



## CAPITOLO 6 - LE AZIONI DEL PIANO

Le azioni di risanamento dovranno garantire il rispetto dei limiti in tutte le zone soggette a quanto previsto dall'art. 8 del d. Lgs 351/99, cioè in tutte quelle in cui il superamento dei limiti sia stato misurato o stimato in almeno una maglia territoriale di 1 Km<sup>2</sup> all'interno dei comuni compresi nelle stesse, per almeno un parametro.

In tutte queste zone le azioni del Piano sono organizzate secondo due livelli di intervento:

- ◆ misure di contenimento dell'inquinamento atmosferico, propedeutiche alla definizione dei piani applicativi;
- ◆ azioni di intervento che prospettino una gamma di provvedimenti da specificare all'interno dei piani applicativi precedentemente concordati.

### 6.1 RASSEGNA DELLE MISURE DI CONTENIMENTO DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI

Il conseguimento di un miglioramento generalizzato della qualità dell'aria, nonché il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale, dipende da un complesso di misure a differente scala: nazionale, regionale, locale.

L'efficacia delle singole misure o della sovrapposizione di diverse misure applicate su contesti locali è soggetta ad un elevato grado di incertezza.

Si riporta una rassegna delle misure utili al contenimento degli inquinanti atmosferici presenti nel territorio siciliano riferibili alla normativa vigente (D.Lgs. 351/99 e DM 60/02). Successivamente verranno proposti i piani di azione studiati per i suddetti inquinanti e per le zone del territorio individuate come critiche per la presenza di inquinanti di natura industriale.

L'elenco delle misure riportato non è certamente esaustivo e sarà implementato, in occasione della prima revisione del Piano, in relazione all'evoluzione delle tecnologie, della normativa ed in funzione di un continuo ed efficace monitoraggio delle azioni che verranno attuate.

Per quanto riguarda le *Aree ad elevato rischio di crisi ambientale*, caratterizzate dalla presenza di impianti di notevole impatto ambientale soggetti ad A.I.A. (Autorizzazione Integrata Ambientale) statale, va evidenziato che misure risolutive per la tutela della qualità dell'aria devono essere adottate dall'Autorità competente (lo Stato) nell'ambito delle procedure di cui al D. Lgs. 59/05.

#### 6.1.1 Misure di carattere generale valevoli per tutti gli inquinanti e per tutto il territorio

Il trasporto è la fonte principale di inquinamento atmosferico per cui, un'attività volta a conseguire una riduzione della pressione dovuta al traffico veicolare privato, a convertire il trasporto merci da gomma a rotaia o ro-ro ed in generale a favorire l'intermodalità dei vettori di trasporto deve integrarsi con misure più puntuali.

Le azioni a livello nazionali sono riferite al tempestivo recepimento delle direttive comunitarie e/o alla loro attuazione con i provvedimenti di tipo statale. Sarà importante che sia garantito il flusso finanziario per la realizzazione delle grandi opere che possono influire sulla qualità dell'aria.

La pianificazione regionale potrà avere un ruolo importante attraverso una impostazione dei piani di settore e della loro attuazione. L'attuazione del Piano Energetico Regionale sarà significativa. Il sostegno alle iniziative di certificazione e di agenda 21 possono dare un importante contributo.

Le azioni locali sono indirizzate alle misure sul trasporto locale e al traffico (vedasi grandi centri in cui il contributo del traffico locale è comparabile a quello di attraversamento). Una riduzione delle emissioni di inquinanti conseguibile con gli interventi che saranno descritti, consentono la riduzione dell'inquinamento acustico e la riduzione delle malattie cardiovascolari.

##### A. Interventi di natura tecnologico-strutturale:

1. Incentivazione al risparmio energetico
2. Verifica del buon funzionamento degli impianti di riscaldamento e di combustione in genere
3. Bollino blu annuale obbligatorio su tutto il territorio regionale per i veicoli immatricolati nella Sicilia
4. Incentivazione all'uso del metano per gli impianti di riscaldamento e per i grandi impianti di combustione industriale
5. Riduzione dei fattori di emissione per km percorso dai mezzi di trasporto pubblici e privati mediante interventi tecnologici (svecchiamento del parco circolante, trattamento più efficiente dei gas di scarico, utilizzo di carburanti alternativi, aumento di veicoli elettrici,...).



6. Fluidificazione del traffico dei veicoli a motore mediante interventi di miglioramento della rete stradale (nuove strade, sovra- sotto-passi, ...)
7. Incremento delle piste ciclabili e delle aree pedonali
8. Ampliamento delle aree urbane vietate al traffico veicolare, in particolare quello privato ed in genere ai veicoli a motore più inquinanti (non dotati di marmitta catalitica, di omologazione del motore meno recente, ...)
9. Incremento dell'offerta di mezzi pubblici e miglioramento della qualità del servizio (ferrovia, autobus, metro/bus cittadini) e delle infrastrutture (rete ferroviarie, parcheggi scambiatori, aree di sosta, sistemi informativi, ...), sia per il trasporto di persone, sia di beni
10. Incentivazione alla certificazione ambientale (EMAS, ISO 14000) di imprese, enti e comunità di cittadini con particolare riguardo alle aree a rischio di inquinamento atmosferico.
11. Presenza diffusa su tutta la rete di distribuzione di carburanti di nuova generazione (ad esempio: benzine a bassissimo tenore di benzene e zolfo, biodiesel, gasolio a bassissimo tenore di zolfo, anticipando i tempi previsti dall'Unione europea a partire dal 2005-2009)
12. Verifica degli obiettivi previsti dalla legge 413/97 volta al contenimento delle emissioni evaporative dai sistemi di produzione, stoccaggio e distribuzione degli idrocarburi.
13. Organizzazione capillare del sistema distributivo di carburanti alternativi (elettricità, gas metano, GPL)

#### **B. Interventi di mitigazione della domanda di mobilità privata:**

1. Ampliamento delle aree pedonalizzate o accessibili ai soli mezzi pubblici, servite da parcheggi scambiatori (possibilmente coperti al fine di ridurre le emissioni evaporative nei periodi estivi).
2. Attivazione di sportelli unici di supporto ai cittadini e alle imprese, fruibili anche da remoto (servizi via internet) e/o da sedi decentrate (es. Comuni periferici).
3. Definizione di accordi con le categorie interessate per razionalizzare i flussi delle merci soprattutto da e per i centri storici, favorendo il trasporto delle stesse con mezzi più eco-compatibili (es. metano).
4. Applicazione di tariffe minori sui biglietti di ingresso a manifestazioni (mostre, fiere, etc.) ai possessori di biglietti di mezzi pubblici.
5. Realizzazione di un coordinamento dei Mobility Manager (DM 27/03/98) anche al fine di:
  - ◆ Applicare un sistema tariffario integrato connesso alla bigliettazione intelligente.
  - ◆ Diversificare gli orari di apertura dei grandi centri di aggregazione (es. scuole, centri commerciali, ...).
  - ◆ Favorire la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e la fruibilità degli stessi da parte dei cittadini, a discapito dei mezzi privati (ad es. attraverso l'estensione delle corse anche a Comuni vicini, parcheggi scambiatori integrati, corsie privilegiate/semafori privilegiati per bus...).
  - ◆ Realizzare percorsi ciclabili.
  - ◆ Favorire l'applicazione del "car-sharing" e del "car-pooling".
  - ◆ Decentrare alcuni poli di attrazione di cittadini e dotarli di trasporti pubblici possibilmente su rotaia (es. Università).
  - ◆ Promuovere il coordinamento tra realtà produttive/erogatrici di servizi presenti nella stessa area territoriale, al fine di creare le condizioni per l'attuazione di servizi di trasporto collettivo.

