

Nuovo Accordo di Programma per la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e la prevenzione di fenomeni di inquinamento atmosferico tra:

REGIONE TOSCANA, ANCI, URPT, Province e i Comuni di: Arezzo, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Capannori, Cascina, Firenze, Grosseto, Lastra a Signa, Livorno, Lucca, Montecatini Terme, Pisa, Pistoia, Poggio a Caiano, Pontedera, Prato, S. Croce sull'Arno, Scandicci, Sesto Fiorentino, Siena, Signa e Viareggio.

Premesso che

- in data 30 ottobre 2003 è stato firmato tra la Regione Toscana, ANCI e URPT un Protocollo d'intesa che individua le misure per il risanamento della qualità dell'aria ambiente nelle aree urbane, in particolare per la riduzione delle emissioni di PM₁₀ derivanti da veicoli e motoveicoli mediante il progressivo rinnovo dei segmenti più inquinanti del parco, anche promuovendo iniziative di incentivazione e finanziamento.

- tale Accordo contiene le linee di indirizzo della strategia congiunta e condivisa per il contenimento dei livelli di concentrazione di PM₁₀ e, parimenti, ha previsto una serie di azioni, misure e interventi a breve e medio periodo, insieme alle relative risorse, idonee alla riduzione delle PM₁₀.

L'obiettivo era ed è tuttora quello di ridurre, in particolare, i livelli di concentrazione del PM₁₀ in modo da raggiungere il rispetto dei valori limite di tale sostanza inquinante previsti dal D.M. n.60/02 per la prima fase di attuazione, cioè entro il **1° gennaio 2005** e, successivamente, per la seconda fase, cioè entro il **1° gennaio 2010**.

Considerato che i comuni oggetto dell'Accordo vigente sono quelli che presentavano il superamento del numero consentito delle medie giornaliere nell'arco dell'anno e della media annuale, riferiti ai valori limite da rispettarsi dal 1° gennaio 2005 e cioè: Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Pisa, Prato, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Cascina, Lastra a Signa, Montelupo Fiorentino, Santa Croce sull'Arno, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa.

Considerato che il precedente Accordo prevedeva il suo aggiornamento/modifica sulla base dell'evoluzione dell'inquinamento atmosferico rivelata dai dati ottenuti con il monitoraggio effettuato con le centraline ubicate nel territorio regionale;

Vista la situazione di "emergenza smog" causata principalmente dagli elevati livelli di concentrazione del PM₁₀ misurati nel periodo invernale (vedi dati fino al 2004 e nei primi mesi del 2005) e che hanno determinato, anche a livello nazionale, la costituzione della Commissione nazionale per l'emergenza smog con la partecipazione delle Regioni ai suoi lavori;

Visti i risultati del monitoraggio riferiti al periodo 2000-02 che hanno rilevato superamenti nei territori dei seguenti comuni: Arezzo, Capannori, Montecatini Terme, Poggio a Caiano, Pontedera, Siena e Viareggio;

Considerato che la revisione del vigente Accordo con il dettaglio delle misure da applicare, è stato demandato a un gruppo di lavoro coordinato dalla Regione Toscana comprendente:

- tre rappresentanti dell'**URPT**
- tre rappresentanti dell'**ANCI**
- due rappresentanti dell'**ARPAT**

e che il Coordinamento Regionale viene effettuato dalla competente struttura della Giunta “Settore qualità dell’aria, industrie a rischio e prevenzione e riduzione integrata dell’inquinamento“.

Valutato che, come per il precedente Accordo, questa modalità di procedere è coerente con i disposti dell’art. 7 del DM n. 261/02 che indica che, mentre si provvede ad adottare i piani e i programmi, si debba assicurare il coordinamento di tali piani e degli obiettivi stabiliti dagli stessi con gli altri strumenti di pianificazione settoriale e con gli strumenti di pianificazione degli enti locali, assicurando anche la partecipazione degli enti locali interessati mediante opportune procedure di raccordo e concertazione.

Considerato che il gruppo di lavoro nell’ambito dei vari incontri ha prodotto una serie di indicazioni tecniche finalizzate a perseguire gli scopi del presente Accordo di Programma e che le stesse sono state fatte parte integrante del presente testo.

