

T.A.R. Lazio sez. V, 18/10/2023, n. 15408

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1760 del 2023, proposto da Scuderia Romana (*omissis*), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocato (*omissis*), costituito anche in proprio quale ricorrente, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Regione Lazio, in persona del Presidente in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio sito in Roma, alla Via (*omissis*);

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi n. 12;

nei confronti

Roma Capitale, in persona del Sindaco in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio, Automotoclub Storico Italiano ASI, Federazione Motociclistica Italiana -Fmi, (*omissis*), Circolo Romano (*omissis*), Scuderia (*omissis*), (*omissis*), (*omissis*), (*omissis*) Roma, (*omissis*) Viterbo, (*omissis*), (*omissis*), in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, non costituiti in giudizio;

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

Clas-Latina Circolo Latina Automoto Storiche, Associazione Italiana Automotoveicoli Classici, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

sul ricorso numero di registro generale 1778 del 2023, proposto da Scuderia Romana (*omissis*), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocato (*omissis*), costituito anche in proprio quale ricorrente, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Roma Capitale, in persona del Sindaco in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

nei confronti

Regione Lazio, in persona del Presidente in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio sito in Roma, via (*omissis*);

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio (Arpa Lazio), Federazione Motociclistica Italiana -Fmi, (*omissis*), Scuderia (*omissis*), (*omissis*), (*omissis*), (*omissis*) Roma, in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, non costituiti in giudizio;

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

Automotoclub Storico Italiano A.S.I., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Circolo Romano (*omissis*), in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

sul ricorso numero di registro generale 6019 del 2023, proposto da

Automotoclub Storico Italiano A.S.I., Registro Storico Lancia Lancia Club, Registro Fiat Italiano, Registro Italiano Alfa Romeo, in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, rappresentati e difesi dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Regione Lazio, in persona del Presidente in carica, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio sito in Roma, via Marcantonio Colonna 27;

Roma Capitale, in persona del Sindaco pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio (Arpa Lazio) nonché Registro Storico Fmi, in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, non costituiti in giudizio; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nonché Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona dei rispettivi Ministri in carica, rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12; Scuderia Romana (*omissis*), in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia; Federazione Motociclistica Italiana, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocato (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

e con l'intervento di

ad opponendum:

Codacons, Associazione Articolo 32-97 Associazione Italiana per i Diritti del Malato e del Cittadino, in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, rappresentati e difesi dagli Avvocati (*omissis*) e (*omissis*), con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio C/O Codacons (*omissis*) in Roma, viale (*omissis*);

per l'annullamento:

A) quanto al ricorso n. 1760 del 2023:

-dell'atto di *Aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA)* approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del Lazio n. 8 del 5 ottobre 2022, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 88 del 25 ottobre 2022, ivi inclusi gli elaborati e parti integranti;

degli artt. 17, 24, 25 e 29 delle relative Norme Tecniche di Attuazione;

nonché di ogni altro atto connesso, presupposto o consequenziale, anche se non conosciuto;

B) quanto al ricorso n. 1778 del 2023:

1) mediante ricorso introduttivo:

della deliberazione della Giunta Capitolina di Roma del 10 novembre 2022 n. 371, prot. RC n. 32195/2022 avente ad oggetto *Provvedimenti permanenti, programmati ed emergenziali (nuovo Piano di Intervento Operativo) per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico: ridefinizione del perimetro della ZTL FASCIA VERDE e della regolamentazione*;

nonché di ogni altro atto connesso, presupposto o consequenziale, anche se non conosciuto;

2) mediante ricorsi per motivi aggiunti:

â?? della ordinanza del Sindaco di Roma Capitale n. 27 del 28 febbraio 2023, prot. NA/2023/0004679 di proroga del precedente regime dal 1Â° MARZO fino al 30 GIUGNO 2023 nonch  della ulteriore Ordinanza del Sindaco di Roma Capitale n. 76 del 30 giugno 2023, prot. NA/2023/0014920 di nuova proroga 1 luglio al 31 ottobre 2023;

C) quanto al ricorso n. 6019 del 2023:

mediante ricorso introduttivo e ricorsi con motivi aggiunti:

â?? di tutti gli atti in precedenza menzionati.