Le misure riguardanti i trasporti sono orientati prevalentemente a favorire la riduzione del traffico privato su strada in ambito urbano e del traffico merci su gomma in ambiente extraurbano.  
L'applicazione di una seria politica di attivazione di piste ciclabili sarebbe favorita dal clima mite della regione.

### **6.1.2 Misure da applicare per la riduzione degli inquinanti PM<sub>10</sub> e IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici)**

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento dell'inquinante PM<sub>10</sub> e del Benzo(a)pirene in esso contenuto, da attuarsi:

- ◆ in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale,
- ◆ in modo programmato e obbligatorio nei Comuni di fascia A,
- ◆ in base ad accordi locali, nei Comuni di fascia B,
- ◆ per i rimanenti Comuni di fascia C, si consiglia di adottare comunque accordi o provvedimenti di natura volontaria, volti a prevenire l'acuirsi del fenomeno a livello locale e regionale.

#### **Azioni in zone A:**



Nelle zone A individuate nel Capitolo 3, devono essere predisposti **piani di azione** costituiti da provvedimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico (“Azioni integrate”), in combinazione con interventi da effettuare in fase di emergenza (“Azioni dirette”), volti alla mitigazione/risoluzione del problema di durata temporale limitata e per porzioni definite del territorio. L'applicazione di efficaci “azioni integrate” deve portare, alla data limite del 01/01/2010, al superamento della necessità di dette azioni dirette, di carattere estemporaneo.

### **Azioni integrate:**

1. Presenza nella rete di distribuzione solo di gasolio a basso tenore di zolfo (< 50 mg/kg)
2. Incentivi alla metanizzazione degli impianti di riscaldamento e di centrali termiche industriali e disincentivazione all'uso di combustibili fossili a medio-alto tenore di zolfo (es. oli pesanti, nafta), se non dotati di idonei sistemi di abbattimento delle polveri.
3. Intensificazione delle verifiche in strada dei livelli di opacità dei veicoli diesel con particolare riguardo ai mezzi pesanti e commerciali.
4. Intensificazione delle verifiche in strada delle prestazioni dei ciclomotori a due tempi.
5. Trasformazione dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio verso combustibili più eco-compatibili (metano-GPL- elettrici).
6. Alimentazione con biodiesel o gasolio a basso tenore di zolfo dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio (autobus, veicoli trasporto rifiuti, autovetture, etc.).
7. Incentivi alla trasformazione dei taxi verso combustibili gassosi, in primis il metano.
8. Alimentazione con biodiesel o gasolio a basso tenore di zolfo dei taxi alimentati a gasolio.
9. Incentivi alla trasformazione dei mezzi commerciali a prevalente azione locale, verso combustibili gassosi, in primis il metano.
10. Riduzione dei livelli di emissione di polveri e IPA delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS e ISO 14000) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti, al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area.
11. Attivazione di campagne di sensibilizzazione, educazione e informazione partendo dalle scuole fino a raggiungere il singolo cittadino.
12. Realizzazione di barriere sempreverdi ad elevata ramificazione lungo le principali direttrici di traffico.
13. Esecuzione delle operazioni di lavaggio frequenti delle strade soprattutto durante i periodi di stabilità atmosferica delle stagioni autunnali, invernali e primaverili.
14. Verifica del rispetto del divieto di combustione all'aperto di ramaglie e altri residui vegetali (al fine di favorirne il conferimento a centri di riutilizzo).

**Azioni dirette:** queste azioni vengono messe in atto al fine di impedire il superamento dei 35 giorni all'anno in cui le PM<sub>10</sub> risultino eccedere l'indicatore di effetto acuto espresso dalla media giornaliera (dal 2005 è pari a 50 µg/m<sup>3</sup>). Lo scopo è quello di disincentivare la circolazione dei mezzi privati, soprattutto quelli maggiormente inquinanti e di impedire l'accesso a specifiche aree e in determinati periodi a veicoli con scarsa ecocompatibilità (es. non alimentati a GPL/metano, oppure con omologazione non recente del motore).

1. Blocco del traffico per i veicoli commerciali pesanti e autoarticolati ad alimentazione diesel immatricolati prima del 01/10/1997 o comunque non rispondenti alla normativa 91/542/EEC Stage II, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso) a meno che non siano dotati di FAP
2. Blocco del traffico per le autovetture ad alimentazione diesel immatricolate prima del 01/01/1997 o comunque non rispondenti alla normativa 94/12/EC (Euro II).
3. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi funzionanti a combustibili non gassosi, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso) a meno che non siano dotati di FAP.
4. Blocco del traffico per le autovetture alimentate a benzina immatricolate prima del 01/01/1993 o comunque non rispondenti alla normativa 91/441/EEC (Euro I).
5. Blocco dei motoveicoli/ciclomotori non catalizzati.
6. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 10 kg/die) di polveri, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
7. Attuazione di piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager.
8. Intensificazione della frequenza di lavaggio delle strade.
9. Intensificazione dei controlli sulla circolazione e la sosta da parte delle autorità preposte (vigili, polizia, carabinieri, guardia di finanza).



## **Azioni in zone B:**

Nelle zone B individuate nel Capitolo 3 devono essere predisposti **piani di risanamento** costituiti da accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico (“Azioni integrate”) già elencati per le zone A. A differenza delle zone A, non si applicano “azioni dirette”.

## **Azioni in zone C:**

Nelle zone C individuate nel Capitolo 3, devono essere predisposti **piani di mantenimento** costituiti da accordi e provvedimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico di carattere generale come elencate al paragrafo 6.1.1.

### **6.1.3 Misure da applicare per la riduzione degli inquinanti Benzene, Piombo, CO, SO<sub>2</sub>**

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. L.vo. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento di questi inquinanti da attuarsi:

- ◆ in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale, in modo programmato e obbligatorio nei Comuni di fascia A,
- ◆ in base ad accordi locali, nei Comuni di fascia B,
- ◆ per i rimanenti Comuni di fascia C, si consiglia di adottare comunque comportamenti virtuosi di natura volontaria, volti a prevenire l'acuirsi del fenomeno a livello locale.

Per quanto concerne le azioni da intraprendere per ridurre le emissioni di questi inquinanti nei centri densamente popolati e sulle grandi arterie di attraversamento del territorio regionale, occorre puntare l'attenzione soprattutto sul traffico privato (benzene, CO), sulla movimentazione delle merci effettuata con automezzi pesanti (SO<sub>2</sub>) e sui combustibili (SO<sub>2</sub>) e sul funzionamento ottimale degli impianti da riscaldamento (CO).

Le azioni strutturali individuate sono, quelle generali indicate al paragrafo 6.1.1.

