



CAMPER CLUB LA GRANDA

www.camperclublagranda.it

beppe@cnet.it

REGIONE PIEMONTE

PIANO STRALCIO PER LA MOBILITA'

Camper Club la Granda aggiornamento al 24 ottobre 2006

QUESTO DOCUMENTO CONTIENE:

- 1) I provvedimenti della Giunta Regionale del Piemonte del 23.10.2006**
- 2) Il Comunicato Stampa del Camper Club La Granda del 24.10.2006**
- 3) I provvedimenti della Giunta Regionale del Piemonte del 18.09.2006**
- 4) Il Comunicato Stampa del Camper Club la Granda del 18.09.2006**
- 5) La lettera inviata il 06.07.2006 dal Camper Club la Granda alla Regione Piemonte ed al Governo Italiano**

PUNTO 1

I PROVVEDIMENTI DELLA GIUNTA REGIONALE DEL PIEMONTE DEL 23.10.2006

PROVVEDIMENTO ADOTTATO DALLA GIUNTA REGIONALE IL 23 OTTOBRE 2006

Precisazioni e chiarimenti sullo Stralcio di Piano per la mobilità in attuazione della l.r. 7 aprile 2000, n. 43 di cui alla D.G.R. 66 – 3859 del 18 settembre 2006, nonché rimodulazione delle misure di cui ai paragrafi 2.1.2 e 2.1.3 del medesimo e definizione di ulteriori azioni in materia.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006 è stato approvato, ai sensi dell'art. 6 della l.r. 7 aprile 2000, n. 43, lo Stralcio di piano per la mobilità, nell'ambito dell'aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 del d.lgs. n. 351/1999 e ad integrazione dello Stralcio mobilità allegato alla citata legge n. 43/2000.

In data 3 ottobre 2006, con decreto legge n. 262, il Governo nazionale ha predisposto una significativa serie di misure a favore dello sviluppo, dell'efficienza energetica, nonché della sostenibilità ambientale, in linea con quanto previsto dallo Stralcio in argomento, soprattutto nelle parti relative alla promozione della mobilità sostenibile.

In particolare, all'art. 7 del decreto legge citato, sono previste incentivazioni per l'acquisto e la rottamazione di veicoli commerciali fino a 3,5 ton., per l'acquisto di autovetture a metano, per l'acquisto o la trasformazione di veicoli a metano o gpl, nonché la riduzione dell'accisa del gpl ed il contemporaneo aumento di quella sul gasolio, oltre ad articolate esenzioni dalle tasse di circolazione per i veicoli meno inquinanti.

Anche l'art. 20 della proposta di finanziaria 2007, in corso di discussione presso il Parlamento, introduce importanti novità in materia di determinazione delle tasse di circolazione, prevedendone una graduazione in funzione delle caratteristiche ambientali dei veicoli, con un notevole aggravio per quelli più inquinanti.

Tali disposizioni, per quanto al momento non ancora definitive, introducono significativi elementi di novità e sono anche il frutto dell'azione svolta dalla Regione Piemonte in ossequio al paragrafo 2.4 dello Stralcio di piano di cui alla deliberazione della Giunta Regionale n. 66 – 3859, che indica, tra le misure di concertazione con lo Stato per il completamento del processo di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, proprio la promozione di una campagna di incentivazione alla rottamazione dei veicoli più inquinanti graduata in funzione delle caratteristiche di emissione del veicolo acquistato in sostituzione.

Questi importanti provvedimenti nazionali rendono necessario armonizzare, conseguentemente, l'attuazione della disciplina regionale contenuta nello Stralcio

attraverso una rimodulazione delle azioni previste in materia di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, senza modificare l'impianto complessivo del provvedimento, che peraltro ricomprende altre importanti misure strutturali rivolte, ad esempio, al miglioramento ed all'efficientamento del trasporto pubblico locale, all'ampliamento delle ZTL e delle zone pedonali, al sostegno delle iniziative provinciali per il *mobility management* casa – lavoro.

Peraltro, anche a livello comunitario, il problema dei superamenti dei limiti attualmente in vigore è stato al centro del dibattito presso il Parlamento di Strasburgo, in occasione dell'approvazione in prima lettura della proposta di direttiva COM (2005) 447 def del 21 settembre 2005, avvenuta in data 26 settembre scorso. Gli emendamenti votati dall'assemblea a favore di una diversa articolazione dei limiti e dell'ulteriore dilazione temporale del loro rispetto sono stati respinti dalla Commissione in quanto, come dichiarato dal Commissario all'ambiente, attenuano gli effetti della legislazione in alcuni punti essenziali e non tengono conto che l'inquinamento atmosferico riduce la durata della vita di tutti i cittadini europei in media di otto mesi, motivo valido per affrontare risolutamente il problema.

Pertanto, allo stato attuale, rimane inalterato il quadro normativo comunitario vigente ed il proseguimento dell'iter della proposta di direttiva citata è condizionato agli esiti della seduta del Consiglio dei Ministri dell'Ambiente, convocata per il 23 ottobre 2006. Continua, dunque, ad essere di fondamentale importanza che – a fronte dei superamenti registrati nel 2005 e confermati già da ora per il 2006 – la Regione Piemonte abbia in corso di realizzazione un pacchetto di misure, efficace e credibile, in grado di raggiungere, in modo realistico, il rispetto dei limiti almeno entro il 1 gennaio 2010.

Nel contempo, con decreto ministeriale del 17 ottobre scorso, il Ministero dell'Ambiente ha avviato un programma di finanziamenti per le esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità dell'aria, con particolare riferimento al particolato nei centri urbani. Tale programma promuove interventi e progetti finalizzati all'attuazione, al monitoraggio, alla valutazione, all'aggiornamento ed alla comunicazione delle politiche di gestione della qualità dell'aria e all'informazione e sensibilizzazione del pubblico ed i finanziamenti, previsti dall'art. 5 del decreto citato per ogni Regione interessata, sono di dieci milioni di Euro complessivi, aumentabili a quindici milioni se l'accordo di programma viene sottoscritto anche dalla città capoluogo dell'area metropolitana.

In tale contesto, la Regione Piemonte ha già stabilito i criteri per la predisposizione di un piano di interventi che coinvolgono il trasporto pubblico locale, la logistica regionale e il miglioramento dei veicoli commerciali, nonché la rottamazione dei veicoli utilizzati per il trasporto privato, nel quale confluirà, come cofinanziamento, il pacchetto di risorse regionali già individuato in accompagnamento dell'attuazione delle misure previste nell'aggiornamento di piano di cui al provvedimento del 18 settembre scorso. Infatti, sono stati ad oggi accantonati e quasi integralmente impegnati a carico del bilancio d'esercizio 2006, con i fondi destinati alle UPB della Direzione Ambiente, i seguenti interventi:

- acquisto di sistemi di contenimento di emissioni di particolato da installare sui mezzi di trasporto pubblico locale, per € 4.000.000;
- incentivi alla rottamazione delle autovetture Euro 0 benzina ed Euro 0 e Euro 1 diesel utilizzati da privati, non titolari di partita IVA e a basso reddito, per € 5.000.000;

- contributi alle Province piemontesi per attuare, in collaborazione con i Comuni, le opportune iniziative di informazione e di sensibilizzazione del pubblico sui contenuti dello Stralcio di piano per la mobilità, nonché per incentivare le iniziative delle imprese e degli enti con più di 300 dipendenti, per ridurre l'utilizzo del mezzo individuale per gli spostamenti casa – lavoro, così come previsto dalla DGR n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006, per € 500.000;
- finanziamento del progetto di logistica urbana in Piemonte per la distribuzione delle merci, da realizzare di concerto con gli Enti locali e le Associazioni di categoria, per € 400.000;
- finanziamento di attività di ricerca per la modellizzazione di sistemi di mobilità sostenibile, condotta dal Politecnico di Torino, per € 50.000;
- finanziamento di sperimentazione condotta dall'Università degli Studi di Torino sull'efficacia dei materiali fotocatalitici per la pavimentazione stradale, in collaborazione con il Comune di Torino, per € 65.000.

Si deve, infine, evidenziare che, per l'attuazione dello Stralcio di piano, approvato il 18 settembre scorso, sono in corso, con le amministrazioni locali coinvolte e con le associazioni di categoria interessate, incontri di approfondimento, iniziative di raccordo, nonché campagne di comunicazione e di informazione che stanno evidenziando alcune difficoltà di coordinamento e di interpretazione, tali da rendere necessarie precisazioni al fine di garantire al massimo l'uniformità di applicazione sul territorio regionale e tali da indurre a graduare, in funzione delle specifiche caratteristiche territoriali, le misure di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti previste per gli anni 2006 - 2009, con un rinnovato importante ruolo della concertazione tra Enti locali, finalizzato a raggiungere concretamente gli obiettivi di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, entro il 31 dicembre 2009, come previsto dalla proposta di direttiva sopra richiamata.

La Regione accompagnerà tale processo di raggiungimento del rispetto dei limiti comunitari, oltre che con misure finanziarie espressamente dedicate alle azioni individuate come strategiche a livello regionale, anche con una puntuale attività di monitoraggio dell'efficacia delle misure attuate mediante l'utilizzo degli strumenti di rilevamento disponibili.

Pertanto, il percorso di miglioramento delle emissioni dei veicoli sotteso alle prescrizioni di cui ai paragrafi 2.1.2 e 2.1.3 deve essere inteso come linea guida regionale per l'azione delle autonomie locali sull'intero loro territorio di riferimento, in quanto già la l.r. n. 43 del 7 aprile 2000 demandava alle Province la pianificazione per il miglioramento progressivo dell'aria ambiente sia nelle zone di piano sia in quelle di mantenimento.

In tale contesto, devono essere presi in considerazione, in fase di prima applicazione, almeno i territori dei Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino, nonché di quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti (allegato A), sui quali, peraltro, è già prevista, al paragrafo 2.2. dello Stralcio di piano del 18 settembre 2006, anche l'azione di concertazione con la Provincia al fine di realizzare e completare, entro il 1 ottobre 2007, la copertura del 20% delle strade dei centri abitati per la limitazione totale o parziale del traffico.

Consegue che, oltre alle misure previste al punto 2.2, le ordinanze sindacali devono prevedere la limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti almeno nell'intero centro abitato, tenuto conto delle evidenti necessità di raccordo dell'articolazione degli orari e nel rispetto delle seguenti condizioni minime:

- le categorie di veicoli sottoposti a limitazioni alla circolazione sono quelli alimentati a benzina con omologazione precedente all'Euro 1 e tutti i diesel con omologazioni precedenti all'Euro 2, nonché i ciclomotori e motocicli a due tempi, non conformi alla normativa Euro 1 immatricolati da più di dieci anni;
- la durata minima giornaliera di limitazione deve essere di 5 ore, per i veicoli utilizzati per il trasporto privato e di 3 ore per quelli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio;
- la durata minima settimanale di limitazione deve essere di cinque giorni feriali, dal lunedì al venerdì;
- le limitazioni devono essere operative entro il 15 gennaio 2007 e senza l'interruzione originariamente prevista al 31 marzo 2007.

