



COMUNE DI FIRENZE

ORDINANZA DEL SINDACO

Numero:	2007/00144
Del :	15/02/2007
Esecutiva da:	15/02/2007
Proponenti :	Posizione Organizzativa (P.O.) Fonti inquinamento Direzione Ambiente Servizio Tutela Ambiente

OGGETTO:

Convalida ordinanza n° 1105 del 22/12/2006

"Divieti di transito veicolare dal 1° gennaio 2007"

IL SINDACO

Visto l'art. 32 della Costituzione, che indica quale obiettivo primario del nostro ordinamento la tutela della salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività;

Visto il D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della Strada" e successive modifiche e integrazioni, ed in particolare l'articolo 7 comma 1 lettera b, il quale prevede *che " Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco (... omissis...) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale"*;

Vista la legge 4/11/97 n°413 "Misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da Benzene", che prevede al suo art 3 che i Sindaci possano adottare le misure di limitazione della circolazione di cui all'art. 7 c. 1 lettere a) e b) del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 per esigenze di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, sulla base di criteri ambientali e sanitari stabiliti con decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero della Sanità;

Visto il D.M. 21 aprile 1999 n. 163 "Regolamento recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i Sindaci adottano le misure della limitazione della circolazione", come modificato dal D.M. 2 aprile 2002 n. 60;

Preso atto che le attività umane necessarie per muoversi, produrre, riscaldarsi necessitano dell'ausilio di strumenti che consumano energia e che la produzione di energia comporta quasi sempre l'uso di combustibili che causano emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;

Atteso che la combustione per produrre energia è causa di fenomeni di inquinamento dell'aria e che questi fenomeni sono prevalentemente concentrati nelle aree urbane e industriali;

Considerato che per rilevare i livelli di inquinamento dell'aria è stata predisposta, su atto di indirizzo della Regione Toscana, una rete di centraline di rilevamento generalmente di proprietà delle amministrazioni provinciali e normalmente gestite dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana ARPAT;

Considerato che l'UE impone, con le Direttive di omologazione dei veicoli, obiettivi di progressiva riduzione delle emissioni in atmosfera da traffico veicolare, e con le Direttive sulla qualità dell'aria fissa i limiti degli inquinanti dispersi in atmosfera da non superare per la protezione della salute umana;

Vista la Direttiva 1999/30/CE del 22.4.1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente, con la quale si stabiliscono i limiti per la qualità dell'aria per biossido di zolfo, biossido di azoto, ossido di azoto, particelle e piombo (SO₂, NO_x, NO₂, PTS, Pb);

Vista la Direttiva 2000/69/CE del 16.11.2000, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente, con la quale si stabiliscono i limiti per la qualità dell'aria per Benzene e Monossido di Carbonio;

Visto il D.M. 21 aprile 2002 n. 60 di recepimento delle due direttive predette, che stabilisce valori limite e termini precisi entro i quali detti valori limite devono essere raggiunti (**2005 e 2010**) per materiale particolato, biossido di azoto ed ossidi di azoto, benzene, biossido di zolfo, piombo, e monossido di carbonio, e al tempo stesso ribadisce la competenza dei Sindaci ad adottare le misure di limitazioni della circolazione di cui all'art. 7 c.1 lettera a) e b) del D.Lgs. n. 285/1992;

Visto il D.Lgs. 21/05/2004 n. 183 "Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria";

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale Toscana n. 1406 del 21 dicembre 2001, recante la classificazione del territorio regionale, la quale indica *"quale **zona a rischio** di episodi acuti di inquinamento atmosferico, dove sono applicabili i disposti del D.M. 15.04.1994 e successive modifiche, **esclusivamente il territorio del Comune di Firenze** ove continuano a verificarsi episodi acuti con il raggiungimento dei livelli di attenzione relativamente all'ozono",* precisando altresì che *"i comuni di cui al punto 3.1, che presentano superamenti del valore limite per più di un inquinante, **dovranno tener conto** nel piano di azione oltre che **di tutti gli inquinanti** coinvolti anche delle loro interazioni in modo da evitare che l'intervento su uno di essi comporti effetti negativi su di un altro";*