Per quanto attiene al Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>), nonostante i livelli registrati in atmosfera possano ritenersi ampiamente al di sotto delle soglie indicative di un'esposizione cronica critica, in talune realtà, prossime ad aree di tipo industriale e portuale, è possibile che si registrino limitati episodi acuti di inquinamento da SO<sub>2</sub>. Nelle aree industriali-portuali, è possibile che, in concomitanza di particolari condizioni meteorologiche, si verifichino valori di concentrazione media oraria prossimi al valore limite di 350 µg/m<sup>3</sup> (DM 60/2002).

## **Azioni in zona A**

Qualora si evidenziassero superamenti delle soglie previste, le azioni sarebbe quelle di seguito elencate.

**Azioni integrate:** Tutte quelle indicate nel paragrafo 6.1.1. ed inoltre:

1. Riduzione dei livelli di emissione di SO<sub>2</sub>, CO, Benzene e Piombo delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area

**Azioni dirette:** queste azioni dovrebbero essere messe in atto al fine di impedire il superamento dei valori limite e della soglia di allarme. Per il Piombo non si prevedono azioni dirette, in quanto il metallo non è più presente nella formulazione delle benzine e non sono individuabili fonti di emissioni specifiche da particolari attività.

Lo scopo è quello di disincentivare la circolazione dei mezzi maggiormente inquinanti e di impedire l'accesso a specifiche aree e in determinati periodi a veicoli con scarsa eco-compatibilità (es. non alimentati a GPL/metano, oppure con omologazione non recente del motore). Nella fattispecie:

Superamento soglia di allarme di SO<sub>2</sub>:

1. Blocco del traffico pesante e commerciale diesel immatricolato prima del 01/10/1997 all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)



2. Blocco delle autovetture diesel immatricolate prima del 01/01/1997
3. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi funzionanti a combustibili non gassosi, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso), non dotati di sistemi di abbattimento della SO<sub>2</sub>
4. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 10 kg/die) di SO<sub>2</sub>, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)  
Superamento valore limite di CO e valore limite annuale di Benzene:
  1. Blocco delle autovetture a benzina immatricolate prima del 01/01/1993
  2. Blocco dei motoveicoli/ciclomotori non catalizzati
  3. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 10 kg/die) di CO, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
  4. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi
  5. Attuazione dei piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager.

## **Azioni in zone B**

Le zone B sono identificate nel Capitolo 3.

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "Azioni integrate" a livello regionale (vedi quanto elencato al punto Azioni in zona A).

## **Azioni in zone C**

Le zone C sono intese come le aree afferenti all'intero territorio regionale, eccezion fatta per le zone B precedentemente trattate.

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico, "Azioni integrate" sovrazonali o a livello regionale come già elencato al punto 6.1.1.

### **6.1.4 Misure da applicare per la riduzione del Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>)**

Come già citato nel Capitolo 2 il biossido di azoto riveste un ruolo fondamentale nei meccanismi di formazione dello smog fotochimico.

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. Lgs. 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento di questo inquinante, che comunque negli ultimi anni non ha superato le soglie di allarme pur mostrando superamenti del valore limite orario e di media annuale, con un trend medio in crescita, in modo esteso prevalentemente sulle zone pianeggianti della regione:

- ◆ in modo programmato e strutturale sui principali assi viari di attraversamento del territorio regionale, in modo programmato e obbligatorio nei Comuni di fascia A;
- ◆ in base ad accordi locali, nei Comuni di fascia B;
- ◆ per i rimanenti Comuni di fascia C, si consigliano comunque dei comportamenti virtuosi di natura volontaria volti a prevenire l'acuirsi del fenomeno a livello locale e regionale.

Per quanto concerne le "**Azioni integrate**" da intraprendere per ridurre le emissioni di questo inquinante nei centri densamente popolati e sulle grandi arterie di attraversamento del territorio regionale, occorre puntare l'attenzione soprattutto sul traffico privato con veicoli diesel, sulla movimentazione delle merci effettuata con automezzi pesanti e sul buon funzionamento degli impianti di riscaldamento e degli impianti di combustione in genere.

Le azioni strutturali individuate sono quelle citate al paragrafo 6.1.1.

## **Azioni in zona A:**

Le Zone A sono quelle individuate al Capitolo 3.

Trattasi anche in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico, le così dette "Azioni integrate" che prevedano, oltre alle misure già citate al punto 6.1.1, le seguenti azioni:



### **Azioni integrate:**

1. Intensificazione delle verifiche in strada dei livelli di emissione di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel con particolare riguardo ai mezzi pesanti e commerciali.
2. Trasformazione dei veicoli di enti o aziende pubbliche alimentati a gasolio verso combustibili più ecocompatibili (metano-GPL-elettrici-ibridi)
3. Incentivi alla trasformazione dei taxi verso combustibili gassosi, in primis il metano
4. Incentivi alla trasformazione dei mezzi commerciali a prevalente azione locale, verso combustibili gassosi, in primis il metano
5. Riduzione dei livelli di emissione di NO<sub>x</sub> delle attività produttive esistenti nel territorio anche mediante accordi volontari (es. EMAS/ISO 14000) e regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti, al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area
- 6.

### **Azioni dirette**

Queste le azioni che dovrebbero essere messe in atto al fine di impedire il superamento dei valori limite e della soglia di allarme del biossido di azoto:

1. Blocco del traffico pesante e commerciale diesel immatricolato prima del 01/10/1997 all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
2. Blocco delle autovetture diesel immatricolate prima del 01/01/1997, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
3. Blocco delle autovetture a benzina immatricolate prima del 01/01/1993 e dei ciclomotori immatricolati prima del 01/06/1999, all'interno di aree prestabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso).
4. Limitazione degli orari di riscaldamento per impianti termici civili e produttivi all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
5. Blocco di attività produttive comportanti l'emissione significativa (> 60 kg/d) di NO<sub>x</sub>, all'interno di aree stabilite (possono coincidere con la totalità del territorio o con porzioni dello stesso)
6. Attuazione di piani di trasporto alternativi, previa opportuna campagna informativa capillare, così come predisposti dai mobility manager.
- 7.

### **Azioni in zona B**

Le Zone B sono quelle individuate al Capitolo 3.

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "Azioni integrate" già previste per le zone A.

### **Azioni in zona C**

Le Zone C sono quelle individuate al Capitolo 3.

Trattasi in questo caso di un pacchetto di accorgimenti da porre in essere in modo strutturale e programmatico "Azioni integrate" sovrazionali o a livello regionale come già elencato al punto 6.1.1. Non sono previste azioni dirette.

## **6.1.5 Misure da applicare per la riduzione dell'Ozono**

Premessa metodologica: ai fini della zonizzazione è stato considerato sia il superamento della soglia di allarme pari a 240 µg/m<sup>3</sup> su tre ore consecutive, sia il valore bersaglio per la protezione della salute umana (media massima giornaliera su otto ore) pari a 120 µg/m<sup>3</sup> da non superare per più di 25 giorni per anno civile (rif. Direttiva 2002/3/CE). Nel caso in cui si sia superata la soglia di allarme si deve applicare il **Piano di azione**, nel caso si sia superato il valore bersaglio anche per solo un anno va applicato il **Piano di risanamento**.

La zonizzazione preliminare, effettuata ai sensi del D. L.vo 351/99, presuppone azioni mirate al contenimento dei precursori dell'ozono (in particolare ossidi di azoto ed alcune categorie di idrocarburi), da attuarsi su tutto il territorio regionale.