Sulla scorta delle richieste di chiarimento e degli esiti degli incontri e degli approfondimenti fin qui effettuati, appare, comunque, necessario fornire precisazioni circa i contenuti del provvedimento del 18 settembre scorso, dando peraltro evidenza di quanto già previsto nel medesimo, nonché nella D.G.R. n. 14 – 7623 dell'11 novembre 2002 e nella legislazione vigente.

Pertanto, si conferma che sono esclusi dall'applicazione delle misure di cui ai punti 2.1.2 e 2.1.3 le seguenti categorie di veicoli:

- veicoli per il trasporto di soggetti disabili;
- veicoli iscritti nei registri delle auto storiche;
- veicoli alimentati a gpl e metano (anche bifuel) con omologazioni precedenti all'EURO 1;
- veicoli oltre 3,5 ton, macchine agricole, macchine operatrici, autocaravan, per i quali si provvederà con apposito provvedimento.

Si conferma altresì l'esclusione, esplicitamente prevista nella D.G.R. n. 14 – 7623 dell'11 novembre 2002, dei veicoli utilizzati in caso di servizi di emergenza e sicurezza appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione. In tale dizione, rientrano i veicoli di soccorso, di pronto intervento e quelli utilizzati per servizi di reperibilità, ivi compresi quelli di manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza.

Analogamente, si precisa che in caso di situazione di emergenza e sicurezza, che colpisca un privato cittadino, costretto a muoversi con un veicolo assoggettato alle limitazioni, la criticità e l'urgenza della circostanza giustificano, di per sé, l'inosservanza del divieto in quanto dovuta a stato di necessità, ex art. 4 della l. 689/1981.

Per quanto riguarda la possibilità di raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu), si precisa che, in questi casi, prevale l'obbligo di esperire tali pratiche, in quanto le medesime attengono

all'osservanza della l.r. 43/2000 e dell'allegato Stralcio di Piano 5, di cui la deliberazione della Giunta Regionale n. 66-3859 del 18 settembre 2006 costituisce integrazione.

Inoltre, allo scopo di assicurare il libero esercizio del diritto allo sciopero dei lavoratori del servizio di trasporto pubblico locale, il provvedimento regionale di limitazione del traffico si considera non applicabile nei giorni di sciopero indetto nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente in materia.

Da ultimo, per consentire l'accesso ad infrastrutture, quali i parcheggi di scambio intermodale e/o di attestamento, realizzate in attuazione della pianificazione comunale in materia di mobilità, il Sindaco può adottare specifico provvedimento per consentire la circolazione limitatamente ai tratti necessari per la loro fruizione. Analogamente, potranno essere previste specifiche disposizioni da parte del Sindaco al fine di assicurare i collegamenti internazionali ritenuti essenziali.

Infine, appare utile introdurre ulteriori azioni, evidenziate come particolarmente significative dalle amministrazioni locali e dalle associazioni di categoria, quali:

- Il rafforzamento della necessità di una regolare manutenzione e messa a punto del motore portando a frequenza semestrale l'obbligo di controllo dei gas di scarico (bollino blu) per tutti i veicoli di età superiore ai dieci anni; pertanto, il controllo dei gas di scarico (bollino blu), a partire dal 1 gennaio 2007, deve essere effettuato ogni sei mesi per tutti i veicoli immatricolati per la prima volta da più di 10 anni.
- L'organizzazione di una "Domenica ecologica" prevista nell'ambito dell'accordo con le Regioni del bacino padano, per la forte valenza simbolica ed educativa che tale iniziativa può assumere nella crescita di consapevolezza del problema "inquinamento atmosferico" nelle comunità dell'area padana. Pertanto, d'intesa con le Regioni del bacino padano verrà indetto congiuntamente il fermo esteso della circolazione che riguarderà tutti i mezzi privati in una domenica da concordare, presumibilmente verso fine gennaio 2007; l'orario della limitazione è fissato orientativamente dalle ore 8,00 alle ore 20,00 e potranno essere esclusi i veicoli elettrici, ibridi, bimotores, bifuel, a metano e a gpl, i veicoli Euro 4 a benzina e i veicoli Euro 4 diesel purché dotati di sistemi di contenimento del particolato.
- L'avvio di tavoli di concertazione tra la Regione e le Associazioni di categoria interessate, al fine di perseguire la migliore attuazione della deliberazione della Giunta Regionale del 18 settembre 2006, anche in relazione al paragrafo 2.3 del medesimo, che indica, tra le misure per l'incentivazione del processo di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, la previsione di specifiche incentivazioni nell'ambito della programmazione dei fondi strutturali 2007 – 2013, nonché nella programmazione regionale di settore già in essere o di prossima predisposizione. In particolare, si prevede, tra l'altro, di predisporre un piano di rottamazione dei veicoli più inquinanti, enucleando, tra i proprietari dei medesimi, quelli appartenenti alle categorie di attività per lo svolgimento delle quali è indispensabile l'utilizzo di un veicolo negli orari di limitazione alla circolazione e dichiarando, conseguentemente, prioritario l'utilizzo degli incentivi regionali per tali soggetti.
- La prosecuzione dei tavoli di coordinamento con le Province, per operare il raccordo degli incentivi regionali e nazionali in essere finalizzati alla promozione della mobilità sostenibile e, in particolare quelli relativi alla riconversione del parco veicolare circolante, sia privato che pubblico, verso veicoli a basso impatto

-

-
- ambientale o, comunque, dotati di sistemi per la massima riduzione delle emissioni di particolato e di ossidi di azoto.
- La valutazione da parte della Regione, in sede di predisposizione della Legge Finanziaria regionale 2007, della possibilità di estendere ai veicoli trasformati a metano o gpl l'esenzione dal pagamento della tassa di circolazione già in essere per i veicoli alimentati con tali carburanti già alla prima immatricolazione, come consentito dall'art. 7, c. 17 del d.l. 262 del 3 ottobre 2006.

Tutto ciò premesso,

vista la legge regionale 7 Aprile 2000, n. 43;

visto il decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351;

visto il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio 2 aprile 2002, n. 60;

visto il Decreto legislativo 21 maggio 2004 n. 183;

vista la D.G.R. n. 14-7623 dell'11 novembre 2002;

vista la D.G.R. n. 38-2041 del 23 gennaio 2006;

vista la D.G.R. n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006;

la Giunta Regionale, con votazione unanime, espressa nei modi di legge,

delibera

- di stabilire, per le motivazioni di cui in premessa, che le misure di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti previste per gli anni 2006 - 2009 nel provvedimento del 18 settembre 2006 siano graduate, in funzione delle specifiche caratteristiche territoriali, attraverso un rinnovato importante ruolo della concertazione tra Enti locali, finalizzato a raggiungere concretamente gli obiettivi di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, entro il 31 dicembre 2009, come previsto dalla proposta di direttiva COM (2005) 447 def del 21 settembre 2005.

La Regione accompagnerà tale processo di raggiungimento del rispetto dei limiti comunitari, oltre che con misure finanziarie espressamente dedicate alle azioni individuate come strategiche a livello regionale, anche con una puntuale azione di monitoraggio dell'efficacia delle azioni attuate mediante l'utilizzo degli strumenti di rilevamento disponibili.

Pertanto, il percorso di miglioramento delle emissioni dei veicoli sotteso alle prescrizioni di cui ai paragrafi 2.1.2 e 2.1.3 deve essere inteso come linea guida regionale per l'azione delle autonomie locali sull'intero loro territorio di riferimento, in quanto già la l.r. n. 43 del 7 aprile 2000 demandava alle Province la pianificazione per il miglioramento progressivo dell'aria ambiente sia nelle zone di piano sia in quelle di mantenimento.

In tale contesto, devono essere presi in considerazione, in fase di prima applicazione, almeno i territori dei Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino, nonché di quelli con

popolazione superiore a 20.000 abitanti (allegato A), sui quali, peraltro, è già prevista, al paragrafo 2.2. dello Stralcio di piano del 18 settembre 2006, anche l'azione di concertazione con la Provincia al fine di realizzare e completare, entro il 1 ottobre 2007, la copertura del 20% delle strade dei centri abitati per la limitazione totale o parziale del traffico.

Consegue che, oltre alle misure previste al punto 2.2, le ordinanze sindacali devono prevedere la limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti almeno nell'intero centro abitato, tenuto conto delle evidenti necessità di raccordo dell'articolazione degli orari e nel rispetto delle seguenti condizioni minime:

- le categorie di veicoli sottoposti a limitazioni alla circolazione sono quelli alimentati a benzina con omologazione precedente all'Euro 1 e tutti i diesel con omologazioni precedenti all'Euro 2, nonché i ciclomotori e motocicli a due tempi, non conformi alla normativa Euro 1 immatricolati da più di dieci anni;
- la durata minima giornaliera di limitazione deve essere di 5 ore, per i veicoli utilizzati per il trasporto privato e di 3 ore per quelli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio;
- la durata minima settimanale di limitazione deve essere di cinque giorni feriali, dal lunedì al venerdì;
- le limitazioni devono essere operative entro il 15 gennaio 2007 e senza l'interruzione originariamente prevista al 31 marzo 2007.

- di precisare e chiarire, per le motivazioni di cui in premessa, i contenuti di cui alla DGR n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006, come segue:

Si conferma che sono esclusi dall'applicazione delle misure di cui ai punti 2.1.2 e 2.1.3 le seguenti categorie di veicoli:

- veicoli per il trasporto di soggetti disabili;
- veicoli iscritti nei registri delle auto storiche;
- veicoli alimentati a gpl e metano (anche bifuel) con omologazioni precedenti all'EURO 1;
- veicoli oltre 3,5 ton, macchine agricole, macchine operatrici, **autocaravan**, per i quali si provvederà con apposito provvedimento.

Si conferma altresì l'esclusione, esplicitamente prevista nella D.G.R. n. 14 – 7623 dell'11 novembre 2002, dei veicoli utilizzati in caso di servizi di emergenza e sicurezza appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione. In tale dizione, rientrano i veicoli di soccorso, di pronto intervento e quelli utilizzati per servizi di reperibilità, ivi compresi quelli di manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza.

Analogamente, si precisa che in caso di situazione di emergenza e sicurezza, che colpisca un privato cittadino, costretto a muoversi con un veicolo assoggettato alle limitazioni, la criticità e l'urgenza della circostanza giustificano, di per sé, l'inosservanza del divieto in quanto dovuta a stato di necessità, ex art. 4 della l. 689/1981.

Per quanto riguarda la possibilità di raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu), si precisa che, in questi casi, prevale l'obbligo di esperire tali pratiche, in quanto le medesime attengono all'osservanza della l.r. 43/2000 e dell'allegato Stralcio di Piano 5, di cui la deliberazione della Giunta Regionale n. 66-3859 del 18 settembre 2006 costituisce integrazione.

Inoltre, allo scopo di assicurare il libero esercizio del diritto allo sciopero dei lavoratori del servizio di trasporto pubblico locale, il provvedimento regionale di limitazione del traffico si considera non applicabile nei giorni di sciopero indetto nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente in materia.

Da ultimo, per consentire l'accesso ad infrastrutture, quali i parcheggi di scambio intermodale e/o di attestamento, realizzate in attuazione della pianificazione comunale in materia di mobilità, il Sindaco può adottare specifico provvedimento per consentire la circolazione limitatamente ai tratti necessari per la loro fruizione. Analogamente, potranno essere previste specifiche disposizioni da parte del Sindaco al fine di assicurare i collegamenti internazionali ritenuti essenziali.

