

## **Deliberazione della Giunta Regionale 23 luglio 2007, n. 64-6526**

(pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 30 del 26 luglio 2007, a pag. 68).

### **SECONDA FASE DI ATTUAZIONE DELLO STRALCIO DI PIANO PER LA MOBILITA' APPROVATO CON D.G.R. N. 66-3859 DEL 18 SETTEMBRE 2006, COME INTEGRATA DALLA D.G.R. N. 57-4131 DEL 23 OTTOBRE 2006.**

#### *A relazione dell'Assessore de Ruggiero:*

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.

A seguito degli incontri di approfondimento con le amministrazioni locali coinvolte e con le associazioni di categoria interessate, sono state evidenziate difficoltà di coordinamento e di interpretazione, tali da rendere necessarie precisazioni al fine di garantire al massimo l'uniformità di applicazione sul territorio regionale, così come di 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 COM (2005) 447 def del 21 settembre 2005.

Pertanto, per l'attuazione della disciplina regionale contenuta nello Stralcio, con la deliberazione n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006, la Giunta regionale ha provveduto alla 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.

Con la sopra citata deliberazione, sono stati dunque presi in considerazione, in fase di prima applicazione, 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.

In tali Comuni, oltre alle misure previste al punto 2.2, le ordinanze sindacali devono prevedere la limitazione alla circolazione per i veicoli alimentati a benzina con omologazione precedente all'Euro 1 e ai veicoli diesel con omologazioni precedenti all'Euro 2, ai ciclomotori e motocicli a due tempi, non conformi alla normativa Euro 1 immatricolati da più di dieci anni. Le limitazioni devono riguardare almeno l'intero centro abitato, per tutti i cinque giorni feriali, dal lunedì al venerdì, per almeno 5 ore/giorno, per i veicoli utilizzati per il trasporto privato e 3 ore/giorno per quelli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio. Le limitazioni dovevano inoltre essere operative entro il 15 gennaio 2007 e senza l'interruzione originariamente prevista al 31 marzo 2007

Il provvedimento riepilogava inoltre le categorie di veicoli esclusi dalla applicazione delle misure di cui ai punti 2.1.2 e 2.1.3 dello Stralcio di Piano del 18 settembre 2006:

- 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.
- veicoli utilizzati in caso di servizi di emergenza e sicurezza (veicoli di soccorso, di pronto intervento, quelli utilizzati per servizi di reperibilità, ivi compresi quelli di manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza) appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione.

La deliberazione precisava altresì 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 legge 689/1981. Analogamente, si considerava possibile raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu) in quanto, in questi casi, prevale l'obbligo di esperire tali pratiche, che attengono all'osservanza della normativa nazionale, 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, possono essere previste specifiche disposizioni da parte del Sindaco al fine di assicurare i collegamenti internazionali ritenuti essenziali.

La deliberazione introduceva infine ulteriori azioni, evidenziate come particolarmente significative dalle amministrazioni locali e dalle associazioni di categoria, quali:

- l'obbligo di controllo semestrale dei gas di scarico (bollino blu) per tutti i veicoli di età superiore ai dieci anni, a partire dal 1 gennaio 2007;
- l'organizzazione di una "Domenica ecologica" prevista nell'ambito dell'accordo con le Regioni del bacino padano e svoltasi in data 25 febbraio 2007;
- 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;
- 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;
- la valutazione da parte della Regione, in sede di predisposizione della Legge Finanziaria regionale, 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, successivamente divenuto art. 2, c.61 del medesimo decreto legge, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286.

Nel corso di questi primi mesi di applicazione delle misure previste nella cosiddetta "prima fase", la Regione ha accompagnato e sta tuttora presidiando il 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 verifica dell'efficacia delle azioni, attuata mediante l'utilizzo degli strumenti di monitoraggio disponibili.

Nel frattempo sono proseguite le attività di concertazione a livello delle Regioni e Province Autonome del bacino padano per concordare le ulteriori azioni da realizzare, che possono essere come di seguito riepilogate:

- a) è confermata la limitazione della circolazione per tutti i veicoli EURO 0 benzina e Diesel, EURO 1 Diesel, e per i motoveicoli pre EURO a 2 tempi, nei giorni feriali, escluso il sabato, indicativamente nella fascia oraria che va dalle ore 8.00 alle ore 20.00. In ogni caso, le Regioni e le Province Autonome potranno applicare i provvedimenti, con alcune differenziazioni in relazione alle diverse situazioni meteorologiche e geografiche, e conseguentemente alle concentrazioni atmosferiche degli inquinanti, così come potranno adottare autonomamente provvedimenti di limitazione alla circolazione più restrittivi già previsti nei propri programmi pluriennali;
- b) i provvedimenti dovranno riguardare orientativamente il 50% della popolazione di ogni singola Regione e Provincia Autonoma;
- c) il regime di deroghe previste nei provvedimenti di limitazione della circolazione dovrà essere limitato allo stretto necessario per garantire l'esercizio delle emergenze e si concorda nel contempo di escludere dai provvedimenti i mezzi e veicoli speciali così come definiti dal Codice della Strada;
- d) si concorda di sollecitare il Ministero dei Trasporti affinché venga rapidamente emanata la normativa tecnica per l'installazione ed omologazione dei filtri anti-particolato per tutti i veicoli pesanti e per i mezzi commerciali Diesel anche al di sotto dei 35 q. a pieno carico, per contenere le emissioni di PM10 primario per le categorie di veicoli superiori a EURO 1;
- e) nei prossimi anni le Regioni e le Province Autonome intendono intervenire in maniera progressiva con limitazioni su tutti i veicoli Diesel con l'obiettivo di ridurre l'impatto delle emissioni di PM e, in considerazione dei tempi ancora lunghi per l'obbligatorietà dell'omologazione EURO 5, orientare la popolazione all'acquisto di veicoli a metano, a gpl o a benzina o comunque di veicoli Diesel con filtro antiparticolato di serie. Parallelamente saranno realizzate politiche di sostegno per la riconversione dei veicoli Diesel già in circolazione ed in particolare dei mezzi pesanti, con l'applicazione di filtri antiparticolato;
- f) si propone, inoltre, la programmazione di una giornata di blocco totale del traffico (tutti i veicoli a motore) orientativamente per la domenica 30 marzo 2008, come azione positiva per sensibilizzare le popolazioni e le istituzioni sull'importanza della lotta all'inquinamento atmosferico e della tutela del clima. Verrà proposto un manifesto e un logo comune per diffondere l'iniziativa della giornata, che dovrebbe essere caratterizzata da iniziative di valorizzazione dei centri urbani e delle attività ecologicamente sostenibili;
- g) la Repubblica e Cantone Ticino introdurrà limitazioni alla velocità di circolazione sulle autostrade e semiautostrade, nel caso di superamenti della soglia di 100 µg/m<sup>3</sup> di biossido di azoto, per tutti i veicoli, alle condizioni definite nel Decreto esecutivo cantonale concernente le misure d'urgenza in caso di inquinamento atmosferico acuto. Inoltre è prevista l'introduzione di una importante differenziazione del costo della tassa di circolazione, proporzionale alle emissioni inquinanti sulla base del principio che "chi inquina paga".

Parallelamente, ha trovato nuovi momenti di raccordo il dibattito con i competenti uffici del Ministero dell'Ambiente volto a ricercare la condivisione sui contenuti di un accordo di programma da sottoscrivere insieme al Comune di Torino e finalizzato alla individuazione di un programma di interventi di sostegno e di incentivazione delle politiche di riduzione delle emissioni in atmosfera dovute, in particolare, alla mobilità. Tale raccordo è stato, del resto, anche occasione per sollecitare ulteriori misure per contrastare gli effetti della crescita dei consumi e delle percorrenze previste a livello nazionale ed evidenziate negli scenari evolutivi al 2010, le quali, se confermate, rischiano di compromettere le importanti riduzioni di emissione attese con gli interventi di Piano regionale piemontese.

A livello comunitario, prosegue l'iter di approvazione della direttiva COM (2005) 447 def del 21 settembre 2005, sul quale si è pervenuti ad una Posizione Comune da avviare alla seconda lettura, il cui testo conferma l'impianto che prevede la possibilità di fruire di una estensione temporale del rispetto dei parametri in vigore per il PM10 dal 1° gennaio 2005 per le Regioni che

abbiano avviato concretamente piani di intervento capaci di incidere in modo significativo per la riduzione delle emissioni.

La situazione della qualità dell'aria di questi primi mesi del 2007, peraltro, pur permanendo la condizione di superamento dei limiti comunitari, mostra alcuni, anche se ancora molto tenui, segnali di miglioramento; anche lo studio sugli scenari al 2010 conferma la validità delle azioni programmate con gli Stralci di Piano Mobilità e Riscaldamento/Condizionamento sia in termini di riduzione delle emissioni, sia in termini di miglioramento della qualità dell'aria.

Sulla scorta dell'esperienza maturata in questi mesi, degli incontri e dei contatti con gli Assessori Provinciali all'Ambiente, delle attività di concertazione con le Regioni e le Province del bacino padano, nonché del confronto in atto con il livello nazionale, si rende ora necessario definire le azioni da realizzare nella seconda fase di attuazione dello Stralcio di piano per la mobilità approvato il 18 settembre 2006, che vengono pertanto di seguito individuate.