Nella tabella seguente si riporta la descrizione di alcune misure adottate dalla Regione Siciliana per la riduzione delle concentrazioni d'ozono e dei suoi precursori

	Descrizione della misura	Calendari o di attuazione della misura	Comuni a cui si applica la misura	Riferimenti a Delibere regionali/ordinanze e sindacali etc...
1	<p>Adesione al programma Nazionale I.C.B.I (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto Ambientale) per promuovere l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione.</p> <p>Il programma ha previsto lo stanziamento di fondi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per la trasformazione a gas metano o GPL delle auto non catalizzate, immatricolate fra il 1988 ed il 1995;</li> <li>• per lo sviluppo della rete di distribuzione attraverso la realizzazione di stazioni di rifornimento dedicate per flotte pubbliche.</li> </ul> <p>Sono state effettuate complessivamente 432 trasformazioni nel Comune di Catania, 39 trasformazioni nel Comune di Gela e circa 3000 trasformazioni nel Comune di Palermo tra il 2001 e il 2003</p>	Dal 2001	Carini, Palermo, Ragusa, Gela, Siracusa, Solarino, Augusta, Catania, Canicattì, Condor'	<p>Convenzione di Comuni costituita il 24/09/2001</p> <p>Nuovo Accordo di programma del 19 ottobre 2005 tra il Comune di Parma (Capofila) ed il MATT (DM Ambiente 24 maggio 2004)</p>
3	<p>Finanziamenti per la realizzazione di progetti relativi a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Trasporto elettrico: Incentivi due ruote</li> <li>2) Mobility management</li> <li>3) Taxi collettivo</li> <li>4) Bus navetta parcheggi scambiatori</li> <li>5) Acquisto veicoli elettrici e colonnine di ricarica;</li> <li>6) Campagna promozione servizio car sharing;</li> <li>7) Mobility manager.</li> </ol>	2002	Catania e Palermo	Programma Stralcio Tutela Ambientale D.D. 495/SIAR/99
5	Finanziamenti per l'attivazione del servizio di CAR Sharing	2002	Palermo	
6	<p>Adesione al Programma nazionale Domeniche Ecologiche.</p> <p>Finanziamenti per la realizzazione di progetti relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acquisto biciclette e ciclomotori elettrici;</li> <li>• Attrezzature per il monitoraggio inquinanti (IPA);</li> <li>• Sistema telematico controllo traffico.</li> <li>• Acquisto minibus eco-diesel e ibridi</li> <li>• Acquisto autobus a basso impatto ambientale e veicoli elettrici.</li> </ul>	2002	Palermo e Caltanissetta	Domeniche Ecologiche D.D. 815/SIAR/00

### Azioni integrate

Per le azioni volte al contenimento degli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) si rimanda al paragrafo 6.1.4. Per quanto concerne gli idrocarburi precursori si individuano, oltre a quelle già citate al punto 6.1.1, le seguenti azioni, mirate soprattutto alla riduzione delle emissioni di idrocarburi:

1. Sostituzione dei ciclomotori a due tempi non catalizzati con ciclomotori a 4 tempi, a GPL e, soprattutto, a trazione elettrica
2. Sostituzione dei veicoli alimentati a benzina con veicoli alimentati a gas (GPL, metano) o elettrici
3. Estensione dei parcheggi coperti/alberati per ridurre le emissioni evaporative di benzina



4. Riduzione delle emissioni di Idrocarburi (es. solventi) delle attività produttive esistenti nel territorio mediante tecniche di prevenzione ed abbattimento, anche mediante accordi volontari (es. EMAS, ISO 14000). Piena applicazione della direttiva europea sulle emissioni di solventi (1999/13/CE). Regolamentazione del sistema delle autorizzazioni di nuovi insediamenti al fine di migliorare complessivamente il bilancio di area
5. Attivazione di campagne di sensibilizzazione, educazione e informazione partendo dalle scuole fino a raggiungere il singolo cittadino, sulla genesi di questo inquinante, sugli effetti sanitari e ambientali dell'ozono e sul modo per difendersi
6. Incentivazione delle colture di specie vegetali e arboree non produttrici di idrocarburi biogenici precursori dell'ozono (quali i Composti Organici Volatili ed altri): iniziative di piantumazione fino ad arrivare ad un rapporto di 1 albero a cittadino, privilegiando aree sensibili come parchi, scuole, asili, ospedali, ecc.

## 6.2 INDIVIDUAZIONE DELLE AZIONI DI INTERVENTO

### 6.2.1 Misure a favore della mobilità sostenibile e della prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti

Sulla base delle risultanze dalle informazioni derivanti dalla valutazione preliminare della qualità dell'aria e tenendo conto delle tendenze e degli sviluppi normativi a protezione dell'ambiente e delle popolazioni esposte, risulta indispensabile intervenire in via prioritaria per la riduzione delle emissioni inquinanti, al fine di prevenire e contenere i superamenti dei limiti (già in vigore o previsti per il 2005) per le polveri inalabili (PM<sub>10</sub>), il Benzene, CO, NO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>, nonché per il mantenimento degli obiettivi di qualità dell'aria per gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), in modo da ridurre la possibilità del verificarsi sul territorio regionale di episodi acuti di inquinamento atmosferico.

La possibilità di superamento dei limiti e degli obiettivi di qualità dell'aria si verifica principalmente nelle aree urbane con numero abitanti e densità di popolazione elevati e dove sono localizzate infrastrutture, imprese, attività commerciali e ricreative, arterie di grande comunicazione tali da indurre elevati livelli di traffico, ovvero strade o nodi stradali a bassa fluidità (vedasi il capitolo sulla zonizzazione urbana e industriale).

Dalla valutazione preliminare della qualità dell'aria, cui si rimanda per i necessari approfondimenti, risulta che il contributo del settore dei trasporti alle emissioni totali è di circa l'80%. Al fine di prevenire gli episodi di inquinamento e di migliorare le caratteristiche della qualità dell'aria, risulta prioritario intervenire con provvedimenti stabili e strutturali per ridurre quanto possibile le emissioni inquinanti dovute al traffico, in particolare nelle aree urbane più densamente popolate. Assumono pertanto particolare rilievo i contenuti del Piano Regionale dei Trasporti, dei Programmi Regionali e locali per i servizi di trasporto pubblico locale, dei Piani Urbani del Traffico (PUT) e della mobilità (PUM), atteso che fra gli obiettivi di detti piani vi sia anche la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, la razionalizzazione e la fluidificazione della circolazione.

Considerato che le emissioni inquinanti dovute al traffico hanno un ruolo diffuso su tutto il territorio regionale e che è possibile quindi massimizzare gli effetti della politica ambientale e di quella dei trasporti solo operando in ambito territoriale regionale e perseguendo obiettivi comuni, i provvedimenti finalizzati alla prevenzione e alla riduzione delle emissioni nelle città ed al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti riguardano indistintamente tutto il territorio della regione Sicilia.