- di introdurre, altresì, nello Stralcio di piano allegato alla DGR n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006, le seguenti ulteriori azioni, evidenziate come particolarmente significative dalle amministrazioni locali e dalle associazioni di categoria, quali:

- Il rafforzamento della necessità di una regolare manutenzione e messa a punto del motore portando a frequenza semestrale l'obbligo di controllo dei gas di scarico (bollino blu) per tutti i veicoli di età superiore ai dieci anni; pertanto, il controllo dei gas di scarico (bollino blu), a partire dal 1 gennaio 2007, deve essere effettuato ogni sei mesi per tutti i veicoli immatricolati per la prima volta da più di 10 anni.
- L'organizzazione di una "Domenica ecologica" prevista nell'ambito dell'accordo con le Regioni del bacino padano, per la forte valenza simbolica ed educativa che tale iniziativa può assumere nella crescita di consapevolezza del problema "inquinamento atmosferico" nelle comunità dell'area padana. Pertanto, d'intesa con le Regioni del bacino padano verrà indetto congiuntamente il fermo esteso della circolazione che riguarderà tutti i mezzi privati in una domenica da concordare, presumibilmente verso fine gennaio 2007; l'orario della limitazione è fissato orientativamente dalle ore 8,00 alle ore 20,00 e potranno essere esclusi i veicoli elettrici, ibridi, bimotores, bifuel, a metano e a gpl, i veicoli Euro 4 a benzina e i veicoli Euro 4 diesel purché dotati di sistemi di contenimento del particolato.
- L'avvio di tavoli di concertazione tra la Regione e le Associazioni di categoria interessate, al fine di perseguire la migliore attuazione della deliberazione della Giunta Regionale del 18 settembre 2006, anche in relazione al paragrafo 2.3 del medesimo, che indica, tra le misure per l'incentivazione del processo di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, la previsione di specifiche incentivazioni nell'ambito della programmazione dei fondi strutturali 2007 – 2013, nonché nella programmazione regionale di settore già in essere o di prossima predisposizione. In particolare si prevede, tra l'altro, di predisporre un piano di rottamazione dei veicoli più inquinanti, enucleando, tra i proprietari dei medesimi, quelli appartenenti alle categorie di attività per lo svolgimento delle quali è indispensabile l'utilizzo di un veicolo negli orari di limitazione alla circolazione e dichiarando, conseguentemente, prioritario l'utilizzo degli incentivi regionali per tali soggetti.

- La prosecuzione dei tavoli di coordinamento con le Province, per operare il raccordo degli incentivi regionali e nazionali in essere finalizzati alla promozione della mobilità sostenibile e, in particolare quelli relativi alla riconversione del parco veicolare circolante, sia privato che pubblico, verso veicoli a basso impatto ambientale o, comunque, dotati di sistemi per la massima riduzione delle emissioni di particolato e di ossidi di azoto.
- La valutazione da parte della Regione, in sede di predisposizione della Legge Finanziaria regionale 2007, della possibilità di estendere ai veicoli trasformati a metano o gpl l'esenzione dal pagamento della tassa di circolazione già in essere per i veicoli alimentati con tali carburanti già alla prima immatricolazione, come consentito dall'art. 7, c. 17 del d.l. 262 del 3 ottobre 2006.
- di dare atto che, per quanto sopra non richiamato, la deliberazione della Giunta Regionale n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006 rimane immutata.

ESCLUSIONI DAL PROVVEDIMENTO

Dai divieti di circolazione sono esclusi:

- i veicoli per il trasporto di **soggetti disabili**;
- i veicoli iscritti nei registri delle **auto storiche**;
- i veicoli alimentati a **GPL e metano** (anche bifuel) con omologazioni precedenti all'EURO 1;
- i veicoli **oltre 3,5 ton, le macchine agricole, le macchine operatrici, gli autocaravan** per i quali si provvederà con apposito provvedimento;
- i veicoli utilizzati in caso di servizi di **emergenza e sicurezza** appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione, come i veicoli di **soccorso, di pronto intervento** e quelli utilizzati per servizi di **reperibilità**, compresi quelli di **manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza**.

Inoltre, **in caso di situazione di emergenza e sicurezza che colpisca un privato cittadino**, costretto a muoversi con un veicolo assoggettato alle limitazioni, la criticità e l'urgenza della circostanza giustificano, di per sé, l'inosservanza del divieto in quanto dovuta a stato di necessità., così come per **chi deve raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu)**.

Infine, allo scopo di assicurare il **libero esercizio del diritto allo sciopero** dei lavoratori del servizio di trasporto pubblico locale, i divieti sono sospesi nei giorni di sciopero indetto nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente in materia.

1 IMPATTO DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO SULLA SALUTE UMANA

Negli ultimi decenni un crescente numero di evidenze epidemiologiche, tossicologiche e cliniche hanno portato ad identificare l'inquinamento atmosferico quale causa di effetti avversi sulla salute. La letteratura scientifica su questo argomento è la più vasta e concorde oggi disponibile su una tematica di tipo ambientale e le ricerche condotte e pubblicate in questo arco temporale hanno documentato un'ampia gamma di effetti, che variano dagli effetti a breve termine di aumento della morbilità e mortalità dell'apparato respiratorio e dell'apparato cardiovascolare agli effetti a lungo termine sulle patologie tumorali polmonari.

Numerosi studi di impatto sono stati condotti in ambito europeo per la stima sugli effetti a breve termine dell'inquinamento atmosferico, fino a confluire in un programma di sorveglianza europeo (APHEIS) e in un progetto di valutazione internazionale comunitaria di impatto (CAFE, Clean Air For Europe, vedi <http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/index.htm>).

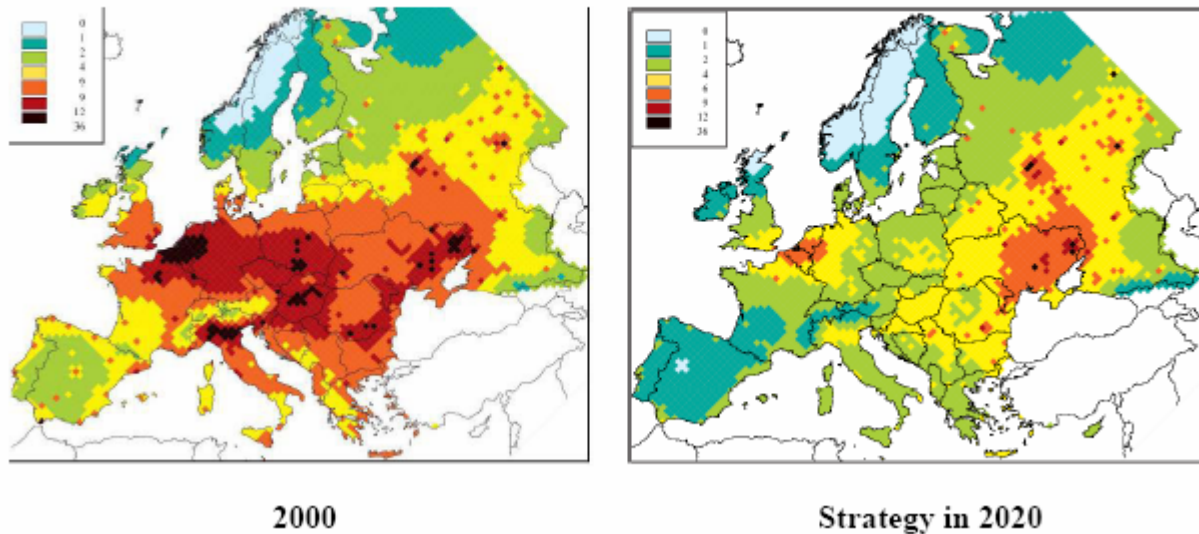
In particolare il progetto ha valutato gli effetti e i costi sanitari sopportati dalla Comunità Europea in relazione all'inquinamento dell'aria, con un dettaglio a livello di singolo Paese, pubblicando i suoi primi risultati alla fine del 2004.

Per quanto riguarda l'Italia la valutazione dello studio CAFE sull'impatto stimato per il 2000 e previsto per il 2020 (posto che in questo anno vengano rispettati i limiti di qualità dell'aria fissati per il 2010) è la seguente:

		2000 Base	2020 Proiezione
Effetto	Indicatore		
Mortalità acuta (tutte le età)	Morti premature	21400	20800
Ricoveri per Mal. respiratorie (65aa +)	Casi	14000	20100
Giorni di restrizione di attività (MRADs 15-64aa)	Giorni	53913600	42415500
Degenze per mal. respiratorie (children 5-14aa)	Giorni	21355900	12925900
Degenze per mal. respiratorie (adults 20aa +)	Giorni	8833600	8171700
Tosse e sintomi respiratori (children 0-14aa)	Giorni	108076600	65278600
Mortalità cronica (tutte le età)	Anni di vita persi	3618700	2467300
Mortalità cronica (30aa +)	Morti premature	347900	271600
Mortalità infantile (0-1aa)	Morti premature	677	352
Bronchite cronica (27aa +)	Casi	163800	128100
Ricoveri per Mal. respiratorie (tutte le età)	Casi	62000	42300
Ricoveri per Mal. cardiache (tutte le età)	Casi	38300	26100
Giorni di restrizione di attività (RADs 15-64aa)	Giorni	347687000	221999100
Uso farmaci respiratori (bambini 5-14aa)	Giorni	4218500	1987700
Uso farmaci respiratori (adulti 20aa +)	Giorni	27741700	20879800
Sintomatologie respiratorie (bambini 5-14aa)	Giorni	192756400	88852300
Sintomatologie respiratorie croniche (15aa +)	Giorni	285345000	207562100

In termini generali la distribuzione del problema in Italia mostra una notevole criticità in quanto la compromissione della qualità dell'aria, in particolare nella pianura padana, la pone tra i Paesi più problematici in Europa; ne consegue una valutazione critica dei mesi di vita persi (per la zona di Torino è indicato un effetto di riduzione della speranza di vita medio di 36 mesi); vedi figura seguente:

**Changes in loss of life expectancy in the EU in 2000 and in the interim objective in 2020
(Strategy)**



Per quanto riguarda le evidenze derivanti da studi italiani e le ripercussioni sulla situazione piemontese una breve sintesi è riportata di seguito.

Nel complesso, a carico della mortalità naturale per ogni incremento di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella concentrazione di polveri respirabili si calcola:

- (i) un aumento dello 0,3% nei decessi a breve termine, ossia nel giro di pochi giorni da incrementi di breve durata (Risultati Studio italiano MISA2, Epid Prev 2005);
- (ii) del 4% circa a lungo termine, ossia nel giro di 10 – 15 anni in presenza di incrementi di lunga durata. Una valutazione su scala nazionale è stata effettuata recentemente dall'OMS, (Valutazione di impatto del Pm10 e Ozono in 13 città Italiane, giugno 2006). L'impatto stimato è rilevante. In presenza di valori di Pm10 compresi tra $26.3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $61.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 8220 decessi l'anno in media, sono attribuibili alle concentrazioni di PM10 sopra i $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Questa stima rappresenta il 9% della mortalità per tutte le cause (escludendo la cause violente e accidentali) nella popolazione oltre i 30 anni di età. (A Torino questo dato corrisponde a 750 decessi l'anno che si risparmierebbero se le concentrazioni medie annue di PM10 fossero pari a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ invece dei 60 attuali). E' stato anche calcolato che una riduzione di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nella concentrazione media di lungo periodo delle polveri fini si tradurrebbe in un aumento di circa 1 anno nella speranza di vita delle persone di oltre 25 anni di età.