### **Misure di limitazione della circolazione**

Tenendo conto che, in fase di prima applicazione i provvedimenti di limitazione della circolazione hanno riguardato, come stabilito dalla DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006, all'incirca il 50% della popolazione piemontese, si ritiene che, nell'ambito del percorso di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità stabilito con le prescrizioni di cui ai paragrafi 2.1.2 e 2.1.3 per garantire il miglioramento progressivo dell'aria ambiente, sia necessario:

- confermare le misure di limitazione della circolazione dei veicoli 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, già oggi obbligatorie nei Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino ed in quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti;
- confermare in capo alle Province, nell'ambito delle concertazioni con i Comuni, il compito di garantire il necessario raccordo affinché siano concordati ulteriori ampliamenti dei limiti orari giornalieri attualmente in vigore, con l'obiettivo di estenderli ad almeno 8 ore, dal lunedì al venerdì, sia per i veicoli utilizzati per il trasporto privato, sia per quelli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio.

Tenendo conto delle richieste formulate dalle associazioni di categoria interessate in relazione alle difficoltà di sostituzione di alcuni veicoli il cui valore è collegato soprattutto agli allestimenti speciali con la dotazione permanente delle attrezzature necessarie per l'esecuzione di particolari attività lavorative, si ritiene necessario che dai provvedimenti di limitazione della circolazione siano esentati i veicoli che l'art. 53 del Codice della Strada definisce "motoveicoli per trasporti specifici" e "motoveicoli per uso speciale" e quelli che l'art. 54 del medesimo Codice definisce "autoveicoli per trasporti specifici" e "autoveicoli per uso speciale", come di seguito elencati:

**"motoveicoli per trasporti specifici"**: veicoli a tre ruote destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni e caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo. Sono classificati motoveicoli per trasporti specifici i motoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate

- a) furgone isoterico o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
- b) contenitore ribaltabile chiuso con aperture sul solo lato superiore, per il trasporto di rifiuti solidi;
- c) cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
- d) cisterne o contenitori appositamente attrezzati per il trasporto di materiali sfusi o pulverulenti;
- e) altre carrozzerie riconosciute idonee al trasporto specifico dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.

**"motoveicoli per uso speciale"**: veicoli a tre ruote caratterizzati da particolari attrezzature installate permanentemente sugli stessi; su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei

materiali connessi con il ciclo operativo delle attrezzature. Sono classificati per usi speciali i motoveicoli:

- a) attrezzati con scala;
- b) attrezzati con pompa;
- c) attrezzati con gru;
- d) attrezzati con pedana o cestello elevabile;
- e) attrezzati per mostra pubblicitaria;
- f) attrezzati con spazzatrici;
- g) attrezzati con innaffiatrici;
- h) attrezzati con ambulatorio o laboratorio mobile;
- i) attrezzati con saldatrici;
- l) attrezzati con scavatrici;
- m) attrezzati con perforatrici
- n) attrezzati con sega;
- o) attrezzati con gruppo elettrogeno;
- p) dotati di altre attrezzature riconosciute idonee al trasporto specifico dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.

**“autoveicoli per trasporti specifici”** veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo. Sono classificati, autoveicoli per trasporti specifici gli autoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate:

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

**“autoveicoli per uso speciale”** veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse. Sono classificati per uso speciale i seguenti autoveicoli:

- a) trattrici stradali;
- b) autospazzatrici;
- c) autospazzaneve;
- d) autopompe;
- e) autoinnaffiatrici;
- f) autoveicoli attrezzi;
- g) autoveicoli scala ed autoveicoli per riparazione linee elettriche;
- h) autoveicoli gru;
- i) autoveicoli per il soccorso stradale;

- j) autoveicoli con pedana o cestello elevabile;
- k) autosgranatrici;
- l) autotrebiatrici;
- m) autoambulanze;
- n) autofunebri;
- o) autofurgoni carrozzati per trasporto di detenuti;
- p) autoveicoli per disinfezioni;
- q) auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;
- r) autoveicoli per radio, televisione, cinema;
- s) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;
- t) autoveicoli attrezzati ad ambulatori mobili;
- u) autocappella;
- v) auto attrezzate per irrorare i campi;
- w) autosaldatrici;
- x) auto con installazioni telegrafiche;
- y) autoscavatrici;
- z) autoperforatrici;
- aa) autosega;
- bb) autoveicoli attrezzati con gruppi elettrogeni;
- cc) autopompe per calcestruzzo;
- dd) autoveicoli per uso abitazione;
- ee) autoveicoli per uso ufficio;
- ff) autoveicoli per uso officina;
- gg) autoveicoli per uso negozio;
- hh) autoveicoli attrezzati a laboratori mobili o con apparecchiature mobili di rilevamento;
- ii) altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee per l'uso speciale dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.