Valutata pertanto la necessità di proseguire con le azioni e misure previste dall’Accordo di Programma del 30 ottobre 2003 e dare attuazione alle indicazioni prioritarie del Gruppo di lavoro la Regione Toscana, l’URPT e le Province toscane, l’ANCI, i comuni firmatari del precedente Accordo e quelli ulteriori individuati dalla Regione Toscana.

stipulano il seguente Accordo di Programma

Art. 1 – Finalità

Il presente Accordo di Programma, in coerenza e continuità con il precedente AdP sottoscritto il 30 ottobre 2003 da Regione, ANCI e URPT e i Comuni di Firenze, Livorno, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Cascina, Grosseto, Lastra a Signa, Lucca, Pisa, Pistoia, Prato, S. Croce sull’Arno, Scandicci, Sesto Fiorentino e Signa, prevede l’estensione ai Comuni di Arezzo, Capannori, Montecatini Terme, Poggio a Caiano, Pontedera, Siena e Viareggio, e individua le misure per il risanamento della qualità dell’aria ambiente nelle aree urbane, in particolare per la riduzione delle emissioni di PM₁₀ e dei suoi precursori, ai fini di perseguire il rispetto dei valori limite di qualità vigenti e di avviare il percorso verso il rispetto di quelli che entreranno in vigore nel 2010.

Art. 2 – Approccio metodologico

Il presente AdP si riferisce ai tre settori emissivi maggiormente rilevanti (mobilità, impianti termici civili e del terziario e attività produttive) per l’apporto emissivo ai livelli territoriale locale e regionale, e tiene di conto delle politiche e delle azioni a livello nazionale in essere e da intraprendere, insieme a quelle che la Regione attiverà in coerenza e in complementarietà.

Tenuto conto della situazione della qualità dell’aria, in particolare nei centri urbani dei comuni che partecipano all’AdP sono individuate prevalentemente politiche ed azioni applicabili nel breve e medio periodo, privilegiando quelle in grado di essere efficaci nella riduzione delle emissioni di più sostanze inquinanti e su più tipologie di sorgenti.

Si ritengono prioritarie le azioni che comportano la riduzione delle emissioni di PM₁₀ e di NO_x, senza trascurare quelle rivolte agli inquinanti che partecipano come precursori alla formazione del PM₁₀ secondario e O₃ o che incidono anche su inquinanti che sono già regolamentati a livello europeo come alcuni metalli, gli IPA, ecc.

Le azioni non devono essere valutate in un'ottica emergenziale (definibile come serie di interventi attivati a seguito dell'accadimento di episodi acuti di inquinamento) ma traggiate al raggiungimento degli obiettivi della qualità dell'aria già stabiliti dalla Unione Europea per il 2010 e, quindi, con un contenuto strutturale.

Art. 3 - Criteri e condizioni per l'avvio e lo sviluppo delle azioni

Per la realizzazione delle politiche e delle azioni individuate si deve tenere conto delle **tecnologie, delle regole e delle risorse** necessarie per il loro avvio e sviluppo.

Le tecnologie poste alla base delle politiche per la riduzione delle emissioni devono essere rigorosamente riferite alle migliori tecnologie disponibili (es. nuove motorizzazioni per i veicoli, applicazione delle MTD o BAT nei settori industriali, impianti termici e generatori di calore ad alta efficienza.....) che garantiscano la più elevata riduzione delle emissioni a costi sostenibili rispetto ai vantaggi ambientali ottenibili (applicazione dell'analisi costi/benefici).

Le tecnologie devono essere valutate tenendo conto dell'insieme degli inquinanti su cui agiscono e dei tempi tecnici di realizzazione, in quanto solo in questo modo possono essere correttamente quantificati gli effetti sulla riduzione delle emissioni, e individuati gli opportuni indicatori (massa - costo - tempo) con cui potranno essere monitorate le diverse azioni, correlando i tempi e le risorse impiegate con la riduzione delle emissioni ottenuta.