Visto l'**Accordo di Programma** promosso dalla Regione Toscana in esecuzione del D.M. 60/2002 e firmato **in data 10.10.2003** da R.T., ANCI, URPT, Province e vari Comuni Toscani, tra cui Firenze, che riconosce che in ambito urbano il contributo derivante dal traffico veicolare alle emissioni complessive di vari inquinanti (CO, NO_x, PM₁₀, idrocarburi incombusti tra cui il Benzene) è prevalente, ed individua come obiettivo prioritario quello di attivare misure ed azioni strutturali atte a promuovere la sostituzione dei segmenti del parco veicolare con maggiori emissioni specifiche, con accelerazione quindi del naturale tasso di ricambio, valutando tale azione idonea a perseguire una contemporanea significativa riduzione delle emissioni complessive delle principali sostanze inquinanti derivanti dai veicoli;

Considerato che tale Accordo di Programma prevede una serie complessa di azioni, sia nel campo dei consumi energetici che nella riduzione delle emissioni in atmosfera ad opera dei veicoli in circolazione, pianificando e programmando secondo un preciso scadenziario temporale la progressiva limitazione alla circolazione per i veicoli più vecchi ed inquinanti, prevedendo nel contempo iniziative di incentivazione e finanziamento per il rinnovo e/o la trasformazione della alimentazione degli stessi;

Preso atto che il predetto Accordo di Programma, dopo avere espressamente previsto che

"l'obiettivo-strategia prioritario è quello di attivare misure ed azioni che promuovano la sostituzione dei segmenti del parco veicoli con maggiori emissioni specifiche (accelerazione del naturale tasso di ricambio), azione questa che può permettere una contemporanea significativa riduzione delle emissioni complessive delle tre principali sostanze inquinanti derivanti da veicoli;

a tal proposito sono stati individuati i segmenti dei veicoli più importanti in cui è diviso in parco circolante (riferito all'anno 2001), la loro identificazione numerica suddivisa in veicoli PRE ECE (immatricolati prima del 1993 e non catalizzati) e catalizzati, alimentati a benzina, a gasolio e metano e la loro percentuale sul totale del parco, per ognuno dei 25 comuni e per l'area omogenea fiorentina;

è stata stimata altresì la quota delle emissioni complessive (CO, PM10 e NOx) in termini assoluti e percentuali, per ogni area comunale e per l'area omogenea fiorentina;

è stato stimato lo scenario emissivo futuro (circa 2009 – 10) nel quale tutto il parco PRE ECE sarà sostituito da veicoli nuovi Euro 3 ed Euro 4 dal 2006, e sono state ricavate le differenze in termini di riduzione percentuale delle emissioni per tre inquinanti considerati rispetto allo scenario 2001;

le emissioni del segmento di veicoli leggeri adibiti a trasporto merci (inferiori a 3,5 tonn. di carico), insieme a quelle delle vetture diesel e dei motocicli e ciclomotori, sono risultate particolarmente rilevanti, in particolare a seguito dell'elevata percorrenze annuale in ambito urbano. Queste indicazioni permettono di ritenere prioritarie le azioni nei riguardi di tali segmenti di veicoli”;

su tale motivata premessa, al suo art. 4 definisce le limitazioni generali alla circolazione dei veicoli, in particolare quelli non catalitici e diesel immatricolati prima del 1993, secondo il seguente scadenziario:

Veicolo	Dal 14 gennaio 2004	Dal 1 gennaio 2005	Dal 1 gennaio 2006
Autovetture non catalitiche a benzina e diesel ante '93	Due giorni nella settimana, in orario 9-18	Tre giorni alla settimana, in orario 8-19	Dal lunedì alla domenica 00.00-24.00
Ciclomotori non catalizzati (non omologati ai sensi della Direttiva 97/24/CE)	Due giorni nella settimana, in orario 9-17	Tre giorni alla settimana, in orario 8-19	Dal lunedì alla domenica 00.00-24.00
Veicoli per il trasporto merci benzina e diesel (fino a 35 q.li ante '93)	Due giorni nella settimana, in orario 9-17	Tre giorni alla settimana, in orario 8-19	Dal lunedì alla domenica 00.00-24.00

Visto il Piano di Azione Comunale approvato con delibera G.M. n. 825/645 del 7/10/03, “Approvazione e definizione dei primi interventi per il conseguimento degli standard di qualità dell'aria ambiente” nel quale viene perseguita una strategia di gestione della qualità dell'aria mirata al suo risanamento tramite **misure strutturali** di medio periodo, in sostituzione di quelle precedenti orientate alla gestione delle sole emergenze;