Si confermano inoltre le esclusioni già previste nella citata DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006 e che, per comodità di lettura, si riportano di seguito:

- 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.

Rimangono infine inalterate le situazioni di deroga già contemplate nella citata DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006 e che, per comodità di lettura, si riportano di seguito:

- veicoli utilizzati in caso di servizi di emergenza e sicurezza (veicoli di soccorso, di pronto intervento, quelli utilizzati per servizi di reperibilità, ivi compresi quelli di manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza) appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione;
- casi di emergenza e sicurezza, che colpiscano un privato cittadino, costretto a muoversi con un veicolo assoggettato alle limitazioni, in quanto la criticità e l'urgenza della circostanza giustificano, di per sé, l'inosservanza del divieto dovuta a stato di necessità, ex art. 4 della legge 689/1981;
- necessità di raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu) in quanto, in questi casi, prevale l'obbligo di esperire tali pratiche, che attengono all'osservanza della normativa nazionale, 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;

- casi di sciopero del servizio di trasporto pubblico locale, indetto nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente in materia, allo scopo di assicurare ai lavoratori il libero esercizio del diritto;
- possibilità riconosciuta al Sindaco di adottare specifico provvedimento per consentire la circolazione, limitatamente ai tratti stradali necessari per l'accesso ad infrastrutture quali i parcheggi di scambio intermodale e/o di attestamento, realizzate in attuazione della pianificazione comunale in materia di mobilità;
- possibilità riconosciuta al Sindaco di adottare specifiche disposizioni al fine di assicurare i collegamenti internazionali ritenuti essenziali.

In considerazione delle esclusioni e delle deroghe sopradescritte, rispondenti anche a quanto concordato nell'ambito dell'Accordo delle Regioni e Province Autonome del bacino padano, gli accordi provinciali e le conseguenti ordinanze sindacali non potranno prevedere ulteriori casi rispetto a quelli sopra espressamente previsti.

### **Semplificazione delle procedure di controllo del rispetto delle limitazioni alla circolazione**

Al fine di rendere più immediate e semplici le procedure di controllo delle limitazioni alla circolazione di cui al presente provvedimento, si ritiene necessario attivare un sistema che consenta di assegnare a tutti i veicoli immatricolati in Piemonte, una vetrofania con colore diverso per le diverse categorie di omologazione (EURO 0, EURO 1, ecc) e per i diversi tipi di alimentazione (diesel, benzina, metano, gpl), in modo da consentire agli organi preposti una più agevole identificazione del tipo di alimentazione e di omologazione del veicolo.

Per l'attuazione di questa iniziativa, da avviarsi a partire dal 1° gennaio 2008, sarà proposto alle Province ed alle Associazioni di categoria l'estensione del Protocollo d'intesa già in vigore per il "bollino blu" affinché, in considerazione della competenza e della fattiva collaborazione, tale vetrofania sia rilasciata dalle officine autorizzate al controllo dei gas di scarico, in concomitanza con l'effettuazione del bollino blu.

A partire dal 1° gennaio 2009, infatti, tutti i veicoli a motore di proprietà di persone fisiche residenti in Piemonte, di ditte individuali, associazioni, enti e soggetti pubblici, società di qualsiasi natura giuridica con sede legale in Piemonte, dovranno esporre sul parabrezza, accanto al bollino blu, la vetrofania che indica il tipo di omologazione e il carburante del veicolo medesimo.

Con successivo atto normativo saranno stabilite le sanzioni per l'inosservanza della presente prescrizione.

### **Criteri per l'individuazione delle zone di limitazioni totali o parziali del traffico.**

La realizzazione e la conseguente gestione delle zone di limitazione totale o parziale del traffico all'interno di un centro abitato, si pongono l'obiettivo di ridurre stabilmente le percorrenze nei centri abitati, favorendo nel contempo l'utilizzo del trasporto collettivo dei privati e dei lavoratori, l'ammodernamento del parco veicolare, la razionalizzazione, la fluidificazione e il decongestionamento della circolazione.

Le disposizioni dello Stralcio di Piano per la mobilità, nelle sue successive formulazioni, hanno stabilito l'obbligo per tutti i Comuni assegnati alle Zone di Piano con più di 10.000 abitanti, di procedere alla progressiva realizzazione di zone di limitazione totale (zone pedonali) o parziale (Zone a Traffico limitato) del traffico, in modo tale da arrivare a coprire almeno il 20% delle strade dei centri abitati.