Ai fini della valutazione delle tecnologie si deve tenere conto, in particolare, delle interrelazioni, delle sinergie e della necessità di coordinamento con quelle messe in campo per il rispetto degli obblighi derivanti dal protocollo di Kyoto.

Le regole costituiscono la condizione fondamentale per l'avvio di alcune politiche e azioni per la riduzione delle emissioni. Diventa pertanto indispensabile che per ognuna delle azioni individuate, si verifichi la necessità di stabilire a livello regionale o locale nuove regolamentazioni (ad esempio: atto regionale sulla limitazione/divieto di impiego di combustibili per zone e per tutto il territorio regionale); ai vari livelli si dovranno inoltre verificare e rimuovere gli impedimenti o gli ostacoli eventualmente presenti nelle regolamentazioni già esistenti.

Le risorse per l'attuazione delle politiche e delle azioni per la riduzione delle emissioni devono essere reperite anche attraverso l'integrazione e l'orientamento delle risorse destinate alle politiche dei trasporti, energetiche, per la riduzione dei gas ad effetto serra (Protocollo di Kyoto), sia a livello nazionale, regionale e locale, al fine di raggiungere più obiettivi simultaneamente.

Nel reperimento delle risorse si deve operare in modo che si possano utilizzare anche i fondi messi a disposizione dall'Unione Europea nel nuovo periodo di programmazione 2007-2012.

Art. 4 - Valutazione dell'efficacia delle misure dell'AdP

Anche in questo caso, come per il precedente AdP, le politiche e le azioni individuate e proposte per la realizzazione devono essere valutate in termini di efficacia, utilizzando gli strumenti conoscitivi attualmente a disposizione.

Ad esempio si ricorda che nel precedente AdP l'azione di accelerare il rinnovo del parco veicoli (in particolare per alcuni settori) introducendo le nuove tecnologie meno inquinanti, era stata preceduta da una valutazione riguardante le riduzioni delle emissioni di PM₁₀ primario, di NO_x e CO ottenibili fino al 2010, per una serie di comuni toscani, compresi quelli firmatari dell'AdP.

Art. 5 – Misure ed azioni nazionali che richiedono l'azione delle Regioni e degli EE.LL.

Le misure ed azioni nazionali, determinate dalla Commissione nazionale emergenza smog, che necessitano anche dell'azione regionale e degli EE.LL. sottoscrittori del presente AdP sono le seguenti:

- **Mobilità:**
 - reperimento delle risorse finanziarie necessarie per garantire il potenziamento e l'ammodernamento del trasporto pubblico locale;
 - verifica della possibilità di introdurre sgravi fiscali sul gasolio con contenuto in zolfo < 10 ppm ovvero di anticipare la sua obbligatorietà sul mercato nazionale;
 - mantenimento delle agevolazioni e delle riduzioni di accisa sul metano e sul gpl;
 - verifica a livello comunitario della possibilità di diversificare la tassazione dei veicoli in funzione delle emissioni;
 - definizione di apposita regolamentazione per la riduzione del traffico, in particolare per quello conseguente al trasporto delle merci, su autostrade e strade statali;
 - promozione dell'uso dei biocarburanti al fine di conseguire gli obiettivi indicativi nazionali di cui all'art. 3 del D.Lgs. 121/2005.

- **Impianti termici civili e del terziario :**
 - adozione di specifiche azioni di promozione dell'ammodernamento degli impianti termici esistenti;

- **Attività produttive:**
 - rilascio delle autorizzazioni di competenza statale tenendo conto delle migliori tecnologie in essere;
 - definizione dei meccanismi di revisione delle autorizzazioni sulla base dell'avanzamento tecnologico degli specifici settori produttivi;
 - verifica in sede locale del rispetto dei limiti definiti dalle pianificazioni regionali attraverso i piani di tutela e di risanamento della qualità dell'aria.

Art. 6 – Impegni specifici dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo

Le parti si impegnano ad adottare le misure e le iniziative previste dal presente Accordo di Programma secondo le modalità indicate negli articoli seguenti.

