni organizzate.

-----