I COMUNI INTERESSATI ALLA LIMITAZIONE

COMUNE	Area (Km2)	Pop. 2005	Prov.
Beinasco	6,8	18.330	TO
Borgaro Torinese	14,3	13.405	TO
Collegno	18,1	49.606	TO
Grugliasco	13,1	38.050	TO
Moncalieri	47,4	55.983	TO
Nichelino	20,4	48.414	TO
Orbassano	22,3	21.580	TO
Rivoli	29,4	50.213	TO
San Mauro Torinese	12,7	18.645	TO
Settimo Torinese	32,1	47.441	TO
TORINO	130,2	900.608	TO
Venaria Reale	20,4	35.127	TO
Carmagnola	95,8	26.061	TO
Chieri	54,2	34.669	TO
Chivasso	51,3	23.785	TO
Ivrea	30,0	24.188	TO
Pinerolo	49,9	34.479	TO
VERCELLI	80,2	44.692	VC
Borgomanero	32,6	20.528	NO
NOVARA	103,1	102.817	NO
Alba	54,1	30.151	CN
Bra	59,5	28.919	CN
CUNEO	119,6	54.817	CN
Fossano	130,0	24.274	CN
Mondovi'	87,4	22.048	CN
Savigliano	110,7	20.560	CN
ASTI	151,4	73.734	AT
Acqui Terme	34,0	20.230	AL
ALESSANDRIA	203,5	91.593	AL
Casale Monferrato	86,4	35.758	AL
Novi Ligure	56,4	28.360	AL
Tortona	98,2	26.684	AL
Valenza	51,1	20.471	AL

BIELLA	46,6	46.062	BI
VERBANIA	37,7	30.818	VB
TOTALE	2.190,8	2.163.100	

LA SITUAZIONE INQUINAMENTO

Nome della stazione	Tipo strumento	Media annua	Superamenti
Buttiglieria Alta	PM10_GBV	44	70
Carmagnola	PM10_GBV	56	103
Chivasso - Edipower	PM10_B	50	103
Druento La Mandria	PM10_GBV	35	46
Ivrea	PM10_GBV	42	66
Pinerolo	PM10_GBV	41	62
Susa	PM10_GBV	29	29
Castagneto Po - Edipower	PM10_B	35	52
Oulx	PM10_B	27	28
Barricalla - Cabina A	PM10TSTD	55	110
Barricalla - Cabina B	PM10TSTD	49	90
Borgaro	PM10_GBV	52	96
TO - I.T.I.S. GRASSI	PM10_GBV	60	113
TO - Lingotto	PM10_B	55	100
TO - Piazza Rivoli	PM10_GBV	65	119
TO - Via Consolata	PM10_GBV	61	117
TO - Via Gaidano	PM10_GBV	59	111
VC - Corso Gastaldi	PM10_GBV	45	78
Borgosesia	PM10_GBV	31	44
Borgomanero	PM10_B	30	43
Cerano	PM10_GBV	38	70
NO - Largo Leonardi	PM10_GBV	42	71
NO - Viale Verdi	PM10_B	47	77
Oleggio	PM10_GBV	41	66
Trecate (*)	PM10_B	32	14
Alba	PM10_GBV	44	72
Borgo San Dalmazzo	PM10_GBV	41	75
Bra	PM10_GBV	53	98
CN - Piazza Il Reggimento Alpini	PM10_B	45	88
Saliceto	PM10_GBV	37	60
AT - Piazza Martiri	PM10TSTD	42	92
AT - Scuola D'Acquisto	PM10_GBV	43	65

Buttigliera d'Asti	PM10_GBV	41	73
AL - Piazza D'Annunzio	PM10_B	50	87
AL - Piazza Liberta	PM10_B	54	123
AL - Volta	PM10_GBV	44	80
Arquata Scrivia	PM10_B	39	67
Casale Monferrato - Piazza Castello	PM10_GBV	40	64
Novi Ligure	PM10_GBV	40	66
Serravalle Scrivia	PM10_GBV	35	60
Tortona	PM10_GBV	45	78
BI - Largo Lamarmora	PM10_GBV	37	55
BI - Via Don Sturzo	PM10_GBV	35	56
Cossato	PM10_GBV	34	46
Verrone	PM10TSTD	36	46
Ponzone	PM10TSTD	31	30
Verbania	PM10_B	23	18

Trecate (*) = dato riferito a soli 73 giorni di misura

Legenda	PM10_GBV	Gravimetrico (Basso Volume)
Strumenti	PM10_B	Automatico a Raggi β _
	PM10TSTD	Automatico TEOM (dato corretto)

L'Unione Europea, a protezione della salute umana, fissa in 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$ (microgrammi per metro cubo) la soglia massima annuale di presenza di PM10 e un massimo di 35 giorni all'anno di superamento del limite di 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$.

aggiornato al : 24 ottobre 2006

PUNTO 2

IL COMUNICATO STAMPA DEL CAMPER CLUB LA GRANDA DEL 24 OTTOBRE 2006

CAMPER CLUB "LA GRANDA"

www.camperclublagranda.it

beppe@cnet.it

PIEMONTE: STOP ALLE AUTO – NUOVAMENTE ESCLUSI GLI AUTOCARAVAN – SODDISFAZIONE DEL CAMPER CLUB LA GRANDA COMUNICATO STAMPA

Il 23 ottobre 2006 la Giunta Regionale del Piemonte ha rivisto e rimodulato il piano del traffico che prevede ora la limitazione alla circolazione, a far data dal prossimo 15 gennaio 2007, per alcune categorie di veicoli ritenuti inquinanti.

Il provvedimento ribadisce nuovamente l'esclusione degli autocaravan da queste limitazioni: il Camper Club La Granda esprime il massimo della soddisfazione per un provvedimento che si dimostra attento sia alle esigenze della mobilità turistica di tipo familiare, sia all'utilizzo sociale che dell'autocaravan fanno strati sempre maggiori di popolazione.

A tal proposito il Presidente del Camper Club la Granda Beppe Tassone ha dichiarato: *"Il camper rappresenta sempre di più un veicolo in grado di fare la differenza nei centri estranei ai grossi flussi turistici ed è pure il mezzo di trasporto ideale per situazioni di disagio poiché assicura ai portatori di handicap ed ai loro familiari dignità, privacy e facilità di spostamento.*

La Giunta regionale ha ribadito questo concetto escludendo nuovamente dalla limitazione al traffico i veicoli ricreazionali.

Il Camper club la Granda ha condotto in prima linea questa battaglia di sensibilizzazione e di valorizzazione della funzione sociale che l'autocaravan svolge non può che dirsi enormemente soddisfatto.

Si tratta ora di proseguire su questa strada, per assicurare, proprio grazie alle potenzialità del turismo plein air, quegli impulsi economici ed occupazionali che necessitano al nostro Paese.

Non dimentichiamo peraltro come il turismo all'aria aperta prediliga luoghi salubri ed un territorio urbanisticamente sostenibile e rispettoso

dell'ambiente: su questi principi siamo in prima linea a fianco di quanti si battono per il miglioramento della qualità della vita.

Valori propri di chi, viaggiando col camper, sa individuare le aree migliori, le difende, le pubblicizza contribuendo così ad intensificare i flussi turistici con indubbe positive ricadute.

La linea di credito che la Regione Piemonte ha aperto nei confronti del turismo all'aria aperta credo sia ben riposta e ci stimola: sapremo compiere fino in fondo il nostro dovere".

PUNTO 3

PROVVEDIMENTO DEL 18 SETTEMBRE 2006

ORMAI SUPERATO E MODIFICATO

AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE PER IL RISANAMENTO E LA TUTELA DELLA QUALITA' DELL'ARIA

STRALCIO DI PIANO PER LA MOBILITA'

STRALCIO DI PIANO PER LA MOBILITA'

INDICE

1. SITUAZIONE ESISTENTE.....	3
1.1 POLITICHE, PROVVEDIMENTI ED AZIONI GIA' REALIZZATI.....	5
1.1.1 INIZIATIVE DI LIVELLO NAZIONALE.....	5
1.1.2 INIZIATIVE DI LIVELLO REGIONALE.....	5
2. NUOVE POLITICHE PER LA MOBILITA' ED I TRASPORTI.....	8
2.1 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITA' SU TUTTO IL TERRITORIO REGIONALE.....	9
2.1.1 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE AI VEICOLI UTILIZZATI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E PER I SERVIZI INTEGRATIVI ALLO STESSO.....	10
2.1.2 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE AI VEICOLI UTILIZZATI PER IL TRASPORTO PRIVATO.....	11
2.1.3 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE AI VEICOLI UTILIZZATI PER IL TRASPORTO E LA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI E PER L'ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' COMMERCIALI, ARTIGIANALI, INDUSTRIALI, AGRICOLE E DI SERVIZIO.....	12
2.2 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITA' NEI COMUNI ASSEGNATI ALLE ZONE DI PIANO.....	12
2.3 MISURE PER L'INCENTIVAZIONE DEL PROCESSO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITA'.....	14
2.4 MISURE DI CONCERTAZIONE CON LO STATO PER IL COMPLETAMENTO DEL PROCESSO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITA'.....	14

stralcio di piano per la mobilità'

2 SITUAZIONE ESISTENTE.

Le informazioni che derivano dalle Valutazioni della qualità dell'aria degli anni 2004 e 2005 sul territorio piemontese e dal Sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria delineano, per vaste zone del territorio piemontese, una situazione di forte criticità in relazione agli inquinanti PM₁₀, NO₂ ed Ozono, che continuano a presentare frequenti e consistenti superamenti dei limiti.

I valori di PM₁₀ permangono abbondantemente superiori ai valori limite imposti dalla normativa comunitaria: a fronte di un numero di 35 superamenti consentiti nell'arco dell'anno, si registrano da 43 a 75 superamenti in zone di fondo e da 80 a 200 superamenti nelle aree urbane. La media annua di 40 µg/m³, sempre nel 2005, è stata superata in quasi tutte le stazioni urbane, con valori oscillanti tra i 42 ed i 65 µg/m³.

Per il biossido di azoto, permane una condizione di criticità rispetto alla media annua nell'agglomerato di Torino e nelle zone di piano di Torino, Novara, Vercelli e Alessandria.

Per l'Ozono, i limiti sono superati praticamente su tutto il territorio regionale.

Ciò dimostra che nonostante gli sforzi compiuti e gli interventi finanziari posti in campo da parte di tutti i soggetti coinvolti (Stato, Regione, Province, Comuni), la situazione della qualità dell'aria degli ultimi anni non evidenzia significativi miglioramenti.