Le parti si assumono rispettivamente i seguenti impegni:

6.1 - Regione

Il presente AdP costituisce un elemento fondamentale nell'ambito dei Piani e Programmi regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (ex d.lgs n. 351/99 e D.lgs n. 183/04), e deve rendere operative le politiche e le azioni individuate dal gruppo di lavoro per i tre settori di intervento ed in particolare:

- **Mobilità**

- destinare ai Comuni sottoscrittori risorse già stanziare in bilancio per finanziare regimi di incentivazione alla sostituzione di veicoli più inquinanti, pari a 3,35 ml di euro per l'anno 2006. Tali risorse saranno assegnate, ai sensi della l.r. n.12 del 12/04/2002, secondo criteri di ripartizione determinati dalla consistenza della popolazione esposta, dalla criticità delle situazioni di inquinamento e dal rispetto, da parte di ciascuno dei 16 Comuni aderenti, degli impegni sottoscritti con il precedente AdP; l'ammissione al contributo regionale decorre dalla data di attivazione delle misure di competenza previste dall'Accordo;
- all'avvio di una campagna informativa, insieme ai Comuni e le Amm.ni Prov.li, concernente i contenuti dell'Accordo, il regime degli incentivi disponibili per i cittadini e le associazioni di categoria, in funzione delle misure previste per l'anno 2006, e l'utilizzo dei veicoli a basso impatto ambientale;
- installazione di sistemi di depurazione fumi sui veicoli diesel con particolare attenzione per il settore TPL;
- predisporre appositi piani e programmi di risanamento relativi ai territori dei comuni individuati dalla DGR n. 1325/03 ,ai sensi del D.lgs n. 351/99 e secondo le linee guida definite dal D.M. n. 261/02, comprendenti le misure strutturali di contenimento delle emissioni riportate nel Protocollo del 15 aprile 2003;
- attivazione, sulla base delle risorse rese disponibili a livello statale per il trasporto pubblico locale, di tutti i meccanismi necessari per il potenziamento ed il rinnovo del parco con mezzi a basso impatto ambientale;
- incentivazione dell'utilizzo dei mezzi pubblici mediante l'introduzione di una idonea politica tariffaria;
- predisposizione delle linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM);
- attivazione di iniziative volte al rinnovo delle flotte veicolari del proprio parco automezzi, acquistando nuovi veicoli con sistema di alimentazione a metano, Gpl o elettrici accedendo ai finanziamenti del D.M. 24 maggio 2004.

- emanazione di linee guida per creazione di un “bollino blu” semestrale relativo ai mezzi TPL;

- **Impianti termici civili e del terziario**
 - erogazione degli incentivi per l’installazione del termico solare nelle “zone critiche”;
 - avvio dell’attività di certificazione energetica degli edifici con priorità per le “zone critiche”;
 - favorire l’implementazione di progetti per l’acquisizione dei titoli di efficienza energetica;
 - inserimento di vincoli ed incentivazioni nei documenti di programmazione e pianificazione per favorire (in particolare nelle zone critiche) lo sviluppo del teleriscaldamento, l’utilizzo di impianti termici centralizzati, la diffusione dei sistemi di termoregolazione e contabilizzazione del calore per ogni unità abitativa, l’adozione di tecniche costruttive, di sistemi di coibentazione ed isolamento che consentono di ridurre il fabbisogno energetico per il condizionamento degli edifici.
 - valutazione delle localizzazioni e delle caratteristiche degli impianti di cogenerazione e/o combustione delle biomasse vegetali in relazione ai vincoli stabiliti per le diverse zone in rapporto alle condizioni della qualità dell’aria;
 - adozione di un atto regionale per la regolamentazione dell’utilizzo dei combustibili più inquinanti nelle diverse zone individuate dai piani di cui agli artt. 8 e 9 del D.Lgs. 351/99, secondo i disposti dell’art. 11 del DPCM 8 marzo 2002;

- **Attività produttive**
 - Coordinamento e indirizzo delle azioni delle Amministrazioni Provinciali per il rilascio delle autorizzazioni ex DPR n. 203/88, DM n. 44/04 e D.lgs n.59/05 (IPPC) tenendo conto delle migliori tecnologie disponibili (per zone specifiche e su tutto il territorio regionale).
 - definizione di eventuali meccanismi di revisione delle autorizzazioni sulla base dell’avanzamento tecnologico degli specifici settori produttivi.