Provvedimenti differenziati sono, invece, da prevedere per la gestione di episodi acuti di inquinamento. Il presente Piano 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 e fluidificazione della circolazione, la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

Si considera strategico garantire in via preventiva e prioritaria la riduzione delle emissioni di inquinanti dei veicoli circolanti su tutto il territorio regionale, attraverso il controllo del rispetto dei limiti e delle prescrizioni tecniche stabiliti dall'art. 2 del Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 5 febbraio 1996. Una regolare manutenzione del motore porta non solo ad un minor inquinamento dell'aria, ma anche a minore consumo di carburanti, ad una miglior efficienza e maggior durata dei motori stessi. Si considerano strategiche anche campagne di controllo volontario, messe in atto dai Comuni, Province ed altri enti/associazioni, dei gas di scarico dei veicoli a motore da effettuarsi in diverse realtà locali per sensibilizzare la cittadinanza sul principio e l'importanza del controllo periodico frequente dei gas di scarico.

Si ritiene inoltre necessario fornire le prime indicazioni, indirizzi e criteri tendenti alla razionalizzazione e fluidificazione e decongestionamento della circolazione, alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale. La revisione, l'aggiornamento e l'integrazione dei provvedimenti per la mobilità sostenibile, per il raggiungimento degli obiettivi fissati, saranno stabiliti seguendo le procedure vigenti nella Regione Siciliana ed in linea con quanto previsto in merito dalla normativa nazionale e della U.E..



### **6.2.1.1 Interventi a medio e lungo termine**

#### Sviluppo dei veicoli alimentati con carburanti alternativi

E' prevista un'azione di incentivazione per un adeguato sostegno agli enti e alle aziende pubbliche (aziende di trasporto pubblico, aziende municipalizzate, aziende del gas, acqua, smaltimento di rifiuti, etc.) per l'espansione dei veicoli a motore con alimentazione a metano (gas naturale), a GPL, a biodiesel, ibrida ed elettrica e, qualora disponibili, a celle combustibili. S'intende favorire sia l'acquisto di nuovi veicoli alimentati da carburanti alternativi più puliti, sia la conversione del parco circolante a GPL o metano.

E' prevista un'azione di formazione ed informazione relativamente ai vantaggi ambientali dei carburanti alternativi, agli obblighi degli enti e le aziende pubbliche e alle opportunità economiche per i privati.

Le Province attivano entro il 1.7.2005 degli Osservatori di: immatricolazioni di nuovi automezzi da parte delle aziende e di enti pubblici (D.M. 27 marzo 1998); parco circolante a carburanti alternativi; consumo di GPL (Gas di Petrolio Liquefatti) e GN (Gas Naturale o Metano) per autotrazione. Successivamente è previsto un aggiornamento annuale. Con frequenza annuale, entro il 1° luglio, esse inviano i dati riferiti all'anno precedente alla Regione.

#### Veicoli a motore. Obblighi per gli enti e le aziende pubbliche

Con l'entrata in vigore del presente Piano, gli enti e le aziende pubbliche possono acquistare solo veicoli a motore con il tipo di omologazione più recente, ancorché non ancora resa obbligatoria dalle norme nazionali ed europee. Tale vincolo è condizionato all'effettiva disponibilità commerciale. Il costo non deve essere superiore al 10% del costo di un veicolo di caratteristiche equivalenti, ma con omologazione di tipo antecedente. Lo scopo è di favorire la penetrazione, per quanto possibile anticipata, di veicoli a basse emissioni.

Deroghe sono consentite per l'acquisto di autoveicoli delle stesse categorie alimentati esclusivamente da GPL o da metano, ibridi ed elettrici o per l'acquisto di veicoli con caratteristiche tecniche specifiche per usi particolari (ad esempio, fuoristrada, mezzi di soccorso ed emergenza).

#### Veicoli pesanti a basso impatto ambientale. Obblighi per gli enti e aziende pubbliche.

Considerate le elevate emissioni inquinanti dei veicoli pesanti, adibiti al trasporto di persone e di merci, si adottano i seguenti criteri:

- a. per tutti gli Enti e le aziende pubbliche o di servizio pubblico sono fissate le seguenti quote minime di acquisto di veicoli ecologici migliorati EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle); nel rinnovo del parco circolante nelle aree urbane: 20% nel 2009; 30% nel 2010;
- b. la Regione Siciliana e gli enti locali possono erogare contributi alle aziende pubbliche o di servizio pubblico per l'acquisto di veicoli ecologici migliorati EEV, o almeno omologati in base alla Euro V, e per la conversione del parco circolante esistente a carburanti alternativi.

Deroghe sono consentite solo per l'acquisto di mezzi da impiegare in condizioni particolari, ad esempio mezzi di emergenza.

Per quanto attiene al Trasporto Pubblico Locale nell'ottica della mobilità sostenibile, tenuto conto delle indicazioni fornite dalla legge n. 194/98, che pone particolare attenzione all'esigenza di tutelare l'ambiente dalle conseguenze dell'inquinamento, in particolar modo nelle aree urbane, ed in considerazione dello sviluppo delle tecnologie di controllo delle emissioni da parte dei veicoli, si ritiene di incentivare l'acquisto di mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale, riservando a questa categoria di veicoli almeno il 40% del finanziamento previsto per l'ammodernamento del parco.

#### Misure per favorire i veicoli a motore meno inquinanti

Nei bandi di gare d'appalto per l'assegnazione di servizi di pubblica utilità con elevata incidenza dell'uso di veicoli a motore per il trasporto di merci e di persone (trasporto pubblico cittadino, raccolta di rifiuti urbani e pulizia delle strade, servizi di consegna della posta, servizi di vigilanza, ...) gli enti e le aziende pubblici attribuiranno un punteggio premiante ai concorrenti che propongono flotte di mezzi, o quote rilevanti di esse, alimentate con carburanti alternativi (Gpl, metano, elettricità e ibridi). per i mezzi pesanti, un punteggio premiante dovrà essere assegnato all'impiego di mezzi omologati EEV e EURO V.



Nella redazione o nell'aggiornamento dei piani urbani del traffico (PUT) e dei piani urbani di mobilità (PUM), i Comuni devono fissare le condizioni restrittive per consentire solo la circolazione di mezzi pesanti più ecologici ("EEV" o omologati secondo la "EURO V" o successive), in zone a traffico limitato (ZTL) o nei periodi di superamento dei livelli di attenzione e di allarme.

Nella redazione dei piani urbani del traffico, i Comuni devono fissare condizioni specifiche per favorire la circolazione di mezzi privati alimentati con carburanti alternativi, consentendone la circolazione in zone a traffico limitato (ZTL) o nei periodi di superamento delle soglie di allarme, purché le condizioni generali non lo impediscano.

#### Manutenzione degli impianti termici e controlli relativi

Il Decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993 n. 412, in attuazione dell'art. 4, comma 4, della Legge 10/91, detta norme in materia di progettazione, installazione, esercizio e manutenzione degli impianti termici ai fini del contenimento dei consumi di energia, e individua nei Comuni e nelle Province i soggetti attivi per il rispetto delle norme contenute nel DPR stesso. L'articolo 30, comma 5, del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 affida alle Regioni funzioni di coordinamento dei compiti attribuiti agli enti locali per l'attuazione del DPR 26 agosto 1993 n° 412. L'art. 11 del DPR 412/93 come successivamente modificato dal DPR 551/99 prevede il controllo e verifica degli impianti termici, finalizzati all'uso razionale dell'energia e alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera. In particolare ai sensi dell'art. 31, della Legge 10/91, i Comuni con più di 40.000 abitanti e le Province per la restante parte del territorio, effettuano con cadenza almeno biennale e con onere a carico dell'utente, anche avvalendosi di organismi esterni aventi specifica competenza tecnica, i controlli necessari ad accertare l'effettivo stato di manutenzione e di esercizio dell'impianto termico. Entro 6 mesi dalla data di adozione del presente Piano e successivamente ogni due anni, gli enti di cui sopra inviano alla Regione Siciliana una relazione sulle caratteristiche e sullo stato di efficienza e di manutenzione degli impianti termici nel territorio di propria competenza, con particolare riferimento alle risultanze dei controlli effettuati nell'ultimo biennio.