Recenti studi epidemiologici condotti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, in collaborazione con APAT e con le ARPA interessate (tra cui ARPA Piemonte), stimano importanti impatti sulla salute umana, con effetti a breve e a lungo periodo sull'apparato respiratorio e cardiovascolare, che si riflettono, a loro volta, sulla morbosità (ricoveri ospedalieri, giornate di astensione dal lavoro) e sulla mortalità per cause naturali.

Nel complesso, a carico della mortalità naturale, per ogni incremento di 10 µg/m³ della concentrazione di PM₁₀, si calcola:

- un aumento dello 0,3% nei decessi a breve termine, ossia nel giro di pochi giorni da incrementi di breve durata;
- un aumento del 4% nei decessi a lungo termine, ossia nel giro di 10 – 15 anni in presenza di incrementi di lunga durata.

Tra le cause di morte in eccesso, rientrano anche i tumori dell'apparato respiratorio, anche in considerazione della presenza nel particolato in ambiente urbano, di molti cancerogeni che hanno il polmone come organo bersaglio.

Il superamento dei limiti comporta inoltre l'adozione di misure sanzionatorie da parte della Commissione Europea (cfr. SEC (2005) 1658 del 13 dicembre 2005) che, applicate al Paese Italia, possono ricadere sul bilancio regionale qualora non risultino adottate tutte le possibili azioni di riduzione delle emissioni. In merito, va osservato che - stante la situazione di generalizzata criticità presente nei principali Paesi europei - la Commissione europea ha proposto al Consiglio l'approvazione di una specifica direttiva (COM(2005) 447 def del 21 settembre 2005) che prevede una "estensione temporale" per il raggiungimento dei limiti entro il 2009, solo limitatamente alle Regioni che abbiano in atto la realizzazione di un preciso pacchetto di misure.

Poiché la situazione di criticità per il rispetto dei limiti è generalizzata in tutta la pianura padana - che, per la particolare condizione orografica e meteorologica, richiede azioni più incisive di

riduzione delle emissioni in atmosfera concordate su area vasta tra tutti i soggetti coinvolti nella gestione della qualità dell'aria - sono stati avviati contatti con le altre Regioni del bacino padano (Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Province Autonome di Trento e di Bolzano) che hanno condiviso la necessità di rendere sinergici gli sforzi e coordinare i singoli piani regionali, nell'ambito di una strategia unitaria e finalizzata all'individuazione di concrete ed efficaci azioni per il miglioramento della qualità dell'aria. A tal fine, il 28 ottobre 2005, a Torino è stato sottoscritto l'Accordo fra le Regioni del bacino padano in presenza di rappresentanti della Commissione Europea e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che hanno apprezzato nel merito e nel metodo l'iniziativa.

Fra le iniziative previste nel documento sottoscritto a Torino particolare rilievo assume la volontà di omogeneizzare le misure per la riduzione delle emissioni dovute alla mobilità, per quanto attiene alla definizione di vincoli e disincentivazioni all'utilizzo del mezzo individuale, all'incentivazione ed accelerazione del processo di inserimento sul mercato e di utilizzo di veicoli a minore impatto ambientale (metano, GPL, ibridi, elettrici, idrogeno, ecc.), allo sviluppo della rete di distributori di carburante a minore impatto ambientale (metano, GPL, idrogeno, ecc.), alla promozione e sostegno del Trasporto pubblico locale.

L'aggiornamento dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (IREA) conferma che la mobilità delle persone e delle merci rappresenta più di un terzo dei consumi energetici del Piemonte e costituisce la fonte di gran lunga più rilevante di emissioni di inquinanti a tutti i livelli: regionale, provinciale, urbano.

Nella tabella che segue sono indicate per ogni inquinante le emissioni relative al 2001, espresse in ktonnellate anno per la CO₂ e in tonnellate anno per tutte le altre sostanze, dovute alla mobilità delle persone e delle merci e la percentuale che queste rappresentano rispetto al totale regionale delle emissioni, dovute all'apporto di tutte le sorgenti.

INQUINANTE	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NH ₃	NMVOG	NO _x	PM ₁₀	SO ₂
EMISSIONI ANNUE MOBILITA'	1.367,8	259.549,4	10.272,7	1.307,7	1.084,5	32.307,2	63.103,6	10.217,6	1.804,2
INCIDENZA % TOTALE EMISSIONI	0,5	75,9	34,1	4,1	3,2	35,6	64,1	57,7	11,3

Se si considerano gli inquinanti più critici per la qualità dell'aria sul territorio della Regione Piemonte, in particolare il PM₁₀ e l'Ozono, questi dati assumono ancora maggior peso. Deve infatti essere ricordato che nell'ambito dell'inventario sono stimate esclusivamente le emissioni primarie degli inquinanti considerati, ovvero quelle emesse tal quale e direttamente in atmosfera dalle sorgenti (nel caso in esame dai veicoli), mentre non è valutata l'eventuale componente a carattere secondario, che si forma in atmosfera a seguito della parziale trasformazione di sostanze, chiamate precursori.

Recenti studi sulla composizione del PM₁₀ atmosferico indicano che la componente secondaria, dovuta a polveri che si formano a partire dagli ossidi di zolfo e di azoto, dai composti organici e dall'ammoniaca (emessi in quantità significative dai veicoli) è molto rilevante. Secondo i dati riportati nella Relazione Conclusiva della Commissione Nazionale per l'Emergenza Inquinamento Atmosferico, la componente secondaria può arrivare a pesare, nelle zone rurali, fino al 70-80%, mentre nelle aree urbane, a causa della maggiore densità delle sorgenti primarie di polveri, il contributo complessivo delle polveri secondarie è dell'ordine del 50-60%.

Va sottolineato inoltre il peso che assumono le emissioni dovute alla mobilità nella formazione dell'Ozono, inquinante totalmente secondario, che si genera in atmosfera in

presenza di radiazione solare a partire dagli ossidi di azoto e dai composti organici volatili.

2.1 POLITICHE, PROVVEDIMENTI ED AZIONI GIÀ REALIZZATI

Le azioni adottate ad ogni livello di governo per la riduzione delle emissioni dovute alla mobilità e ai trasporti sono state prioritariamente indirizzate al miglioramento delle emissioni dei veicoli ed al miglioramento delle caratteristiche dei carburanti.

2.1.1 Iniziative di livello nazionale

A livello nazionale rivestono particolare importanza le seguenti iniziative:

- campagne di rottamazione dei veicoli ante EURO, sostenute dallo Stato per accelerare il rinnovo del parco circolante, l'ultima delle quali nel luglio 2002. Con successivi provvedimenti legislativi, opportunamente modificati e approvati dal 2003 ad oggi, le iniziative di rottamazione si sono trasformate in incentivazioni per promuovere l'acquisto e la trasformazione di veicoli a metano o gpl;
- riduzione della percentuale di benzene nelle benzine e progressiva riduzione della percentuale di zolfo nel gasolio;
- accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Fiat e Unione Petrolifera per la diffusione dell'utilizzo del metano per autotrazione, che prevedeva, per l'anno 2001, l'utilizzo di 6,5 milioni di euro da destinare a contributi per l'installazione di distributori di metano e di 9 milioni di euro da destinare a contributi per l'acquisto di veicoli a metano;
- Iniziativa carburanti a basso impatto ambientale (ICBI), con la quale sono erogati contributi per l'installazione di distributori di metano a servizio delle flotte per il trasporto pubblico locale. In Piemonte tali contributi sono stati fruiti dalle Città di Torino, Alessandria, Novara, che hanno distributori già funzionanti e da Ivrea e Vercelli ancora in fase di costruzione. La Città di Verbania ha recentemente presentato un progetto per l'ammissione al finanziamento. L'iniziativa ICBI ha sostenuto anche la trasformazione a metano o gpl dei veicoli, dapprima quelli immatricolati fra il 1988 e il 1995 e, a partire dal febbraio 2006, quelli immatricolati fra il 1 gennaio 1993 ed il 31 dicembre 2000.

2.1.2 Iniziative di livello regionale

Con la Legge regionale 7 aprile 2000 n. 43, "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico", è stata contestualmente approvata la "Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria".

Con il Piano in questione si è provveduto a definire i primi criteri per la zonizzazione del territorio, per la gestione della qualità dell'aria e per la pianificazione degli interventi necessari per il suo miglioramento complessivo, secondo quanto previsto dal Decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 351 e sono stati approvati i primi due Stralci di Piano.

Lo Stralcio di Piano 5 "Provvedimenti finalizzati alla prevenzione e alla riduzione delle emissioni nelle conurbazioni piemontesi ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti" si pone come obiettivo il miglioramento delle emissioni di tutti i mezzi di trasporto, la riduzione delle emissioni complessive dovute al traffico mediante la razionalizzazione fluidificazione e decongestionamento della circolazione, nonché la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale. In tale ottica sono state

definite le prime misure per la riduzione delle emissioni in atmosfera dovute alla mobilità ed in particolare:

- nel punto 5.1 è stato introdotto l'obbligo, a partire dal 1 luglio 2001, del controllo dei gas di scarico ("bollino blu") su tutto il territorio regionale per tutti i veicoli a motore immatricolati da almeno un anno;
- nel punto 5.2 sono state estese al territorio dei Comuni assegnati alle Zone 1 e 2 le disposizioni del D.M. 27 marzo 1998 relative al Mobility Management, che prevedono l'obbligo per le imprese ed enti con più di 300 dipendenti di adottare un piano degli spostamenti casa lavoro del proprio personale, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo privato individuale e alla miglior organizzazione degli orari.

Nel medesimo Stralcio di Piano si prevede che la revisione, l'aggiornamento e l'integrazione dei provvedimenti per la mobilità sostenibile, per il raggiungimento degli obiettivi fissati, sono stabiliti con Deliberazione della Giunta Regionale.

A seguito dell'emanazione del DM 60/2002, con la D.G.R. n. 14-7623 dell'11 novembre 2002, la Regione Piemonte ha provveduto a definire le nuove Zone di Piano ed a stabilire la regolamentazione e gli indirizzi per la realizzazione, da parte delle Province, dei Piani di azione di cui all'articolo 7 del Decreto legislativo 351/1999, in sostituzione dello Stralcio di Piano 6.1 allegato alla legge regionale 43/2000.

Gli indirizzi alle Province per la definizione dei provvedimenti per la mobilità erano tesi a ridurre gradualmente ma stabilmente le percorrenze nei centri abitati, a favorire l'ammodernamento del parco veicolare sia pubblico che privato, a incentivare l'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale, a favorire il trasporto collettivo dei privati e dei lavoratori, a razionalizzare, fluidificare e decongestionare la circolazione.