6.2 – Province

- attuazione delle norme sui controlli e le verifiche di efficienza energetica degli impianti termici civili, ai sensi delle norme vigenti;

- promuovere le incentivazioni esistenti per la sostituzione degli impianti termici indirizzandole indirizzandola verso l'installazione delle tipologie che rispondono alle prestazioni dei più innovativi generatori di calore che portano effettivamente il miglior beneficio ambientale sia in termini di emissioni di NOx e di PM, sia in termini di rendimenti.
- promozione ed attuazione di iniziative di informazione ed educazione ambientale sui temi della tutela della qualità dell'aria e sui contenuti del presente Accordo, in collegamento con le iniziative promosse dai Comuni e dalla Regione;
- prescrizioni, per ulteriore riduzione delle emissioni degli impianti industriali ricadenti nel campo di applicazione del DPR n. 203/88, del DM n. 44/04 e del D.lgs n. 59/05 (IPPC) anche secondo le direttive regionali contenute nei piani di cui al D.lgs n. 351/99 ed il DM n. 261/02.
- gestione, limitatamente ai comuni con popolazione inferiore a 40.000 abitanti, dei controlli di efficienza energetica degli impianti termici civili, ai sensi delle norme vigenti;
- rendere disponibili i dati relativi ai controlli sulla manutenzione degli impianti termici di competenza provinciale effettuati ai sensi del DPR 412/93 e DPR 551/99;
- attivazione di iniziative volte al rinnovo delle flotte veicolari del proprio parco automezzi, acquistando nuovi veicoli con sistema di alimentazione a metano, Gpl o elettrici accedendo ai finanziamenti del D.M. 24 maggio 2004.
- imporre l'uso di veicoli conformi alle più recenti normative sulle emissioni nei contratti da stipulare con le aziende che effettuano TPL nel proprio territorio.

6.3 – Comuni

- adozione di provvedimenti di limitazione alla circolazione (graduali e progressivi) a partire dai segmenti di veicoli maggiormente inquinanti con le modalità descritte agli artt. 7 e 8;
- cofinanziamento, almeno in misura pari al 20%, delle risorse rese disponibili dalla Regione Toscana per l'incentivazione alla sostituzione dei veicoli più inquinanti; nel cofinanziamento del comune si comprendono i costi indiretti sostenuti per la implementazione e gestione delle misure previste dal presente Accordo. Si intendono, indicativamente, per costi indiretti le seguenti fattispecie: spese per il personale, per la segnaletica, per l'informazione, per l'educazione ambientale, ecc. La presenza di tale cofinanziamento deve intendersi come condizione per l'assegnazione di quello regionale;
- predisposizione di progetti di limitazione alla circolazione tenuto conto dell'art. 8 seguente. Tali progetti, da inviare alla Regione prima dell'attivazione delle limitazioni alla circolazione previste per l'anno 2006, e comunque entro il 31 gennaio 2006, dovranno contenere:

la planimetria delle aree comunali interessate dagli interventi di limitazione del traffico, aree la cui superficie dovrà avere una dimensione non inferiore al 50 % dei centri abitati del singolo Comune;

le modalità di attuazione dei predetti interventi e la illustrazione delle campagne di informazione ai cittadini, tenute e da tenersi in collegamento con quelle regionali e provinciali;