Rilevato altresì che nel P.A.C. vengono analizzati i risultati del monitoraggio della qualità dell'aria relativi all'anno 2002, che evidenziano superamenti dei valori limite per PM10, Biossido di Azoto, Benzene, Ozono e Benzo(a)pirene, nonché viene valutato l'apporto delle sostanze inquinanti dei vari macrosettori ed evidenziato il contributo prevalente del traffico, con conseguente necessità di intervenire prioritariamente su tale settore, con ciò attivandosi misure e azioni atte a promuovere la sostituzione dei segmenti del parco veicolare con maggiori emissioni specifiche;

Preso atto che con la medesima delibera n. 825/645 del 7/10/03, di approvazione del Piano di Azione Comunale -in coerenza e continuità con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 15 aprile 2003 e con l'Accordo di Programma approvato con DGR 990 del 06/10/2003 nel quale si definiscono gli impegni dei soggetti firmatari e si dettagliano gli interventi- si è stabilito fra l'altro, di adottare misure di limitazione della circolazione in tutto il territorio comunale rivolte ai mezzi più inquinanti, individuati in specifiche categorie di veicoli Euro 0, con estensioni progressive della fascia oraria e del numero dei giorni settimanali, fino al completo divieto di circolazione entro il 2005;

Vista la D.G.R. n.1325 del 15/12/2003 “Preso d'atto della valutazione della qualità dell'aria ambiente e adozione della classificazione del territorio regionale, ai sensi degli articoli 6, 7, 8 e 9 del decreto legislativo 351/1999 e del D.M. 261/02. Abrogazione della DGR n. 1406/01”, che classifica il territorio del Comune di Firenze come **zona di risanamento**, in quanto presenta superamenti dei valori limite previsti dalle direttive CE in materia di qualità dell'aria recepite con DM 2 aprile 2002 n. 60, e ciò per più di una sostanza inquinante, e che di conseguenza il Comune di Firenze è tenuto ad adottare ed attuare le misure necessarie al raggiungimento dei valori limite per tali inquinanti entro i termini stabiliti dalla citata normativa;

Tenuto conto che con deliberazione G.C. n. 2004/G/00531 del 05/10/2004 le limitazioni temporali alle categorie Euro 0 previste con il Piano di Azione Comunale sono state rimodulate per renderle conformi a quelle dei Comuni dell'area omogenea, così come definite dall'Accordo di Programma del 2003, più sopra

testualmente riportate;

Preso atto che conseguentemente, in attuazione dell'Accordo di Programma e nel rispetto del Piano di Azione Comunale, sono stati adottati dal Sindaco successivi divieti di circolazione programmati, con progressiva estensione di orari e giorni della settimana nel centro abitato di Firenze e del Galluzzo, per autovetture ed autocarri fino a 3,5 t alimentati a benzina e diesel EURO 0, e per ciclomotori EURO 0, con le seguenti ordinanze:

- a) ordinanza n. 5412 del 6/11/2003: divieto di circolazione dal 12 novembre al 3 dicembre 2003 nel giorno di mercoledì
- b) ordinanza n. 67 del 9/01/04: divieto dal 14/01/04 al 31/03/04 nei giorni di mercoledì e giovedì
- c) ordinanza n. 2004/00825 del 7/10/2004 (parzialmente modificata e rettificata con ordinanze n. 2004/00888 del 28/10/2004 e n. 2004/01050 del 23/12/2004): divieto istituito dal 13 ottobre al 31 dicembre 2004, nei giorni di mercoledì e giovedì
- d) ordinanza n. 2004/01049 del 13/12/2004 (modificata con ordinanza n. 2005/00040 del 20/01/2005): divieto dal 1 gennaio al 31 dicembre 2005 nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì per i veicoli Euro 0 sopra indicati. A questo divieto si accompagna, nel periodo 1 gennaio – 30 aprile, anche il divieto di transito nella giornata di mercoledì, sempre nell'intero centro abitato, alle autovetture diesel e benzina EURO 1 (immatricolate prima del 1 gennaio 1997);
- e) i provvedimenti di cui alla lettera d) sono stati integrati, per i giorni mercoledì 19 e mercoledì 26 gennaio 2005, con il divieto di transito a targhe alterne per le autovetture ancora non soggette a limitazioni (EURO 2, EURO 3 ed EURO 4) con ordinanza n. 2005/00038 del 18/01/2005 e nei giorni di martedì e giovedì, dal 22 febbraio al 28 aprile 2005 con il divieto di transito a targhe alterne per le autovetture immatricolate dopo il 1° gennaio 1993 con ordinanza n. 2005/00121 del 16/02/2005, modificata con ordinanza n. 2005/00196 dell'11/03/05;