Per tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano appartenenti all'agglomerato di Torino, nonché per quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti il processo di realizzazione e completamento di

tali zone deve essere ultimato entro il 5 novembre 2007 e per tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano con popolazione superiore a 10.000 abitanti, entro il 3 novembre 2008.

Al fine di favorire uniformità di comportamento, si ritiene opportuno stabilire i sotto riportati criteri e modalità per la realizzazione delle aree di limitazione della circolazione, per il computo della percentuale di strade assoggettate a vincoli e definire le caratteristiche minime delle limitazioni.

Pertanto, sono considerate – nell'attuazione del paragrafo 2.2. dello Stralcio di Piano approvato con deliberazione del 18 settembre 2006 – tutte le strade collocate all'interno delle aree definite dall'art. 3 del Codice della Strada come:

- area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali;
- zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli;

così come delimitate con provvedimento della Giunta Comunale o con ordinanza del Sindaco, nelle quali sono disposte limitazioni della circolazione ulteriori e più drastiche di quelle che, in base al presente provvedimento, devono essere applicate in tutto il centro abitato.

Con l'indicazione "copertura di almeno il 20% delle strade dei centri abitati" si intende la percentuale dei chilometri di strada assoggettati a limitazioni della circolazione in rapporto al totale dei chilometri di strada del centro abitato.

Ai fini del computo dei chilometri soggetti a limitazione della circolazione si dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

- a) la lunghezza delle strade viene computata, per ognuno dei due sensi di marcia, per il numero di corsie che compongono la carreggiata;
- b) oltre alle strade collocate all'interno delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, sono considerate ai fini del conteggio della lunghezza delle strade assoggettate a limitazione del traffico anche quelle collocate all'interno del centro abitato ed aventi le seguenti funzioni:
  - strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico,
  - corsie riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico, se dotate di opportuni sistemi di protezione,
  - corsie sottratte alla circolazione veicolare e adibite in maniera stabile ed attrezzata a pista ciclabile, alla fruizione dei pedoni, all'allestimento di déhors per le attività commerciali,
  - strade all'interno delle "altre zone di particolare rilevanza urbanistica" di cui all'art. 7, comma 9 del Codice delle Strada, se sono assoggettate anche a limitazione della circolazione ulteriori e più drastiche di quelle che, in base al presente provvedimento, devono essere applicate in tutto il centro abitato.

Le limitazioni della circolazione all'interno delle ZTL devono essere disposte per l'intero anno e possono essere più drastiche rispetto a quelle già indicate nella D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623, che erano

- per almeno tre ore/giorno, la circolazione può essere consentita esclusivamente al servizio di trasporto pubblico, ai servizi integrativi dello stesso e ai residenti,
- per le restanti ore della giornata la circolazione deve essere vietata per tutti i veicoli non conformi alle normative EURO III con l'aggiunta, per i veicoli Diesel, dell'obbligo di dotazione di sistemi di contenimento del particolato.



A tale proposito, nella scelta delle ore nelle quali la circolazione può essere consentita esclusivamente al servizio di trasporto pubblico e ai residenti, si raccomanda di comprendere la fascia di maggior flusso di traffico del mattino, che di norma si colloca fra le 7,30 e le 9,00.

Si raccomanda altresì di non prevedere, anche in questo caso, ulteriori deroghe ed esenzioni rispetto alle categorie di veicoli e alle situazioni di deroga previste nei paragrafi precedenti.

Le zone di limitazione totale o parziale del traffico devono essere presidiate, ove necessario anche con installazione di appositi idonei sistemi, in modo da consentire la verifica del rispetto delle limitazioni introdotte e la valutazione dei flussi di traffico residui.

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;

vista la D.G.R. n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006

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

delibera

- di individuare, per le motivazioni di cui in premessa, le azioni da realizzare nella seconda fase di attuazione dello Stralcio di piano sulla mobilità, approvato il 18 settembre 2006, come di seguito indicato:

#### **Misure di limitazione della circolazione**

Tenendo conto che, in fase di prima applicazione i provvedimenti di limitazione della circolazione hanno riguardato, come stabilito dalla DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006, all'incirca il 50% della popolazione piemontese, si ritiene che, nell'ambito del percorso di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità stabilito con le prescrizioni di cui ai paragrafi 2.1.2 e 2.1.3 per garantire il miglioramento progressivo dell'aria ambiente, sia necessario:

- confermare le misure di limitazione della circolazione dei veicoli 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, già oggi obbligatorie nei Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino ed in quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti;
- confermare in capo alle Province, nell'ambito delle concertazioni con i Comuni, il compito di garantire il necessario raccordo affinché siano concordati ulteriori ampliamenti dei limiti orari giornalieri attualmente in vigore, con l'obiettivo di estenderli ad almeno 8 ore, dal lunedì al venerdì, sia per i veicoli utilizzati per il trasporto privato, sia per quelli utilizzati per il trasporto e la distribuzione delle merci e per l'esercizio delle attività commerciali, artigianali, industriali, agricole e di servizio.