- gestione delle risorse rese all'uso disponibili (regionali e statali) e la ricerca di ulteriori opportunità di finanziamento per attuare le azioni/misure di sostituzione;
- adozione di atti che disciplinino il carico/scarico delle merci contenenti la definizione della modalità (centri di scambio intermodale, transit-point, tipo di veicoli impiegati) di svolgimento dell'attività e l'eventuale limitazione di orario per i mezzi più inquinanti;
- promozione della mobilità ciclistica in ambito urbano anche usufruendo dei finanziamenti regionali all'uso previsti nell'ambito di una specifica pianificazione urbana della mobilità;
- gestione, limitatamente ai comuni con popolazione superiore a 40000 abitanti, dei controlli di efficienza energetica degli impianti termici civili, ai sensi delle norme vigenti;
- rendere disponibili i dati relativi ai controlli sulla manutenzione degli impianti termici di competenza comunale effettuati ai sensi del DPR 412/93 e DPR 551/99;
- adozione a livello di pianificazione comunale (es. sulla mobilità, sulla pianificazione urbanistica) dei necessari processi di valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria delle azioni, misure e interventi ivi previsti;
- promozione del rinnovo del parco autobus delle aziende di trasporto pubblico locale ed extraurbano, anche usufruendo dei finanziamenti regionali all'uso previsti
- ad operare con le associazioni di categoria promuovendo il Protocollo d'intesa del 24.11.2004 sui veicoli commerciali in modo da procedere ad una progressiva sostituzione dei veicoli con nuovi veicoli a metano o gpl;
- attivazione di iniziative volte al rinnovo delle flotte veicolari del proprio parco automezzi, acquistando nuovi veicoli con sistema di alimentazione a metano, Gpl, elettrici o ibridi accedendo ai finanziamenti del D.M. 24 maggio 2004.

Art. 7 - Aree assoggettate alle limitazioni della circolazione e modalità di attuazione

Le aree comunali assoggettate alle limitazioni di traffico coincidono con i centri abitati o porzioni di essi, definiti in base all'art. 4 del Nuovo Codice della Strada, compresi nei territori dei Comuni che hanno sottoscritto il presente Accordo di Programma e sono definite da essi. Non sono soggette a limitazione le arterie necessarie per la viabilità primaria che insistono sui rispettivi territori comunali, sulle quali l'eventuale sospensione o limitazione della circolazione potrà essere disposta dalle autorità indicate nel Cod. della Strada, e altra viabilità prevista da specifiche deroghe. Le modalità di attuazione delle limitazioni alla circolazione diverse da quelle generali indicate dagli articoli seguenti, relativamente ai giorni della settimana, ad una modulazione motivata degli orari nell'arco del giorno, a periodi di sospensione e/o attenuazione in concomitanza di particolari esigenze e le deroghe per veicoli a due e quattro ruote rientranti nelle categorie/segmenti oggetto del presente Accordo, saranno concordate dai Comuni in sede ANCI, con l'intesa della Regione e delle Province (URPT) , prima dell'entrata in vigore delle limitazioni di cui al seguente art. 8.

Art. 8 - Limitazioni generali alla circolazione dei veicoli

Dalla data della firma del presente Accordo di Programma si proseguirà alla limitazione progressiva della circolazione dei veicoli più inquinanti.

Le limitazioni sono illustrate nelle seguenti tabelle:

Anno 2006		
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	Mercoledì e Giovedì orario 09-18
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	Mercoledì e Giovedì orario 09-17
Veicoli merci Euro 0 < 3,5 t Veicoli per il trasporto merci N1 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere <i>c</i> e <i>d</i> , 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	Mercoledì e Giovedì orario 09-17
Autobus Euro 0 dei gestori di servizi TPL Autobus M2 e M3 non omologati secondo la Dir. 91/542/CEE e successive	La Domenica	La Domenica

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
Veicoli merci Euro 0 < 3,5 t Veicoli per il trasporto merci N1 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere <i>c</i> e <i>d</i> , 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
Veicoli merci Euro 0 > 3,5 t Veicoli per il trasporto merci N2 e N3 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere <i>d</i> , <i>e</i> , <i>h</i> , e <i>i</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
Autobus Euro 0 dei gestori di servizi TPL Autobus M2 e M3 non omologati secondo la Dir. 91/542/CEE e successive	La Domenica e due giorni feriali della settimana	