#### Benzina e gasolio più puliti

La Regione Siciliana, le Province e i Comuni capoluoghi di provincia si fanno carico di cercare delle intese volontarie con le compagnie petrolifere e le associazioni di categoria dei distributori di carburanti, per anticipare la commercializzazione di benzina e gasolio per autotrazione più puliti, con le stesse specifiche tecniche obbligatorie a partire dal 1° gennaio 2009, o almeno con caratteristiche ecologiche migliorate rispetto a quelle attuali, considerato che il loro utilizzo sui veicoli in circolazione consentirà una sostanziale diminuzione delle emissioni di tutti gli inquinanti atmosferici tradizionali.

Per quanto riguarda il gasolio per autotrazione, la Regione Siciliana imporrà l'utilizzo esclusivo, nel territorio regionale, di combustibile con tenore di zolfo < 10 mg/kg (ppm).

#### Piste ciclabili

Il Piano persegue l'obiettivo di ottimizzare disponibilità e utilizzo delle piste ciclabili nell'ambito di ciascuna Provincia e di ciascun Comune soggetto al Piano Urbano del traffico; detti Comuni, allo scopo, dovranno pertanto inserire nel Programma Annuale delle Opere Pubbliche, a favore della mobilità ciclistica, interventi per almeno 500.000 €.

Le Amministrazioni Provinciali attiveranno, entro il 2010 un Osservatorio per il censimento delle reti di piste ciclabili realizzate nei propri territori provinciali. Successivamente è previsto un aggiornamento annuale. Con frequenza annuale, entro il 1° luglio, esse inviano i dati riferiti all'anno precedente alla Regione.

#### Evaporazione di carburanti da fonti fisse

Entro il 31/12/2010, la Giunta Regionale dovrà elaborare una relazione per quanto riguarda gli obblighi di adozione degli interventi tecnici atti a ridurre le emissioni di vapori di idrocarburi nel ciclo di produzione e distribuzione dei derivati del petrolio impiegati come carburanti.

Provvedimenti per contenere l'uso e le percorrenze delle autovetture private per favorire l'uso di mezzi collettivi sono adottate le seguenti misure:

- a. i Comuni devono incoraggiare una maggior diffusione del veicolo pubblico, attribuendo dei vantaggi ai mezzi collettivi. Nell'ambito dei PUT e dei PUM, ai mezzi pubblici va privilegiato l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) e l'utilizzo di corsie preferenziali; vanno inoltre considerate la realizzazione di parcheggi scambiatori con i mezzi pubblici e la tariffazione della sosta per i mezzi privati;
- b. i Comuni, per quanto di loro competenza, sono tenuti a promuovere a costo ridotto l'accesso a fiere, mostre, musei, etc. ai possessori di abbonamenti e di biglietti di trasporto pubblico, bus, tram, treno, taxi, etc.;



### Motocicli e ciclomotori. Obblighi per gli enti e le aziende pubbliche

L'impiego di ciclomotori e motoveicoli non deve essere sfavorito rispetto alle autovetture alla luce dei minori effetti sulla congestione del traffico e dei minori spazi richiesti per la sosta, purché sia supportato da una adeguata rete di parcheggi, al fine di non occupare impropriamente la sede stradale o i marciapiedi.

Nell'adozione di provvedimenti restrittivi alla circolazione, le autorità competenti possono discriminare i ciclomotori e i motoveicoli non conformi alla direttiva 97/24/CE (quindi immatricolati prima del 1999) e i motoveicoli a 2 tempi rispetto ai 4 tempi (se 2 tempi non conformi alla direttiva 97/24/CE). Tali mezzi, infatti, sono stimati maggiormente inquinanti sia per le emissioni atmosferiche che per quanto riguarda le emissioni di rumore.

### Parcheggi e interventi strutturali

I Comuni devono farsi carico, anche favorendo le relative procedure urbanistiche, di incrementare i parcheggi in zone semiperiferiche e periferiche. Vanno privilegiati i parcheggi su più piani, anche per non pregiudicare la fruibilità degli spazi destinati alle aree verdi o alla fluidità della circolazione.

Il governo della mobilità, particolarmente nelle aree urbane e metropolitane, non può essere perseguito solo mediante interventi interni al sistema dei trasporti. Gli interventi sulla struttura degli insediamenti e l'assetto del territorio, attuabili nel lungo periodo, costituiscono uno strumento particolarmente efficace per la riduzione dell'entità della domanda e la modifica della sua distribuzione modale, spaziale e temporale. Tra gli interventi di questo tipo, acquistano particolare rilevanza: la localizzazione di servizi e, più in generale, della qualità urbana nelle aree periferiche; le localizzazioni delle attività produttive in relazione alla mobilità indotta e all'offerta di trasporto attuale o programmata; la presenza nei nuovi insediamenti di assetti urbanistici favorevoli al trasporto collettivo; le destinazioni d'uso degli immobili, specie nelle aree centrali.

I Comuni e le altre amministrazioni competenti devono salvaguardare le aree disponibili per i parcheggi e sosta breve in caso di nuove costruzioni, ristrutturazioni e ampliamenti di edifici esistenti, qualunque ne sia l'uso; devono inoltre favorire e incentivare le trasformazioni di edifici in parcheggi coperti.

La Regione intende promuovere l'intermodalità dei trasporti, che consente di utilizzare per ogni segmento dello spostamento complessivo il modo più idoneo sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale.

Lo sviluppo delle reti di intermodalità (nodi di interscambio fra mezzi pubblici, parcheggi delle autovetture in corrispondenza di fermate/stazioni di mezzi pubblici) e di sistemi innovativi, quali la bigliettazione integrata, e un recupero di efficienza complessiva del sistema costituisce un punto irrinunciabile del presente Piano. La realizzazione di collegamenti del trasporto pubblico locale con le stazioni ferroviarie e con i centri delle città costituiscono un importante strumento, sotto il profilo ambientale, del contenimento della congestione e dei costi interni del trasporto.

Per lo sviluppo e il sostegno delle politiche di intermodalità, la Giunta Regionale, le Province e i Comuni effettuano efficaci e capillari campagne di informazione ai cittadini.

Considerato che l'inadeguatezza dei parcheggi e delle altre infrastrutture presso i caselli autostradali costituisce un ostacolo alla riduzione del traffico e all'auspicato sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, le amministrazioni pubbliche competenti devono intervenire nei confronti dei gestori delle autostrade, in particolare per:

- a. la realizzazione di idonei parcheggi, sia a pagamento sia gratuiti, presso tutti gli accessi ai caselli autostradali;
- b. il miglioramento della viabilità complessiva e una riduzione della congestione in corrispondenza dei caselli autostradali.