La regolamentazione regionale individua una serie di provvedimenti strutturali attuabili nel breve periodo, che devono essere adottati in maniera stabile e sistematica nella Zona di Piano. Fra questi:

- l'obbligo per tutti i Comuni inseriti nelle Zone di Piano con popolazione superiore ai 10.000 abitanti, di attivare zone di limitazione totali (Zone pedonali) o parziale (ZTL) del traffico per l'intero anno e per almeno tre ore/giorno che riguardino almeno il 10% delle strade dei centri abitati. In tali zone di limitazione doveva essere posto il divieto permanente di circolazione per tutti i veicoli non conformi alle normative EURO III e ai ciclomotori e motocicli a due tempi non conformi alla normativa EURO I. L'estensione delle zone di limitazione doveva essere gradualmente portata ad almeno il 20% delle strade e doveva essere gradualmente inserito il divieto permanente di circolazione per tutti i veicoli Diesel non dotati di sistemi di contenimento del particolato;
- la definizione degli interventi necessari per la regolamentazione delle operazioni di distribuzione delle merci nei centri urbani (tipologia di veicoli idonei, diversificazione di orari ed itinerari), l'individuazione e la realizzazione di tutte le misure, applicabili nel breve periodo, funzionali alla razionalizzazione, fluidificazione e decongestionamento della circolazione e alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale;
- la promozione delle figure di Responsabile della mobilità dell'area della Zona di Piano (Mobility manager della Zona di Piano) e dell'istituzione delle strutture di supporto e di coordinamento tra i responsabili della mobilità aziendale, al fine di favorire l'applicazione in tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano, delle disposizioni dell'art. 3 del Decreto 27 marzo 1998;

- la previsione nell'ambito dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale a carico dei Comuni e delle Province di specifiche tali da garantire il rinnovo del parco con mezzi a basso impatto ambientale e migliorare l'efficacia e l'efficienza del servizio.

Gli indirizzi regionali prevedevano che le misure strutturali descritte al punto precedente fossero integrate da provvedimenti temporanei - quali targhe alterne, blocco totale del traffico, divieto temporaneo di circolazione di veicoli diesel non dotati di sistemi di contenimento del particolato - da adottare in caso di reiterati e marcati superamenti dei limiti di breve durata (orari o giornalieri).

Ai provvedimenti temporanei, che di norma si adottano per un limitato periodo di tempo, si può attribuire una azione di riduzione delle emissioni molto limitata; infatti, le targhe alterne imposte a Torino nei primi mesi dell'anno 2005 hanno ridotto mediamente la circolazione del 5,82% durante i giorni in cui sono state effettuate, il che equivale ad una riduzione annuale del traffico cittadino dello 0,25%. L'efficacia di tale intervento, in termini di riduzione delle emissioni, risulta marginale: 0,16% per l'NO_x e 0,14% per il PM₁₀ rispetto alle emissioni della città.

Per accompagnare le iniziative dei Piani provinciali di Azione, la Regione Piemonte, in attuazione della legge regionale 43/2000, ha messo a disposizione una serie di finanziamenti e incentivazioni per promuovere il miglioramento delle emissioni dei veicoli, per sostenere e migliorare il trasporto collettivo e per ridurre le percorrenze dei mezzi di trasporto privato:

- ammodernamento delle flotte per il trasporto pubblico locale con la sostituzione dei mezzi più vecchi con veicoli più confortevoli ed in linea con le normative vigenti, con finanziamenti per circa 190.000.000 euro tra il 2000 e il 2005;
- inserimento di mezzi a basso impatto ambientale (alimentati a metano o elettrici) nel trasporto pubblico locale. In Piemonte i veicoli a basso impatto ambientale (BIA) già in servizio per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) sono più di 260 e rappresentano il 7,5% dell'intera flotta;
- potenziamento della rete regionale per la distribuzione del metano per autotrazione con 33 nuovi impianti e un impegno finanziario complessivo di 5.000.000 euro a partire dal 2002. L'iniziativa consente alle imprese di accedere ad un contributo di 150.000 euro per la realizzazione di un impianto di distribuzione di metano;
- incentivi per l'utilizzo di veicoli a BIA (alimentati a metano e GPL) nelle flotte pubbliche e di pubblica utilità. Per l'iniziativa sono stati messi a disposizione degli enti locali 6.000.000 euro tra il 2002 e il 2005;
- a partire dal 1° gennaio 2004 esenzione dal pagamento della tassa di circolazione per i veicoli che alla prima immatricolazione risultano alimentati a metano o gpl;
- a seguito dello svolgimento della campagna di comunicazione "Vai col gas" per promuovere la diffusione del metano e gpl per autotrazione, nel corso del 2005 sono stati messi a disposizione 4.000.000 di euro per l'acquisto di nuovi veicoli (contributo unitario di 1500 euro) e per la trasformazione dei veicoli entro i primi tre anni dall'immatricolazione (contributo unitario di 650 euro).

A livello regionale sono state inoltre promosse importanti campagne di informazione e sensibilizzazione quali:

- "Bollino blu", informazione e sensibilizzazione sull'obbligo del controllo dei gas di scarico;

- “Guida alla guida” e “Guida alla guida e al bollino blu”, informazione e sensibilizzazione sulla possibilità di riduzione dei consumi e quindi delle emissioni dovute alla mobilità;
- “Vai col gas”, informazione e promozione del metano e del gpl per autotrazione;
- “Diamoci una mossa”, promozione di forme alternative di mobilità (pedibus, bici, scuolabus) per i percorsi casa scuola.

3 NUOVE POLITICHE PER LA MOBILITÀ E I TRASPORTI.

La forte criticità della situazione della qualità dell'aria relativamente a PM₁₀, NO₂ ed Ozono e l'impatto che hanno sulla salute umana le elevate concentrazioni di PM₁₀ e di Ozono impongono l'adozione di ulteriori politiche che assicurino il rispetto dei limiti in Piemonte.

Peraltro, per beneficiare della “estensione temporale” prevista nella proposta di direttiva COM(2005) 447 def del 21 settembre 2005, è necessario individuare, in aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria ai sensi degli artt. 7, 8 e 9 del D.Lgs. n. 351/1999, nuovi e più efficaci provvedimenti ed azioni, che consentano di ridurre sensibilmente le emissioni primarie di PM₁₀ e di Ossidi di Azoto, così come quelle dei precursori del PM₁₀ e dell'Ozono, in tutti i settori in cui è possibile individuare un margine di riduzione delle emissioni. Lo sforzo da compiere deve essere organico, protratto nel tempo, coordinato e corale tra tutti i soggetti (Regione, Province, Comuni) coinvolti ai vari livelli di attuazione dei piani di azione.

Il presente Stralcio di Piano per la mobilità tiene conto delle misure di abbattimento dell'inquinamento atmosferico indicate dalla Commissione Europea nell'allegato XV, parte B punto 3, della già citata proposta di direttiva del 21 settembre 2005, nonché del contenuto dell'art. 7 comma 3 del D.Lgs. n. 351/1999, che dispone che i piani di azione prevedano misure di controllo e, se necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico veicolare, che contribuiscono al superamento dei valori limite.

Si tratta, perciò, di prescrizioni che, ai sensi dell'art. 6 della l.r. 7 aprile 2000, n. 43, devono essere adottate direttamente dalla Giunta per il raggiungimento degli obiettivi e delle priorità di intervento a suo tempo approvati dal Consiglio, contestualmente alla citata l.r. 43/2000.

Lo Stralcio individua le azioni che, articolate nell'arco di quattro anni, consentono di raggiungere sul territorio piemontese una significativa riduzione delle emissioni di PM₁₀ e di NO_x, agendo contemporaneamente su:

- la limitazione della circolazione per i veicoli che hanno i più elevati valori di emissione per PM₁₀ ed NO_x;
- la riduzione del numero di chilometri percorsi.

Per la verifica dell'efficacia degli interventi di riduzione delle emissioni verrà utilizzato l'Inventario regionale (IREA), redatto secondo la metodologia CORINAIR ed elaborato con il software INEMAR, già adottato come metro di valutazione dalle Regioni firmatarie dell'Accordo del bacino padano.

Per assicurare elevate percentuali di riduzione delle emissioni, le misure per la limitazione della circolazione delle categorie di veicoli che hanno i più elevati valori di emissione devono essere applicate su tutto il territorio regionale. Questo garantisce una riduzione delle emissioni anche nelle Zone di Mantenimento, che consente di contribuire al rispetto dei limiti a più lungo termine e alla conservazione della migliore qualità dell'aria compatibile con lo sviluppo sostenibile.

Al fine di ridurre il numero di chilometri percorsi dai veicoli privati, saranno messe in atto politiche per il sostegno e lo sviluppo del trasporto collettivo che consentano la razionalizzazione degli spostamenti sistematici (casa - lavoro, casa - scuola), così come politiche per la razionalizzazione del trasporto e la distribuzione delle merci. Tali misure saranno dedicate prioritariamente alle aree in cui vengono percorsi il maggior numero di chilometri, che sono peraltro quelle in cui la situazione della qualità dell'aria risulta maggiormente compromessa, vale a dire alle Zone di Piano, in modo tale da accompagnare le misure dei Piani provinciali di Azione.

3.1 MISURE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITÀ SU TUTTO IL TERRITORIO REGIONALE

Sono di seguito indicate le prescrizioni che si applicano su tutto il territorio della Regione Piemonte, per tutti i veicoli utilizzati per trasporto pubblico locale e per i servizi integrativi allo stesso (2.1.1), per tutti i veicoli di proprietà delle persone fisiche residenti in Piemonte utilizzati per il trasporto privato (2.1.2) e per tutti i veicoli di proprietà di ditte individuali, associazioni, enti e soggetti pubblici, società di qualsiasi natura giuridica con sede legale in Piemonte, utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio (2.1.3). Le presenti prescrizioni sono direttamente applicabili e, ai sensi dell'art. 6 della l.r. 7 aprile 2000, n. 43, costituiscono obbligo di adempimento da parte di tutti i soggetti pubblici e privati a cui sono rivolte.

Stante la generalizzata situazione di criticità presente in Piemonte, le misure che seguono costituiscono il livello minimo di intervento da realizzare uniformemente su tutto il territorio regionale. Pertanto, le Province ed i Comuni assegnati alle Zone di Piano, nell'ambito dei Piani di Azione, devono adottare le ulteriori e significative misure, così come indicato al paragrafo 2.2.

La riduzione delle emissioni primarie attesa dall'attuazione delle presenti prescrizioni è stimata per l'NO_x nel 18,9 % delle emissioni totali regionali (dovute all'apporto di tutte le sorgenti) e per il PM₁₀ nel 12,2 % delle emissioni totali regionali.

Annualmente si procederà alla verifica dell'efficacia delle misure e alla loro eventuale ricalibrazione anche in funzione dell'evoluzione tecnologica nel frattempo intervenuta. Una prima verifica verrà effettuata entro il 31 marzo 2007.

Le Province ed i Comuni attuano tutte le opportune iniziative di vigilanza sul rispetto dei contenuti del presente Stralcio di Piano e di informazione e sensibilizzazione del pubblico sui medesimi, allo scopo di favorire una partecipazione responsabile di tutti i soggetti interessati e la più efficace attuazione degli stessi.

La verifica dell'osservanza delle prescrizioni relative alle limitazioni della circolazione stabilite nel presente Stralcio di Piano è svolta dagli organismi di vigilanza preposti in base alle proprie competenze, secondo l'articolazione prevista dall'articolo 12 del Decreto legislativo n. 285/1992 "Nuovo codice della strada" in relazione all'espletamento dei servizi di polizia stradale.

Del pari, i Comuni e le Amministrazioni interessate provvedono a modificare i permessi di circolazione, transito e sosta già rilasciati, in maniera da renderli conformi alle disposizioni del presente Stralcio di Piano entro e non oltre il 1 ottobre 2007.

I veicoli per il trasporto di soggetti disabili sono esclusi dall'applicazione delle misure di cui ai punti 2.1.2 e 2.1.3.