Preso atto che i veicoli cosiddetti Euro 0, oltre ad essere fra i più vecchi del parco circolante, in quanto immatricolato prima del 1993, sono anche quelli che hanno emissioni inquinanti più elevate e che i provvedimenti di limitazione riguardanti tali veicoli comportano indubbiamente una riduzione delle emissioni totali per l'insieme dei vari inquinanti considerati;

Considerato altresì che anche i mezzi adibiti al trasporto merci o al trasporto collettivo su gomma più vecchi hanno emissioni più elevate rispetto ai limiti attualmente indicati dalla Unione Europea, e che singolarmente causano maggiori emissioni rispetto ad altri veicoli utilizzati a scopo privato come le autovetture e i ciclomotori;

Visto il **Nuovo Accordo di Programma** tra Regione Toscana, ANCI, URPT, Province e Comuni, approvato dalla Regione Toscana con deliberazione n. 1224 del 19 dicembre 2005, sottoscritto in data 20 dicembre 2005, che sempre perseguendo l'obiettivo di ridurre i livelli inquinanti in modo da raggiungere il rispetto dei valori limite previsti dal D.M. n. 60/02 -cioè entro il 1° gennaio 2005 per la prima fase di attuazione e, successivamente, per la seconda fase, entro il 1° gennaio 2010- individua specifiche politiche e azioni applicabili nel breve e medio periodo per la riduzione delle emissioni inquinanti, privilegiando quelle in grado di essere efficaci nella riduzione delle emissioni di più sostanze inquinanti e su più tipologie di sorgenti (mobilità, impianti termici, attività produttive); e, in particolare, al suo art. 8 definisce le limitazioni generali alla circolazione dei veicoli secondo una progressione temporale che copre gli anni 2006 – 2007 e 2008 che, in particolare, per l'anno 2007 sono così formulate:

Anno 2007		
Tipologia Veicolo	16 Comuni Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Cascina, Firenze , Grosseto, Lastra a Signa, Livorno, Lucca, Pisa, Pistoia, Prato, S. Croce sull'Arno, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa	7 Comuni Arezzo, Capannori, Montecatini Terme, Poggio a Caiano, Pontedera, Siena e Viareggio

Autovetture Euro 0 Autovetture M1 non catalitiche a benzina e diesel non omologate secondo la Dir. 91/441/CEE e successive	Dal Lunedì alla Domenica orario: 00-24	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19
Ciclomotori Euro 0 Ciclomotori non omologati ai sensi della direttiva 97/24/CE 97/24/CE stage 1 e successive	Dal Lunedì alla Domenica orario: 00-24	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19
<i>Veicoli merci Euro 0 < 3,5 t</i> Veicoli per il trasporto merci N1 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere c e d, con portata fino a 35 q.li non omologati secondo la Dir. 91/441/CEE o 93/59/CEE e successive	Dal Lunedì alla Domenica orario: 00-24	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19
Ciclomotori Euro 1 a 2 tempi Ciclomotori 2 tempi non omologati ai sensi della direttiva 97/24/CE stage 2 e successive	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19	Mercoledì e Giovedì orario 09-18
<i>Veicoli merci Euro 0 > 3,5 t</i> Veicoli per il trasporto merci N2 e N3 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere d, e, h, e i con portata superiore a 35 q.li non omologati secondo la Dir. 91/542/CEE fase I e successive	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19	Mercoledì e Giovedì orario 09-18
Autovetture Diesel Euro 1 Autovetture M1 diesel non omologate secondo la Dir. 94/12/CE e successive	Martedì, Mercoledì e Giovedì orario 08-19	Mercoledì e Giovedì orario 09-18

Vista la deliberazione N. 2005/G/00859 del 06/12/2005, con la quale la Giunta Comunale ha stabilito di aderire al Nuovo Accordo di Programma per la riduzione delle emissioni delle sostanze inquinanti e per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico, approvandone lo schema;