Entro il 31.12.2009, la Giunta Regionale è tenuta ad effettuare uno studio di verifica della situazione viabilistica in corrispondenza di tutti i caselli autostradali e a proporre interventi di miglioramento.

### Piani Urbani del Traffico (PUT) e Piani Urbani della Mobilità (PUM)

La Regione invita i Comuni inadempienti a provvedere quanto prima alla redazione dei PUT e porre l'aspetto specifico dell'inquinamento dell'aria come punto fondamentale nella redazione dei piani e nella revisione degli stessi.

I Comuni con più di 100.000 abitanti devono elaborare i piani urbani della mobilità (PUM) per affrontare i problemi della mobilità secondo un Piano strategico di medio-lungo termine.

La Regione afferma la propria piena disponibilità a concertare linee generali di intervento con i Comuni e le Province interessate, avvalendosi anche della collaborazione dell'Arpa Sicilia.



La Giunta Regionale procede, previa diffida, alla nomina di un commissario straordinario qualora i Comuni soggetti al PUT non provvedano all'approvazione di detto documento entro il 31.12.2009.

#### Interventi per il decongestionamento del traffico

La Regione Siciliana, al fine di migliorare la mobilità del traffico automobilistico nelle diverse reti urbane ed extraurbane e di attuare una mobilità supportata da ausili informatici all'interno delle aree urbane, oltre a prevedere opere strutturali per il miglioramento del Sistema Ferroviario nelle Aree Metropolitane, concede altresì contributi finalizzati ad incentivare:

- a. l'installazione di sistemi di pagamento informatizzati del pedaggio autostradale sulle auto di nuova immatricolazione;
- b. la sperimentazione da parte dei Comuni capoluogo di Provincia di sistemi di accesso selezionato ad aree individuate, o a parcheggi, attraverso l'uso di strumenti di riconoscimento e rilevamento automatizzati in ingresso e in uscita.

Le forze dell'ordine pubblico stabiliscono, in accordo con le Province, programmi di massima mobilitazione e sorveglianza, da attuarsi in tutti i periodi di superamento delle soglie di allarme, per il pieno rispetto del "Codice della Strada" e delle norme qui stabilite in materia di "bollino blu".

#### Contributi finanziari

Specifiche risorse, anche a integrazione di quelle eventualmente destinate dallo Stato, saranno rese disponibili da parte della Regione, Province e Comuni per l'attuazione degli interventi previsti dal Piano.

### **6.2.1.2 Interventi di breve periodo**

#### *Bollino Blu*

A partire dal 01/07/2009, tutti i veicoli a motore di proprietà di persone o enti aventi residenza o sede nella Regione Siciliana, immatricolati da oltre un anno, per circolare sul territorio regionale devono essere in grado di attestare il rispetto delle prescrizioni tecniche di cui all'art. 2 del Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 febbraio 1996, mediante l'esibizione del "bollino blu" valido su tutto il territorio nazionale di cui al decreto del Ministro dei trasporti 28 febbraio 1994, e il possesso del certificato relativo al controllo delle emissioni.

Il rilascio del bollino blu avviene contestualmente alle scadenze per la revisione dell'autoveicolo.

In conformità con quanto previsto della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 7 luglio 1998, la circolazione dinamica sul territorio regionale in assenza di bollino blu sarà punita ai sensi dell'articolo 7, comma 13 del Decreto legislativo 285/92 "Nuovo codice della strada", con la sanzione amministrativa prevista. Alla polizia municipale e agli organismi di vigilanza individuati dai Comuni compete la verifica dell'ottemperanza di quanto disposto dal presente provvedimento.

Gli autoveicoli a motore in possesso del bollino blu e della relativa documentazione di rito, rilasciato da altra regione o provincia sono autorizzati alla circolazione sul territorio regionale.

### **6.2.1.3 Provvedimenti da assumere in caso di superamento delle soglie di allarme e dei valori limite per uno o più inquinanti**

#### *Competenze*

In considerazione del fatto che, in ambito regionale, le emissioni inquinanti sembrano presentare una componente areale dominante e che provvedimenti scarsamente coordinati e differenziati nella tipologia, intensità, tempo e spazio di applicazione potrebbero non consentire di ripristinare condizioni accettabili di qualità dell'aria in tempi adeguati, la gestione dei superamenti delle soglie di allarme e dei valori limite per gli inquinanti atmosferici è così articolata.

### **Tavolo tecnico regionale di coordinamento sulla qualità dell'aria ambiente**

1. E' in corso di istituzione, presso il Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente, il "Tavolo tecnico regionale di coordinamento sulla qualità dell'aria ambiente" che avrà il compito di coordinare, nel rispetto delle competenze proprie dei diversi soggetti istituzionali che operano nel campo della tutela della qualità dell'aria, le iniziative finalizzate a dare attuazione al D. Lgs. 4 agosto 1999, n. 351, al D. Lgs. 1 ottobre 2002, n. 261, ed al D. Lgs. 21 maggio 2004, n. 183, al fine di pervenire all'adozione dei piani e dei programmi previsti dalla normativa vigente per risanare e mantenere la qualità dell'aria ambiente nel territorio regionale.



2. Nella predisposizione degli strumenti attuativi (piani e programmi) si dovrà tenere conto dell'importanza della collaborazione tra i diversi livelli istituzionali (comunale, provinciale, regionale, nazionale), ciascuno coinvolto con le proprie competenze in fase di programmazione ed attuazione.
3. Fanno parte del Tavolo tecnico regionale di coordinamento sulla qualità dell'aria ambiente:
  - ◆ L'Assessore Regionale al Territorio e Ambiente (o suo delegato), che presiede il tavolo;
  - ◆ il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente (o suo delegato);
  - ◆ il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Urbanistica (o suo delegato);
  - ◆ il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Industria (o suo delegato);
  - ◆ il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Trasporti e Comunicazioni (o suo delegato);
  - ◆ il Dirigente Generale dell'Ispettorato Regionale Sanitario (o suo delegato);
  - ◆ il Dirigente Generale dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale (o suo delegato);
  - ◆ il Direttore Generale dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (o suo delegato);
  - ◆ il Direttore dell'Ufficio Speciale per le Aree ad elevato rischio di crisi ambientale (o suo delegato);
  - ◆ i Direttori Generali delle province regionali (o loro delegati);
  - ◆ i Direttori Generali dei comuni capoluogo di provincia (o loro delegati);
  - ◆ un rappresentante di A.N.C.I. Sicilia;
  - ◆ un rappresentante per ognuna delle seguenti associazioni di categoria: Confindustria Sicilia, A.P.I. Sicilia, Confcommercio Sicilia;
  - ◆ un rappresentante per ognuna delle seguenti associazioni ambientaliste: W.W.F. Sicilia, Legambiente Sicilia;
  - ◆ un esperto designato da ognuno dei Rettori degli Atenei di Palermo, Catania, Messina ed Enna;
  - ◆ il dirigente responsabile del Servizio 2 - "Valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale" del Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente (o suo delegato);
  - ◆ il dirigente responsabile del Servizio 3 - "Tutela dall'inquinamento atmosferico" del Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente.
4. Il Tavolo tecnico regionale di coordinamento sulla qualità dell'aria ambiente potrà essere di volta in volta integrato da altri componenti, in rappresentanza degli enti di cui sopra e/o di altri enti, in funzione di specifiche esigenze che dovessero emergere ai fini di un corretto svolgimento delle attività istituzionali di cui al comma 1, per dare seguito agli adempimenti previsti dalle norme in premessa richiamate. Il tavolo potrà riunirsi periodicamente con la presenza di tutti i suoi componenti, per gli adempimenti di carattere generale, e/o in gruppi ristretti per specifiche tematiche riguardanti le competenze assegnate dalle norme vigenti ad una o più amministrazioni.
5. A supporto dell'attività del Tavolo tecnico regionale di coordinamento sulla qualità dell'aria ambiente sarà attivato un Ufficio di Segreteria presso il competente servizio del Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente.