I veicoli iscritti nei registri delle auto storiche¹ sono esclusi dall'applicazione delle misure di cui al punto 2.1.2.

I veicoli alimentati a gpl e metano (anche bifuel) con omologazioni precedenti all'EURO 1 sono esclusi dall'applicazione delle limitazioni di cui ai punti 2.1.2 e 2.1.3.

Sono, altresì, esclusi dal presente stralcio di piano i veicoli oltre 3,5 ton, le macchine agricole, le macchine operatrici e gli autocaravan, per i quali si provvederà con apposito provvedimento.

A partire dall'autunno 2009, ulteriori limitazioni della circolazione potranno essere estese ai veicoli Diesel EURO 3 ed EURO 4 non dotati di sistemi di contenimento del particolato, con modalità che saranno stabilite tenendo conto dell'evoluzione tecnologica nel frattempo intervenuta.

3.1.1 Misure per la riduzione delle emissioni dovute ai veicoli utilizzati per il trasporto pubblico locale e per i servizi integrativi allo stesso.

Sono di seguito indicate le misure per il miglioramento del trasporto pubblico locale, nonché le prescrizioni che si applicano su tutto il territorio della Regione Piemonte per i veicoli adibiti al trasporto pubblico locale e ai servizi integrativi allo stesso:

1. i provvedimenti che stanzieranno fondi regionali destinati all'acquisto di veicoli per il trasporto pubblico locale ovvero per i servizi integrativi allo stesso (sostituzione dei mezzi obsoleti, potenziamento e ammodernamento delle flotte deficitarie) prevederanno come finanziabili esclusivamente tipologie di veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione:
 - veicoli alimentati a metano, preferibilmente omologati EEV;
 - veicoli ibridi dotati di motori a combustione interna preferibilmente omologati EEV;
 - veicoli elettrici;
 - in subordine, veicoli alimentati a gasolio, dotati di sistemi per la massima riduzione delle emissioni di particolato e di ossidi di azoto, preferibilmente omologati EEV.
2. entro il 1 ottobre 2008, le emissioni di polveri dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale in Piemonte, già circolanti con motorizzazione a gasolio di più recente omologazione (EURO 1, EURO 2 ed EURO 3) dovranno essere migliorate mediante idonei sistemi per l'abbattimento del particolato. Per i veicoli omologati EURO 1 dovrà essere valutata la convenienza tra l'installazione dei sistemi di abbattimento del particolato e la loro sostituzione;
3. il programma di sostituzione dei mezzi obsoleti terrà conto della necessità di provvedere entro il 2009 alla sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti (PRE EURO, EURO 0 ed EURO 1) al fine di consentire, a partire dal 1 gennaio 2010, l'utilizzo esclusivo di veicoli EURO 1, EURO 2 ed EURO 3 dotati di sistemi per

¹ *Veicoli che avendo compiuto vent'anni dalla data di immatricolazione presentino requisiti di peculiarità dal punto di vista del loro rilievo industriale, legato a caratteristiche della meccanica, motoristica o del design, purché lo stato di conservazione sia tale da rispettare l'originale impianto costruttivo e sia certificato da centri specializzati specificatamente individuati, quali l'ASI; FMI, registri storici istituiti dalle case automobilistiche, il Club Auto d'epoca Reporter, l'European Car Club Le Veterane. Vedi legge regionale n. 23 del 23 settembre 2003 e DGR n. 54-11659 del 2 febbraio 2004*

l'abbattimento del particolato e di veicoli EURO 4 e successivi, conformati alle migliori tecnologie e caratterizzati da bassi livelli di emissione, come descritti al precedente punto 1;

4. a partire dal 1 ottobre 2010 è definitivamente vietata la circolazione di tutti i veicoli Diesel PRE EURO, EURO 0, nonché dei veicoli Diesel EURO 1, EURO 2, EURO 3 ed EURO 4 non dotati di sistemi di contenimento del particolato.

3.1.2 Misure per la riduzione delle emissioni dovute ai veicoli utilizzati per il trasporto privato.

Le misure che seguono si applicano sul territorio della Regione Piemonte a tutti i veicoli di proprietà delle persone fisiche residenti in Piemonte utilizzati per il trasporto privato:

1. nel periodo dal 6 novembre 2006 al 31 marzo 2007, è vietata la circolazione nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8 alle ore 18,30, di tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'EURO 1 e di tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'EURO 2. È vietata altresì negli stessi orari la circolazione dei ciclomotori e motocicli a due tempi non conformi alla normativa EURO 1, immatricolati da più di 10 anni;
2. i Sindaci dei Comuni assegnati alle Zone di Mantenimento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria possono prevedere, con proprio provvedimento, una diversa articolazione degli orari del divieto, per consentire alla propria cittadinanza la fruizione dei servizi essenziali.
3. dal 1 ottobre 2007, è vietata la circolazione dalle ore 8 alle ore 18,30 di tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'EURO 1 e di tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'EURO 2. È altresì vietata negli stessi orari la circolazione dei ciclomotori e motocicli a due tempi non conformi alla normativa EURO 1, immatricolati da più di 10 anni;
4. dal 1 ottobre 2008 è vietata la circolazione, dalle ore 8 alle ore 18,30, di tutti i veicoli Diesel EURO 2, immatricolati da più di 10 anni;
5. per promuovere la rapida dismissione dei veicoli più inquinanti, sono previste a favore dei proprietari le incentivazioni di cui al punto 2.3.

3.1.3 Misure per la riduzione delle emissioni dovute ai veicoli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio.

Le misure che seguono si applicano sul territorio della Regione Piemonte a tutti i veicoli, fino a 3,5 ton, di proprietà di ditte individuali, associazioni, enti e soggetti pubblici, società di qualsiasi natura giuridica con sede legale in Piemonte, utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio:

1. dal 6 novembre 2006 al 31 marzo 2007 è vietata la circolazione dalle 8 alle 12 di tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'EURO 1 e per tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'EURO 2. È vietata altresì negli stessi orari la circolazione dei ciclomotori e motocicli a due tempi non conformi alla normativa EURO 1, immatricolati da più di 10 anni;

2. i Comuni possono provvedere ad una diversa articolazione degli orari di cui al punto 1 per tener conto di quanto già individuato nell'ambito dei regolamenti comunali per il trasporto e la distribuzione delle merci.
3. dal 1 ottobre 2007 è vietata la circolazione, dalle ore 8 alle ore 18,30, di tutti i veicoli alimentati a benzina con omologazioni precedenti all'EURO 1 e per tutti i veicoli diesel con omologazioni precedenti all'EURO 2. È altresì vietata negli stessi orari la circolazione dei ciclomotori e motocicli a due tempi non conformi alla normativa EURO 1, immatricolati da più di 10 anni;
4. dal 1 ottobre 2008 è vietata la circolazione, dalle ore 8 alle ore 18,30, di tutti i veicoli Diesel EURO 2, immatricolati da più di 10 anni;
5. per promuovere la rapida dismissione dei veicoli più inquinanti, sono previste a favore dei proprietari le incentivazioni di cui al punto 2.3.

3.2 Misure per la riduzione delle emissioni dovute alla mobilità nei Comuni assegnati alla Zona di Piano.

Le Province, di concerto con i Comuni assegnati alla Zona di Piano, confermano, integrano o modificano i propri Piani di Azione, elaborati ai sensi della D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623 per la parte relativa alla mobilità, tenendo conto delle linee guida che seguono e delle limitazioni alla circolazione stabilite a livello generale per tutto il territorio regionale nel paragrafo 2.1.

Per consentire alla Regione di ottemperare alle verifiche annuali dell'efficacia dei piani previste dalla normativa, le Province relazionano alla Regione entro il 31 marzo di ciascun anno sulla situazione relativa all'anno precedente, circa: lo stato di attuazione del Piano di Azione ed in particolare degli interventi previsti nelle linee guida, la stima della riduzione del numero di chilometri percorsi in area urbana e la stima della conseguente riduzione delle emissioni ottenuta. A tal fine i Comuni interessati garantiscono alle Province la disponibilità dei dati necessari per la predisposizione della relazione annuale.

I Comuni assegnati alla Zona di Piano, nella predisposizione e nell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, e le Province, nella predisposizione e nell'aggiornamento del Piano del traffico per la viabilità extraurbana, tengono conto delle disposizioni del presente Stralcio di Piano.

Linee guida per integrazione e la modifica dei Piani Provinciali di Azione.

Le modificazioni ed integrazioni da apportare ai Piani di Azione devono essere finalizzate al raggiungimento, entro il 2009, di una riduzione del numero di chilometri percorsi nelle aree urbane non inferiore al 20% rispetto alla situazione che si viene a creare in seguito alla modificazione del parco circolante indotta dalle prescrizioni di cui al paragrafo 2.1.

Il procedimento di concertazione tra le Province ed i Comuni in Zona di Piano previsto negli indirizzi di cui alla D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623, necessario ai fini della modificazione e dell'integrazione dei Piani di Azione, deve basarsi sulle seguenti linee guida:

1. il processo di realizzazione e completamento delle zone di limitazione totale (Zone pedonali) o parziale (ZTL) del traffico con copertura di almeno il 20% delle strade dei centri abitati, deve essere ultimato entro il 1 ottobre 2007, almeno per tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano con popolazione superiore a 20.000 abitanti;
2. nei Comuni assegnati alla Zona di Piano con popolazione superiore a 10.000 abitanti il processo di realizzazione e completamento delle zone di limitazione totale (Zone pedonali) o parziale (ZTL) del traffico con copertura di almeno il 20% delle strade dei centri abitati, deve essere ultimato entro il 1 ottobre 2008;
3. le Province, di concerto con i Comuni interessati, possono estendere le prescrizioni dei punti precedenti anche a Comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, ove ritenuto praticamente realizzabile;
4. le limitazioni del traffico nelle ZTL devono coinvolgere tipologie di veicolo ulteriori rispetto a quelle già interessate dalle prescrizioni del paragrafo 2.1. e possono essere più drastiche rispetto a quelle già indicate nella D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623.
5. tenendo conto che, secondo quanto già stabilito dallo Stralcio di Piano 5, approvato contestualmente alla legge 43/2000 e dalla D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623, tutte le imprese e gli enti con più di 300 dipendenti, site in Comuni assegnati alle Zone di Piano, devono predisporre il piano spostamento casa-lavoro, le Province verificano l'adempimento di tale obbligo e promuovono la nomina del Responsabile della mobilità dell'area della Zona di Piano (Mobility manager della Zona di Piano) e l'istituzione della struttura di supporto e di coordinamento tra i responsabili della mobilità aziendale. Il Responsabile della mobilità dell'area coadiuverà la Provincia nella predisposizione del Piani di azione anche al fine di individuare le azioni che possono essere messe in atto da imprese ed enti per ridurre l'utilizzo del mezzo individuale per gli spostamenti casa-lavoro.

3.3 Misure per l'incentivazione del processo di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità.

A favore dei proprietari dei mezzi interessati dalle misure per la riduzione delle emissioni dovute al trasporto privato, di cui al paragrafo 2.1.2 ed al fine di incentivare la più rapida dismissione dei veicoli per i quali sono stabiliti i progressivi divieti di circolazione, è in corso l'intervento stabilito con D.G.R. 147-3667 del 2 agosto 2006 che destina €5.000.000,00 a beneficio dei soggetti in possesso dei requisiti previsti dalla D.G.R. medesima.