Tenuto conto che a seguito di tale Nuovo Accordo è stata adottata l'ordinanza n. 1022 del 16/12/2005, successivamente modificata e integrata (ordinanze n. 4 del 2/01/2005 e n. 21 del 9/01/06) e successivamente sostituita con ordinanza n. 509 del 14/06/2006;

Vista l'ordinanza n. 1105 del 22/12/2006 con la quale, con decorrenza dal 1° gennaio 2007, e in coerenza del Nuovo Accordo di Programma del 2005, viene revocata l'ordinanza precedente n. 509 del 14.6.2006 e vengono disposte le limitazioni del traffico alle categorie di veicoli ivi espressamente elencate;

Vista la sentenza del TAR n°56/2007, pubblicata in data 22 gennaio 2007, la quale ravvisa nell'ordinanza predetta n. 509 del 14.6.2006 una assenza di motivazione specifica e/o spiegazioni e/o ulteriori giustificazioni relativamente al fatto che non sia stata oggetto del divieto di circolazione la classe di veicoli "auto leggeri Diesel Euro 3", che incidono sull'inquinamento derivante dal traffico nella misura del 25%, cioè in misura di circa cinque volte superiori alla classe di veicoli "auto e leggeri benzina no kat", pervenendo su tale premessa all'annullamento parziale dell'ordinanza n. 509/2006, e cioè limitatamente alla classe di veicoli "auto e leggeri benzina no kat";

Rilevato, a tale proposito, che la specifica motivazione, ovvero le spiegazioni o ulteriori giustificazioni, di cui come sopra il T.A.R. Toscana ha ravvisato la mancanza, possono invero essere esplicitate in maniera diffusa nei seguenti termini:

- a) il divieto di circolazione, programmato e diluito nel tempo in sede di Accordo di Programma, ed ivi motivato con la necessità di rispettare il D.M. 60/2002, risponde ai **principi di ragionevolezza** ed imparzialità cui deve ispirarsi la pubblica amministrazione ex art. 97 Costituzione: correttamente, pertanto, sono stati oggetto di blocco progressivo i veicoli più vecchi, ante 1993, notoriamente con

maggior consumo e più inquinanti, e anche pressoché privi di valore commerciale;

- b) i veicoli "auto e leggeri non catalitici", **ante 1993**, sono a tutt'oggi circolanti in numero limitato, e ciò sia perché essi, proprio a causa della loro vetustà, hanno di gran parte esaurito il loro naturale ciclo di vita, sia perché negli anni i proprietari hanno privilegiato il loro naturale ricambio con veicoli più moderni e sicuri e che garantiscono anche consumi di carburanti inferiori, riducendo così i costi di gestione e anche riducendo le emissioni inquinanti;
- c) i veicoli Diesel Euro 3, al contrario, sono quelli più recenti immatricolati a partire dal 2001 e per alcuni modelli ancora in listino a tutt'oggi, e sono quindi numerosi, stante anche la attuale tendenza dei consumatori ad acquistare automezzi diesel, in quanto notoriamente favoriti per un minor consumo e costo del carburante;
- d) la percentuale di incidenza sull'inquinamento da traffico del 25% di questi ultimi veicoli diesel Euro 3, relativamente alle emissioni delle polveri (PM 10), cui fa riferimento la sentenza del T.A.R. Toscana, è direttamente e logicamente consequenziale al numero dei veicoli circolanti di tale tipologia, e ciò in quanto dette percentuali vengono determinate sulla base di combinazioni dei seguenti parametri: sostanze inquinanti emesse da ciascun veicolo, numero veicoli circolanti, percorrenze medie annue. Da ciò discende che la minor percentuale di incidenza sul fattore inquinante PM 10 riferibile ai veicoli Euro 0 è correlata al fatto che detti veicoli risultano oggi in numero limitato, a seguito del naturale ricambio, soprattutto grazie agli incentivi per la rottamazione, come pure a seguito dei precedenti provvedimenti di blocco parziale, e presentano una percorrenza media annuale notevolmente inferiore a quella dei veicoli auto e leggeri diesel Euro 3. Peraltro, e in tutta evidenza, l'attuale riscontrata loro minore incidenza per il fattore inquinante (PM 10) non può certo interrompere e vanificare il percorso di blocco progressivo dei veicoli "auto e leggeri benzina no kat", così come programmato fino dall'Accordo di Programma del 2003 e poi confermato anche nel Nuovo Accordo di Programma del 2005, atteso che non può prescindere dalla valutazione di tutti i fattori inquinanti;
- e) quanto sopra evidenziato trova, del resto, conferma nello stesso parere del CREAR in data 31.8.2006, cui si riferisce il TAR Toscana nella succitata sentenza n.56/07. Infatti, in tale parere, relativo al solo fattore PM10, il CREAR ha come segue determinato le percentuali inquinanti relativamente alle seguenti tipologie di veicoli evidenziate dal TAR Toscana:

- Auto e leggeri benzina no KAT	5,10%
- Auto e leggeri diesel Euro 0	5,40%
- Auto e leggeri diesel Euro 3	25%

Le suddette percentuali, cui è pervenuto il CREAR nel citato parere, risultano il prodotto dei seguenti fattori:

1) fattore di emissione :

- Auto e leggeri benzina no KAT	2,5
- Auto e leggeri diesel Euro 0	10
- Auto e leggeri diesel Euro 3	6,5

2) Km annui percorsi per categoria

cioè il prodotto fra la quantità di veicoli appartenenti alle singole categorie e le percorrenze medie annuali:

- Auto e leggeri benzina no KAT	km 374.507.500
- Auto e leggeri diesel Euro 0	km 99.313.000

E' quindi evidente che la maggiore percentuale emissiva delle autovetture diesel Euro 3 è il risultato di un calcolo basato su un parco auto e lunghezza delle percorrenze medie di gran lunga superiori agli analoghi fattori riferiti alle autovetture benzina e diesel Euro 0;

- f) quanto emerge con riferimento al punto che precede, in relazione al fattore PM10 ed alla maggiore percentuale emissiva dei veicoli diesel Euro 3, è poi destinato a sovvertirsi completamente con riferimento ad altri fattori inquinanti, quali Benzene e NOx, come risulta inequivocabilmente da successivo parere del CREAR, depositato presso il TAR Toscana, nella cui tabella finale sono evidenziati i seguenti dati:

Categorie	BENZENE Ottimistico ARPAT	BENZENE Pessimistico COPERT	PM10	NOx
Auto e leggeri benzina no kat	36.7%	62.2%	6%	19%
Auto e leggeri diesel Euro 0	1.8%	1.1%	6.3%	4%
Auto e leggeri diesel Euro 3	1%	0,6%	28,9%	17,6%

- g) appare così evidente che, proprio in virtù dei **principi di ragionevolezza** dell'atto amministrativo, la classe di veicoli "auto e leggeri diesel Euro 3" non è stata oggetto di divieto di circolazione da parte delle ordinanze sindacali, atteso che sarebbe eccessivamente penalizzante e macroscopicamente illogico vietare la circolazione a veicoli di recentissima immatricolazione, come tali singolarmente meno inquinanti. Ed invero la lotta all'inquinamento non può non tener conto della esigenza di rispettare la scelta di quei soggetti che abbiano liberamente acquistato veicoli in tempi recentissimi (quali gli stessi Diesel Euro 3): l'equo contemperamento dei vari interessi contrapposti fa sì che appaia, al momento, ragionevole l'emanazione di un provvedimento -quale quello che qui si convalida- che limiti la circolazione ai veicoli più inquinanti, iniziando a colpire quelli più vecchi;
- h) non può quindi non riconoscersi che le limitazioni alla circolazione per i veicoli "auto e leggeri no kat" -peraltro assistite da particolari incentivi da parte della stessa Amministrazione comunale, in particolare per la conversione a gas di detti veicoli, e per di più attenuate tramite la molteplici e ben ponderate deroghe- sono state doverosamente assunte per porre un limite non solo alle emissioni del PM10, ma anche ad altri inquinanti, tra cui il Benzene, e quindi a tutela del prioritario diritto alla salute della cittadinanza. Come pure non può non riconoscersi che l'estensione di tali limitazioni ai mezzi più nuovi, quali i Diesel Euro 3, sarebbe palesemente penalizzante nei confronti dell'utenza e contrario ai principi di gradualità individuati nei vari accordi di programma stipulati fra i vari enti;
- i) deve altresì riconoscersi e confermarsi, da ultimo, la correttezza e coerenza del principio previsto nell'Accordo di Programma, di riferirsi sempre alle migliori tecnologie disponibili, modulando con gradualità gli interventi nell'individuare i mezzi da sottoporre a limitazione, in ragione delle loro più elevate emissioni specifiche per tutti gli inquinanti, per cui deve riconoscersi che il salto tecnologico tra gli autoveicoli non Euro e quelli Euro è tale da giustificare la scelta di consentire ad oggi la circolazione di gran parte di questi ultimi, limitando viceversa la circolazione a tutti i mezzi Euro 0, alle autovetture diesel Euro 1 ed ai ciclomotori Euro 1 a 2 tempi;