#### Indicazioni generali per la gestione di episodi acuti di inquinamento atmosferico

Nei Piani di azione, o nei provvedimenti ad esso collegati, sono stabiliti per ciascuna delle possibili situazioni di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, azioni e interventi specifici che devono essere attuati per la riduzione delle emissioni dovute al traffico, agli impianti per il riscaldamento di ambienti, agli impianti produttivi; sono altresì definiti i soggetti ai quali sono rivolte le diverse azioni, le procedure operative, le modalità ed i tempi di attuazione. I provvedimenti previsti nel Piano di azione, o nei provvedimenti ad esso collegati, devono riguardare prioritariamente interventi per la riduzione delle emissioni dovute a:

- ◆ traffico veicolare;
- ◆ impianti termici civili;
- ◆ impianti individuati come sorgenti puntuali nel Registro Europeo delle Emissioni (EPER) in applicazione della direttiva 96/61/CE (detta "IPPC");
- ◆ impianti produttivi, sia termici che tecnologici, non inclusi nell'EPER;
- ◆ centrali termoelettriche non incluse nell'EPER.

La scelta dei provvedimenti da mettere in atto sarà effettuata sulla base della natura dell'inquinamento e dell'entità della riduzione delle emissioni necessaria per ripristinare le condizioni di qualità dell'aria. Questa sarà valutata tenendo conto dell'entità del superamento e dell'estensione spaziale e temporale previsto del fenomeno.

La riduzione delle emissioni sarà ascritta alle categorie di sorgenti maggiormente significative e suscettibili di riduzione, tenendo conto della necessità di escludere dai provvedimenti gli insediamenti, gli impianti ed i servizi individuati come essenziali.

I provvedimenti devono riferirsi almeno al territorio delimitato come appartenente alla zona A.



Al perdurare della situazione critica, a meno che le previsioni meteorologiche facciano prevedere un suo significativo miglioramento, i Comuni interessati adottano i provvedimenti stabiliti dal Piano d'azione, o dai Provvedimenti regionali in applicazione del Piano di azione, che devono essere messi in atto dal giorno successivo.

Sono previste misure che possono arrivare a:

- ◆ blocco totale del traffico privato, con progressione crescente di territorio e di durata;
- ◆ chiusura di tutte le scuole di ogni ordine e grado, con gradualità, in ordine decrescente di età a partire dalle scuole superiori.

I provvedimenti assunti cessano i loro effetti qualora, al termine del ciclo di monitoraggio giornaliero, non sussistano più tali condizioni.

I provvedimenti di limitazione della circolazione non si applicano ai veicoli elettrici, a quelli alimentate a gas metano e GPL, ai veicoli con almeno 3 persone a bordo (car pooling) e ai veicoli condivisi (car sharing).

### **6.3 IDENTIFICAZIONE DEI RISULTATI DI RIDUZIONE DELLE CONCENTRAZIONI DEL PIANO**

Le riduzioni previste/attese delle concentrazioni degli inquinanti sono state indicate nel Piano sia in linea generale, sia per le zone A e B e specifiche e saranno meglio dettagliati a seguito dei piani di azione adottati.

### **6.4 STRATEGIE PER LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO**

I successivi aggiornamenti del *Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente* e i piani ed i programmi attuativi saranno adottati, anche per quanto riguarda l'informazione al pubblico, seguendo le procedure vigenti nella Regione Siciliana ed in linea con quanto previsto in merito dalla normativa nazionale e della U.E..

### **6.5 MONITORAGGIO DEL PIANO**

Le procedure e le modalità di monitoraggio, delle singole fasi di attuazione e dei relativi risultati sono indicati nelle varie sezioni del Piano.

Nel documento "Monitoraggio del Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela dell'Aria Ambiente", elaborato ogni tre anni, l'Assessore Regionale all'Ambiente indicherà eventualmente alle strutture tecniche competenti, le integrazioni alle procedure e modalità di monitoraggio stabilite nel Piano.

### **6.6 VERIFICA DEL PIANO**

Entro il 31 marzo di ciascun anno, l'Arpa Sicilia trasmette all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente una valutazione dettagliata sull'andamento annuale delle concentrazioni degli inquinanti rilevate dalle centraline fisse e mediante campagne di controllo "ad hoc", in tutto il territorio regionale e specificatamente per le zone A e B individuate dal Piano. Dovranno altresì essere individuati gli scostamenti dagli obiettivi del presente piano e più in generale il rispetto della normativa.

Per quanto concerne gli aspetti di assistenza tecnica nelle differenti fasi di attuazione del piano ai diversi livelli potrà essere previsto il coinvolgimento di figure specialistiche e strutture universitarie al fine di fornire supporto e consulenza tecnico-scientifico per le seguenti attività:

- ◆ aggiornamento delle sorgenti puntuali;
- ◆ pianificazione dell'aggiornamento dell'inventario delle emissioni diffuse e lineari;
- ◆ consulenza al responsabile della pianificazione per tutte le attività di sua competenza;
- ◆ pianificazione della manutenzione del sistema.

#### **6.6.1 Controlli**



Il primo livello viene identificato con le strutture provinciali (Province e/o sedi provinciali di ARPA Sicilia). Questo livello deve garantire il flusso di informazioni relativamente alle reti di monitoraggio esistenti nel territorio regionale. Per le funzioni tecniche di controllo di propria competenza i Comuni e le Province si avvalgono dell'ARPA Sicilia, dell'Università, o di esperti settoriali, mediante apposite convenzioni.

### **6.6.2 Informazione alla popolazione**

La Regione promuove direttamente, o attraverso le province, i Comuni, i consorzi e le associazioni, l'università iniziative di comunicazione mirate a realizzare campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai cittadini e a specifici gruppi di interesse, sui contenuti, gli obiettivi e le proposte del Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela dell'Aria Ambiente. La Regione Siciliana, in collaborazione con le Province, i Comuni, l'Università e l'ARPA Sicilia mette a disposizione degli organismi interessati e dei singoli cittadini i dati aggiornati sulla qualità dell'aria.

## **6.7 REVISIONE DEL PIANO**

In fase di avviamento del Piano con la prima revisione saranno introdotti i risultati di alcune attività in corso di completamento (inventario delle emissioni, mappatura definitiva delle zone A, B e C, analisi dei trend, simulazioni con modelli, etc.). La prima revisione del Piano sarà eseguita entro il 2008, e successivamente ogni tre anni.

Gli aggiornamenti del Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente e i piani ed i programmi attuativi saranno adottati seguendo le procedure vigenti nella Regione Siciliana, anche per quanto riguarda l'informazione al pubblico, in linea con quanto previsto in merito dalla normativa nazionale e della U.E.