Anno 2008	
Tipologia Veicolo	Tutti i 23 Comuni dell'Accordo di Programma
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
Ciclomotori Euro 0 Ciclomotori non omologati ai sensi della direttiva 97/24/CE 97/24/CE stage 1 e successive	
Veicoli merci Euro 0 < 3,5 t Veicoli per il trasporto merci N1 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere <i>c</i> e <i>d</i> , con portata fino a 35 q.li non omologati secondo la Dir. 91/441/CEE o 93/59/CEE e successive	
Ciclomotori Euro 1 a 2 tempi Ciclomotori 2 tempi non omologati ai sensi della direttiva 97/24/CE stage 2 e successive	
Veicoli merci Euro 0 > 3,5 t Veicoli per il trasporto merci N2 e N3 identificati dal Codice della Strada all'art. 54, comma 1 lettere <i>d</i> , <i>e</i> , <i>h</i> , e <i>i</i> con portata superiore a 35 q.li non omologati secondo la Dir. 91/542/CEE fase I e successive	
Autovetture Diesel Euro 1 Autovetture M1 diesel non omologate secondo la Dir. 94/12/CE e successive	
Autobus Euro 0 dei gestori di servizi TPL Autobus M2 e M3 non omologati secondo la Dir. 91/542/CEE e successive	La Domenica e due giorni feriali della settimana

Nota: Art. 54 - Codice della Strada, comma 1
 lettere *c*) *autoveicoli per trasporto promiscuo*
d) *autocarri*
e) *trattori stradali*
h) *autotreni*
i) *autoarticolati*

Art. 9 – Limitazioni alla circolazione per i veicoli adibiti a trasporto merci

I Comuni si impegnano a sottoscrivere apposite intese con le Associazioni di categoria per l'attuazione dei contenuti dell'Accordo di Programma, in particolare per la determinazione dei regimi di incentivazione alla sostituzione dei mezzi più inquinanti.

L'ANCI, per assicurare la necessaria coerenza e conformità di tali atti alle finalità dell'Accordo, ne coordina l'elaborazione coinvolgendo anche gli altri enti contraenti.

Art. 10 - Incentivi veicoli e carburanti meno inquinanti

Al fine di procedere alla sostituzione dei veicoli tradizionali con tipologie di alimentazione a minor inquinamento, come il metano e il Gpl e all'utilizzo di carburanti meno inquinanti, come per esempio il gasolio desolfurato, biodiesel ed emulsioni acqua-gasolio. I comuni provvederanno ad una adeguata informazione e ad agevolare l'accesso agli incentivi promossi dallo Stato, dalla Regione e dagli stessi Enti locali, anche attraverso specifici progetti.

Non saranno oggetto di incentivazione i Comuni che non ottempereranno a quanto indicato al precedente punto 6.3 e cioè nel caso in cui le aree comunali interessate dagli interventi di limitazione del traffico abbiano una dimensione inferiore al 50 % del centri abitati del singolo Comune;

Gli enti contraenti si impegnano a predisporre e pubblicizzare, entro un mese dalla firma del presente accordo, il quadro completo delle incentivazioni e delle modalità di erogazione determinate a livello nazionale, regionale, comunale, dai produttori di veicoli a quattro e due ruote e dalle Associazioni di categoria.

Art. 11 – Monitoraggio e verifica dell’Accordo

I soggetti sottoscrittori del presente Accordo si impegnano ad attivare un tavolo permanente al fine di effettuare verifiche periodiche a livello istituzionale e tecnico per il monitoraggio dell’accordo.

E’ in ogni caso previsto un incontro di valutazione e verifica al termine di ogni anno successivo alla stipula del presente documento.

La mancata attuazione del presente Accordo ed il mancato rispetto dei suoi contenuti sostanziali da parte dei soggetti sottoscrittori, comporterà la sospensione dei contributi e degli incentivi previsti.

Letto, approvato e sottoscritto in Firenze, addì’

Per la Regione Toscana

Per l’U.R.P.T.

Province:

Arezzo

Firenze

Grosseto

Livorno

Lucca

Massa Carrara

Pisa

Pistoia

Prato

Siena

Per l'A.N.C.I.

Arezzo

Bagno a Ripoli

Calenzano

Campi Bisenzio

Capannori

Cascina

Firenze

Grosseto

Lastra a Signa

Livorno

Lucca

Montecatini Terme

Pisa

Pistoia

Poggio a caiano

Pontedera

Prato

S. Croce sull'Arno

Scandicci

Sesto Fiorentino

Siena

Signa

Viareggio