Inoltre, la Regione implementerà la propria azione con ulteriori agevolazioni, quali, ad esempio, buoni sconto per l'acquisto di un abbonamento annuale per il servizio di trasporto pubblico regionale, sia automobilistico (urbano ed extraurbano di linea), sia ferroviario (esercitato da Trenitalia e GTT), oppure per l'abbonamento annuale al servizio di CAR SHARING. Dette agevolazioni saranno disciplinate con successivi provvedimenti, che stabiliranno le modalità e le condizioni per l'accesso alle medesime.

A favore dei proprietari dei mezzi interessati dalle misure di cui al paragrafo 2.1.3 ed al fine di favorire la più rapida dismissione dei veicoli per i quali al medesimo paragrafo sono stabiliti i

progressivi divieti di circolazione, la Regione prevederà specifiche incentivazioni nell'ambito della programmazione dei fondi strutturali 2007 – 2013, nonché della programmazione regionale di settore già in essere o di prossima predisposizione.

Al fine di favorire la riduzione di emissioni di polveri nel trasporto pubblico, con D.G.R. 30-3124 del 12 giugno 2006, sono stati destinati €4.000.000,00 per la dotazione di sistemi di abbattimento del particolato ai mezzi già in circolazione.

Con successivo provvedimento, proposto dall'Assessore all'Ambiente di concerto con l'Assessore ai Trasporti, saranno definiti gli ulteriori criteri di riordino e di razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale cui dovranno uniformarsi gli Enti soggetti di delega di cui alla l.r. n. 1/2000. In particolare, dovranno trovare impulso i servizi alternativi - quali, ad esempio, i taxi collettivi ed i servizi a chiamata - effettuati con veicoli a basso impatto ambientale a sostegno dei quali potranno essere riconosciuti eventuali specifici contributi.

Alle Province saranno destinate risorse per porre in essere, in collaborazione con i Comuni, le opportune iniziative di informazione e di sensibilizzazione del pubblico sui contenuti del presente Stralcio di Piano, nonché per incentivare le iniziative delle imprese e degli enti con più di 300 dipendenti per ridurre l'utilizzo del mezzo individuale per gli spostamenti casa-lavoro.

3.4 MISURE DI CONCERTAZIONE CON LO STATO PER IL COMPLETAMENTO DEL PROCESSO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DOVUTE ALLA MOBILITÀ.

Le misure previste nel presente Stralcio di Piano sono adottate nel rispetto dei limiti che la vigente normativa nazionale pone a carico delle Regioni e degli Enti locali.

La situazione di criticità evidenziata dalla valutazione della qualità dell'aria del 2004 e del 2005 richiede che lo Stato Italiano ponga in essere ulteriori interventi in grado di coadiuvare, sostenere e completare le iniziative intraprese a livello regionale.

Pertanto la Regione Piemonte si farà carico di avviare una fase di concertazione a livello nazionale, finalizzata ad ottenere:

- il definitivo divieto di utilizzo e di circolazione dei veicoli più inquinanti;
- la promozione di una campagna di incentivazione alla rottamazione dei veicoli più inquinanti graduata in funzione delle caratteristiche di emissioni del veicolo acquistato in sostituzione, affinché:
 - sia incentivato esclusivamente l'acquisto di veicoli con motorizzazioni non inferiori all'EURO 4, prevedendo per il Diesel anche l'obbligo di sistemi di contenimento del particolato;
 - sia prevista la maggiorazione dell'incentivo in caso di acquisto di un veicolo con motorizzazione non inferiore all'EURO 4 alimentato a metano o gpl, oppure di un veicolo omologato EEV;
- la previsione di idonee misure per la riduzione delle emissioni dovute al traffico autostradale, quali ad esempio la limitazione della velocità.

PUNTO 4

IL COMUNICATO STAMPA DEL CAMPER CLUB LA GRANDA DEL 18.09.2006

CAMPER CLUB "LA GRANDA"

www.camperclublagranda.it

beppe@cnet.it

COMUNICATO STAMPA LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI IN PIEMONTE ESCLUSI GLI AUTOCARAVAN SODDISFAZIONE DEL CAMPER CLUB LA GRANDA

La Giunta Regionale del Piemonte nell'adottare la deliberazione di attuazione alla Legge Regionale 43/2000 ha provveduto ad escludere dalle limitazioni alla circolazione a partire dal prossimo 6 novembre alcune categorie di veicoli, tra i quali gli autocaravan.

Il Camper Club la Granda che era tempestivamente intervenuto nel segnalare la necessità di questo provvedimento di esclusione esprime a tal propositi la propria piena e grossa soddisfazione nel vedere pienamente riconosciute le proprie tesi che con forza, fermezza erano state rappresentate agli amministratori delle regioni interessate.

"Non posso che dirmi soddisfatto, ha dichiarato Beppe Tassone Presidente del Camper Club la Granda, nel vedere riconosciute le argomentazioni che il Camper Club la Granda a nome degli utenti del plein air aveva rappresentato fin dal primo momento nel quale si era paventato un blocco per i camper.

Ringrazio gli amministratori della Regione Piemonte, l'assessore all'ambiente De Ruggero, l'assessore – camperista Mino Taricco ed i tanti consiglieri regionali che si sono interessati alla vicenda.

Il turismo all'aria aperta aveva bisogno di un riconoscimento della propria funzione e dell'importanza che ricopre nell'economia nazionale, una penalizzazione nella circolazione si sarebbe rivelata dannosa per le famiglie e per il turismo in genere. Si tratta ora di proseguire sulla strada della modernizzazione del parco circolante, senza peraltro una pericolosa e penalizzante spada di Damocle".

In merito alla questione l'assessore Taricco, in una nota inviata al Presidente del Camper Club La Granda, tra l'altro scrive *"Ti ho già espresso a voce la mia soddisfazione per il risultato ottenuto in relazione alla peculiarità degli autocaravan. E' evidente che per questi veicoli dovremo tener presente il rapporto tra il valore complessivo e quello del semplice motore per la trazione e le ricadute sociali di detta tipologia di mezzi"*.

Altra comunicazione di analogo tenore è pure giunta dal Consigliere Regionale Giorgio Ferraris che esprime la soddisfazione per il provvedimento che *"riconosce le giuste posizioni assunte in materia dal Camper Club La Granda"*.

PUNTO 5

LA LETTERA INVIATA IL 06.07.2006 DAL CAMPER CLUB LA GRANDA ALLA REGIONE PIEMONTE ED AL GOVERNO ITALIANO

CAMPER CLUB "LA GRANDA"

www.camperclublagranda.it

beppe@cnet.it

COMUNICATO STAMPA SUL DIVIETO DI CIRCOLAZIONE DEI CAMPER EURO 1 E ANTECEDENTI

Nei giorni scorsi su alcuni quotidiani sono apparse notizie, confermate anche dalla stesso assessorato, circa la determinazione della Regione Piemonte, pare in accordo anche con altre Regioni quali la Lombardia, il Veneto e la Liguria, di adottare provvedimenti atti ad interdire per sei mesi, a far data dal prossimo ottobre, ai veicoli euro 1 e antecedenti al fine di limitare le emissioni inquinanti.

Beppe Tassone, Presidente del Camper Club la Granda, nel manifestare la propria preoccupazione e la contrarietà ad un provvedimento che penalizzerebbe oltre modo il turismo all'aria aperta, ha inviato la seguente lettera all'Assessore Regionale del Piemonte Nicola De Ruggiero, al Presidente del Consiglio dei Ministri On. Romano Prodi ed al Ministro dell'Ambiente On. Alfonso Pecoraro Scanio.

Cuneo 06 luglio 2006

Preg.mo dr Nicola De Ruggiero
Assessore Ambiente
Regione Piemonte
Via Principe Amedeo 17
10123 Torino

e p.c. on Romano Prodi
Presidente Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi
00187 Roma

On. Alfonso Pecoraro Scanio
Ministro Ambiente e Tutela del
territorio
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

OGGETTO: LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE AUTOCARAVAN EURO 1 E ANTECEDENTI

Pregiatissimo Assessore,

Questa associazione, che è tra le maggiori in Europa, si fa interprete delle preoccupazioni di non pochi proprietari di autocaravan che rischiano di non poter utilizzare i propri mezzi, a far data dal prossimo ottobre, in quanto rientranti in categorie Euro 1 o antecedenti.

Questo sulla base di notizie ed articoli apparsi su svariati giornali che anticipano la determinazione della regione Piemonte (e pare di altre quali la Lombardia, la Liguria ed il Veneto) di interdire la circolazione a tali categorie di veicoli.

L'autocaravan, come ella sa, è un veicolo a finalità turistica che ultimamente sta svolgendo anche un importante ruolo di tipo sociale, consentendo alla famiglie dei portatori di handicap e dagli anziani, di potersi assicurare quel diritto alla mobilità ed al tempo libero che altri sistemi, molto più cari o incompatibili con le condizioni psichiche o fisiche, loro impediscono.

I camper oggetto del blocco sono veicoli che vengono utilizzati per lo più da categorie sociali deboli e percorrono, nel corso dell'anno, mediamente meno di quattromila chilometri: impedire di poterli utilizzare penalizzerebbe alquanto proprio quelle categorie che attraverso l'autocaravan possono concedersi, nei mesi invernali, soste in località climaticamente più favorevoli ed anche di poter trasportare soggetti portatori di handicap che, grazie alla privacy ed alla dignità che questo mezzo offre, possono fruire di quella libertà di movimento che la Costituzione ed il diritto civile prevedono, ma i fatti molte volte impediscono.

Comprendo a pieno le motivazioni che impongono l'adozione di misure atte al contenimento dell'inquinamento, ma ritengo che l'autocaravan, proprio per la propria scarsa percorrenza, non possa assicurare un valido contributo in questa direzione.

In compenso il divieto di circolazione per sei mesi "comminato" a molti autocaravan penalizzerebbe il turismo (in quanto impedirebbe la circolazione di tali mezzi provenienti da altre regioni) e nel contempo costringerebbe categorie deboli o meno abbienti a dover rinunciare a fruire del proprio tempo libero e della mobilità.

Per questo motivo nel dichiararmi preoccupato per le notizie di stampa che stanno circolando, chiedo alla signoria vostra un incontro al fine di scongiurare provvedimenti penalizzanti che rischiano di colpire categorie deboli ed indifese della nostra società, nemmeno in grado, sotto il profilo economico, di poter sostituire il proprio mezzo.

Nel contempo ricordo come il Piemonte (assieme con la Lombardia) stia oltremodo penalizzando il turismo all'aria aperta applicando una tariffa molto alta relativamente alla tassa di possesso degli autocaravan cosa che non avviene nel resto del Paese.

Siccome nel corso della recente campagna elettorale da più parti erano emerse assicurazioni sul ritorno ad una tassazione in linea con quella delle altre regioni, mi pregio di ricordale tale impegno che ritengo debba essere mantenuto.

In attesa di un suo cortese riscontro porgo i migliori saluti

Dr Beppe Tassone
Presidente Camper Club la Granda