Tenendo conto delle richieste formulate dalle associazioni di categoria interessate in relazione alle difficoltà di sostituzione di alcuni veicoli il cui valore è collegato soprattutto agli allestimenti speciali

con la dotazione permanente delle attrezzature necessarie per l'esecuzione di particolari attività lavorative, sono esentati dalle limitazioni della circolazione i veicoli che l'art. 53 del Codice della Strada definisce "motoveicoli per trasporti specifici" e "motoveicoli per uso speciale" e quelli che l'art. 54 del medesimo Codice definisce "autoveicoli per trasporti specifici" e "autoveicoli per uso speciale", come di seguito elencati:

**"motoveicoli per trasporti specifici"**: veicoli a tre ruote destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni e caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo. Sono classificati motoveicoli per trasporti specifici i motoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate

- a) furgone isotermico o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
- b) contenitore ribaltabile chiuso con aperture sul solo lato superiore, per il trasporto di rifiuti solidi;
- c) cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
- d) cisterne o contenitori appositamente attrezzati per il trasporto di materiali sfusi o pulverulenti;
- e) altre carrozzerie riconosciute idonee al trasporto specifico dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.

**"motoveicoli per uso speciale"**: veicoli a tre ruote caratterizzati da particolari attrezzature installate permanentemente sugli stessi; su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi con il ciclo operativo delle attrezzature. Sono classificati per usi speciali i motoveicoli:

- a) attrezzati con scala;
- b) attrezzati con pompa;
- c) attrezzati con gru;
- d) attrezzati con pedana o cestello elevabile;
- e) attrezzati per mostra pubblicitaria;
- f) attrezzati con spazzatrici;
- g) attrezzati con innaffiatrici;
- h) attrezzati con ambulatorio o laboratorio mobile;
- i) attrezzati con saldatrici;
- l) attrezzati con scavatrici;
- m) attrezzati con perforatrici
- n) attrezzati con sega;
- o) attrezzati con gruppo elettrogeno;
- p) dotati di altre attrezzature riconosciute idonee al trasporto specifico dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C

**"autoveicoli per trasporti specifici"** veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo. Sono classificati, autoveicoli per trasporti specifici gli autoveicoli dotati di una delle seguenti carrozzerie permanentemente installate:

- a) furgone isotermico, o coibentato, con o senza gruppo refrigerante, riconosciuto idoneo per il trasporto di derrate in regime di temperatura controllata;
- b) carrozzeria idonea per il carico, la compattazione, il trasporto e lo scarico di rifiuti solidi urbani;
- c) cisterne per il trasporto di liquidi o liquami;
- d) cisterna, o contenitore appositamente attrezzato, per il trasporto di materiali sfusi o pulvirulenti;
- e) telai attrezzati con dispositivi di ancoraggio per il trasporto di containers o casse mobili di tipo unificato;
- f) telai con selle per il trasporto di coils;
- g) betoniere;
- h) carrozzerie destinate al trasporto di persone in particolari condizioni e distinte da una particolare attrezzatura idonea a tale scopo;
- i) carrozzerie particolarmente attrezzate per il trasporto di materie classificate pericolose ai sensi dell'ADR o di normative comunitarie in proposito;

- l) carrozzerie speciali, a guide carrabili e rampe di carico, idonee esclusivamente al trasporto di veicoli;
- m) carrozzerie, anche ad altezza variabile, per il trasporto esclusivo di animali vivi;
- n) furgoni blindati per trasporto valori;
- o) altre carrozzerie riconosciute idonee per i trasporti specifici dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.;

**“autoveicoli per uso speciale”** veicoli caratterizzati dall’essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d’uso delle attrezzature stesse. Sono classificati per uso speciale i seguenti autoveicoli:

- a) trattrici stradali;
- b) autospazzatrici;
- c) autospazzaneve;
- d) autopompe;
- e) autoinnaffiatrici;
- f) autoveicoli attrezzi;
- g) autoveicoli scala ed autoveicoli per riparazione linee elettriche;
- h) autoveicoli gru;
- i) autoveicoli per il soccorso stradale;
- j) autoveicoli con pedana o cestello elevabile;
- k) autosgranatrici;
- l) autotrebbiatrici;
- m) autoambulanze;
- n) autofunebri;
- o) autofurgoni carrozzati per trasporto di detenuti;
- p) autoveicoli per disinfezioni;
- q) auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie purché provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;
- r) autoveicoli per radio, televisione, cinema;
- s) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;
- t) autoveicoli attrezzati ad ambulatori mobili;
- u) autocappella;
- v) auto attrezzate per irrorare i campi;
- w) autosaldatrici;
- x) auto con installazioni telegrafiche;
- y) autoscavatrici;
- z) autoperciatrici;
- aa) autosega;
- bb) autoveicoli attrezzati con gruppi elettrogeni;
- cc) autopompe per calcestruzzo;
- dd) autoveicoli per uso abitazione;
- ee) autoveicoli per uso ufficio;
- ff) autoveicoli per uso officina;
- gg) autoveicoli per uso negozio;
- hh) autoveicoli attrezzati a laboratori mobili o con apparecchiature mobili di rilevamento;
- ii) altri autoveicoli dotati di attrezzature riconosciute idonee per l’uso speciale dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C.

Inoltre, si confermano le esclusioni già previste nella citata DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006 e che, per comodità di lettura, si riportano di seguito:

- 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.

Rimangono inalterate le situazioni già contemplate nella citata DGR n. 57 – 4131 del 23 Ottobre 2006 e che, per comodità di lettura, si riportano di seguito:

- veicoli utilizzati in caso di servizi di emergenza e sicurezza (veicoli di soccorso, di pronto intervento, quelli utilizzati per servizi di reperibilità, ivi compresi quelli di manutenzione di impianti a servizio delle imprese e della residenza) appartenenti alle categorie ricomprese nelle limitazioni alla circolazione;
- casi di emergenza e sicurezza, che colpiscano un privato cittadino, costretto a muoversi con un veicolo assoggettato alle limitazioni, in quanto la criticità e l'urgenza della circostanza giustificano, di per sé, l'inosservanza del divieto dovuta a stato di necessità, ex art. 4 della legge 689/1981;
- necessità di raggiungere le officine autorizzate per effettuare la revisione dei veicoli e/o il controllo dei gas di scarico (bollino blu) in quanto, in questi casi, prevale l'obbligo di esperire tali pratiche, che attengono all'osservanza della normativa nazionale, 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;
- casi di sciopero del servizio di trasporto pubblico locale, indetto nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente in materia, allo scopo di assicurare ai lavoratori il libero esercizio del diritto;
- possibilità riconosciuta al Sindaco di adottare specifico provvedimento per consentire la circolazione, limitatamente ai tratti stradali necessari per l'accesso ad infrastrutture quali i parcheggi di scambio intermodale e/o di attestamento, realizzate in attuazione della pianificazione comunale in materia di mobilità;
- possibilità riconosciuta al Sindaco di adottare specifiche disposizioni al fine di assicurare i collegamenti internazionali ritenuti essenziali.

In considerazione delle esclusioni e delle deroghe sopradescritte, rispondenti a quanto concordato nell'ambito dell'Accordo delle Regioni e Province Autonome del bacino padano, gli accordi provinciali e le ordinanze sindacali non potranno prevedere ulteriori casi rispetto a quelli sopra espressamente previsti.

### **Semplificazione delle procedure di controllo del rispetto delle limitazioni alla circolazione**

Al fine di rendere più immediate e semplici le procedure di controllo delle limitazioni alla circolazione di cui al presente provvedimento, verrà attivato un sistema che consenta di assegnare a tutti i veicoli immatricolati in Piemonte, una vetrofania con colore diverso per le diverse categorie di omologazione (EURO 0, EURO 1, ecc) e per i diversi tipi di alimentazione (diesel, benzina, metano, gpl), in modo da consentire agli organi preposti una più agevole identificazione del tipo di alimentazione e di omologazione del veicolo.

Per l'attuazione di questa iniziativa, da avviarsi a partire dal 1° gennaio 2008, sarà proposto alle Province ed alle Associazioni di categoria l'estensione del Protocollo d'intesa già in vigore per il "bollino blu" affinché, in considerazione della competenza e della fattiva collaborazione, tale vetrofania sia rilasciata dalle officine autorizzate al controllo dei gas di scarico, in concomitanza con l'effettuazione del bollino blu.

A partire dal 1° gennaio 2009, tutti i veicoli a motore di proprietà di persone fisiche residenti in Piemonte, di ditte individuali, associazioni, enti e soggetti pubblici, società di qualsiasi natura giuridica con sede legale in Piemonte, dovranno esporre sul parabrezza, accanto al bollino blu, la vetrofania che indica il tipo di omologazione e il carburante del veicolo medesimo.

Con successivo atto normativo saranno stabilite le sanzioni per l'inosservanza della presente prescrizione.