Vista la legge 27/12/2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)", che al suo art. 1, commi 224 e ss., in attuazione del principio di salvaguardia

ambientale, ed al fine di incentivare la riduzione degli autoveicoli Euro 0 e Euro 1, prevede specifici contributi per la loro rottamazione, e prevede altresì incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi a minor impatto ambientale;

Vista l'ordinanza sindacale n.1105 del 22.12.2006, con la quale è stata revocata l'ordinanza sindacale n.509 del 14.6.06, oggetto di parziale annullamento da parte della sentenza del TAR Toscana n.56/07, depositata in data 22 gennaio 2007;

Considerato che l'ordinanza sindacale predetta n. 1105 del 22.12.06, con la quale sono stati altresì reiterati per l'anno 2007 i divieti di circolazione già contemplati nella revocata ordinanza n. 509/06, laddove fosse anch'essa impugnata parrebbe parzialmente annullabile alla luce della sopravvenuta sentenza del TAR Toscana n.56/07;

Ritenuto, in virtù delle motivazioni di cui sopra, e quindi nel rispetto di quanto disposto dagli Accordi di Programma, in coerenza e continuità con i programmi intrapresi, e anche in sintonia con la nuova normativa statale citata (L. 296/06), di confermare i provvedimenti di divieto di transito su tutto il territorio del centro abitato di Firenze e Galluzzo, dal 1 gennaio 2007, incidendo sui veicoli con maggiori emissioni specifiche in particolare relativamente agli inquinanti PM10, Benzene, Ossidi di Azoto (mezzi a benzina euro 0, diesel euro1 e ciclomotori euro 1 a 2 tempi), operando con i medesimi criteri di gradualità e ragionevolezza finora adottati a salvaguardia del prioritario diritto dei cittadini alla salute;

Visto l'atto di significazione e diffida in data 3.2.2006, con cui il Sig. Sorrentino Giuseppe, in proprio e in qualità di presidente del Comitato cittadini euro zero, invita l'Amministrazione Comunale a rimuovere l'ordinanza n.1105/2006 nella parte in cui essa mantiene il divieto di circolazione per i veicoli Euro zero benzina, ed a non adottare ulteriori nuovi provvedimenti nei confronti di tali veicoli;

Visti gli artt.2, 9 e 10 della L.241/90 e successive modificazioni e integrazioni;

Ritenuto di dover respingere le istanze e diffide di cui al citato atto di significazione, per le motivazioni sopra ampiamente esposte, cui discende il presente provvedimento;

Visto l'art.21-*nonies*, comma 2, della L.241/90, come integrata e modificata dalla L.15/05, il quale stabilisce che *"E' fatta salva la possibilità di convalida del provvedimento annullabile, sussistendone le ragioni di interesse pubblico ed entro un termine ragionevole"*;

Dato atto che, per quanto tutto sopra espresso, nella fattispecie sussistono rilevanti ragioni di pubblico interesse –e anche di urgenza- atte a giustificare la convalida dell'ordinanza sindacale n.1105 del 22.12.2006, da integrarsi con le motivazioni contenute in parte narrativa del presente provvedimento, con ciò dandosi anche esecuzione alla sentenza del T.A.R. Toscana n. 56 del 22.1.2007 e, al tempo stesso, rispettando il principio generale di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa e conservazione dei principi giuridici, cui evidentemente si ispira il predetto art. 21 –*nonies*, comma 2, L. 241/90;

Visto il D.Lgs. 267/00 e gli articoli 34 e 81 del vigente Statuto del Comune di Firenze;

CONVALIDA

in ogni sua parte l'ordinanza n.1105 del 22.12.2006, avente ad oggetto "Divieti di transito veicolare dal 1° gennaio 2007", integrandola con le motivazioni tutte come sopra espresse nel presente atto.

Firenze, lì 15/02/2007

**Assessore
Claudio Del Lungo**