### **Criteria per l'individuazione delle zone di limitazioni totali o parziali del traffico.**

La realizzazione e la conseguente gestione delle zone di limitazione totale o parziale del traffico all'interno di un centro abitato, si pongono l'obiettivo di ridurre stabilmente le percorrenze nei centri abitati, favorendo nel contempo l'utilizzo del trasporto collettivo dei privati e dei lavoratori, l'ammodernamento del parco veicolare, la razionalizzazione, la fluidificazione e il decongestionamento della circolazione.

Le disposizioni dello Stralcio di Piano per la mobilità, nelle sue successive formulazioni, hanno stabilito l'obbligo per tutti i Comuni assegnati alle Zone di Piano con più di 10.000 abitanti, di procedere alla progressiva realizzazione di zone di limitazione totale (zone pedonali) o parziale (Zone a Traffico limitato) del traffico, in modo tale da arrivare a coprire almeno il 20% delle strade dei centri abitati.

Per tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano appartenenti all'agglomerato di Torino, nonché per quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti il processo di realizzazione e completamento di tali zone deve essere ultimato entro il 5 novembre 2007 e per tutti i Comuni assegnati alla Zona di Piano con popolazione superiore a 10.000 abitanti, entro il 3 novembre 2008.

Al fine di favorire uniformità di comportamento, sono di seguito indicati i criteri e le modalità per la realizzazione delle aree di limitazione della circolazione, per il computo della percentuale di strade assoggettate a vincoli e sono definite le caratteristiche minime delle limitazioni.

Nell'attuazione del paragrafo 2.2. dello Stralcio di Piano approvato con deliberazione del 18 settembre 2006, sono considerate tutte le strade collocate all'interno delle aree definite dall'art. 3 del Codice della Strada come:

- area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
- zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli;

così come delimitate con provvedimento della Giunta Comunale o con ordinanza del Sindaco, nelle quali sono disposte limitazioni della circolazione ulteriori e più drastiche di quelle che, in base al presente provvedimento, devono essere applicate in tutto il centro abitato.

Con l'indicazione "copertura di almeno il 20% delle strade dei centri abitati" si intende la percentuale dei chilometri di strada assoggettati a limitazioni della circolazione in rapporto al totale dei chilometri di strada del centro abitato.

Ai fini del computo dei chilometri soggetti a limitazione della circolazione si dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

- a) la lunghezza delle strade viene computata, per ognuno dei due sensi di marcia, per il numero di corsie che compongono la carreggiata;
- b) oltre alle strade collocate all'interno delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, sono considerate ai fini del conteggio della lunghezza delle strade assoggettate a limitazione del traffico anche quelle collocate all'interno del centro abitato ed aventi le seguenti funzioni:
  - strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico,
  - corsie riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico, se dotate di opportuni sistemi di protezione,
  - corsie sottratte alla circolazione veicolare e adibite in maniera stabile ed attrezzata a

pista ciclabile, alla fruizione dei pedoni, all'allestimento di dehors per le attività commerciali,

- strade all'interno delle "altre zone di particolare rilevanza urbanistica" di cui all'art. 7, comma 9 del Codice delle Strade, se sono assoggettate anche a limitazione della circolazione ulteriori e più drastiche di quelle che, in base al presente provvedimento, devono essere applicate in tutto il centro abitato.

Le limitazioni della circolazione all'interno delle ZTL devono essere disposte per l'intero anno e possono essere più drastiche rispetto a quelle già indicate nella D.G.R. 11 novembre 2002, n. 14-7623, che erano

- per almeno tre ore/giorno, la circolazione può essere consentita esclusivamente al servizio di trasporto pubblico, ai servizi integrativi dello stesso e ai residenti,
- per le restanti ore della giornata la circolazione deve essere vietata per tutti i veicoli non conformi alle normative EURO III con l'aggiunta, per i veicoli Diesel, dell'obbligo di dotazione di sistemi di contenimento del particolato.

A tale proposito, nella scelta delle ore nelle quali la circolazione può essere consentita esclusivamente al servizio di trasporto pubblico e ai residenti, si raccomanda di comprendere la fascia di maggior flusso di traffico del mattino, che di norma si colloca fra le 7,30 e le 9,00.

Si raccomanda altresì di non prevedere, anche in questo caso, ulteriori deroghe ed esenzioni rispetto alle categorie di veicoli e alle situazioni di deroga previste nei paragrafi precedenti.

Le zone di limitazione totale o parziale del traffico devono essere presidiate, ove necessario anche con installazione di appositi idonei sistemi, in modo da consentire la verifica del rispetto delle limitazioni introdotte e la valutazione dei flussi di traffico residui.

- di dare atto che, per quanto sopra non richiamato, la deliberazione della Giunta Regionale n. 66 – 3859 del 18 settembre 2006 rimane immutata.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002I