Visti i ricorsi e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Regione Lazio, di Roma Capitale, del Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell' Automotoclub Storico Italiano â?? A.S.I., del Circolo Romano La Manovella, della Scuderia Romana La Tartaruga e, infine, della Federazione Motociclistica Italiana;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell' udienza pubblica del giorno 11 ottobre 2023 il dott. Francesco Elefante e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. Con ricorso introduttivo iscritto al n. R.G. 1760/2023, la Scuderia Romana (*omissis*) â?? associazione federata all' Automotoclub Storico Italiano, composta da circa 1300 tesserati proprietari di veicoli d' epoca e di interesse storico e collezionistico, con finalit  di promozione dello studio, conservazione, restauro, manutenzione, utilizzo e collezione di veicoli (autovetture, motoveicoli e ciclomotori) d' epoca e di interesse storico â?? nonch  il Sig. (*omissis*), in proprio quale collezionista tesserato alla Scuderia Romana (*omissis*) ed al Circolo Romano (*omissis*), residente all' interno della c.d. ZTL Anello Ferroviario di Roma Capitale, hanno adito lâ??intestato T.A.R. chiedendo lâ??annullamento:

• A) dell'atto di *Aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA)* approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del Lazio n. 8 del 5 ottobre 2022, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 88 del 25 ottobre 2022, ivi inclusi gli elaborati e parti integranti;

B) delle relative Norme Tecniche di Attuazione nella parte in cui prevedono:

1) all'articolo 17, rubricato *Limitazione al traffico veicolare*, nella parte in cui, con riferimento a tutti i centri urbani con popolazione superiore a 10.000 abitanti presenti nel territorio della Regione Lazio ad esclusione di Roma Capitale, dispone che: *“prevista una limitazione della circolazione del trasporto privato dal 1° novembre al 31 marzo di ogni anno, da applicare dalla data di pubblicazione del Piano, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8:30 alle 18:30”* per le autovetture di categoria inferiore o uguale ad *Euro 4*, ivi comprese tutte le autovetture *epoca* e di interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del Codice della Strada, (comma 1) salva la facoltà che *I comuni possono autorizzare la circolazione di altri veicoli (solo) per soddisfare specifiche esigenze pubbliche e ulteriori eccezioni indispensabili* (comma 2);

2) all'articolo 24, rubricato *Limitazioni della circolazione per autoveicoli per Roma Capitale*, nella parte in cui in cui stabilisce che *“Nel territorio di Roma Capitale è interdetta la circolazione, dal 1° novembre al 31 marzo di ogni anno nei giorni dal lunedì al venerdì dalle ore 8,30 alle ore 18,30 nel territorio della Zona I a traffico limitato del centro storico (ZTL Centro storico) (comma 1), e nella zona II (Anello ferroviario) e nella zona III (Fascia Verde) esclude la circolazione per tutte le autovetture a benzina con caratteristiche emissive fino a Euro 2, ivi incluse tutte le autovetture epoca e di interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del Codice della Strada immatricolate prima del 31.12.2003, (commi 2 e 3), salva la possibilità che Roma Capitale può autorizzare la circolazione di altri veicoli (solo) per soddisfare specifiche esigenze pubbliche e ulteriori eccezioni indispensabili”* (comma 8);

3) all'articolo 25, intitolato *Limitazioni della circolazione per i motoveicoli e i ciclomotori per Roma Capitale*, nella parte in cui dispone che *“Nel territorio di Roma Capitale nei giorni dal lunedì al venerdì è interdetta la circolazione nelle zone I (Centro Storico) e II (Anello ferroviario) dalla data di pubblicazione del Piano ai ciclomotori e motoveicoli due tempo, a due-tre-quattro ruote, con caratteristiche emissive sino a Euro 1”* (comma 1, e che *“nella zona III (Fascia Verde) a partire dal 1° gennaio 2023”* (comma 2) , e quindi con previsione comprensiva dei ciclomotori ultraventennali e di tutti i motoveicoli *epoca* e di interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del Codice della Strada salva la possibilità che *Roma Capitale può autorizzare la circolazione di altri motoveicoli e ciclomotori (solo) per soddisfare specifiche esigenze pubbliche e ulteriori eccezioni indispensabili* (comma 3);

4) all'articolo 29, rubricato *Provvedimenti di carattere emergenziale*, nella parte in cui si fa obbligo ai comuni, in presenza di *situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti* e nell'ambito delle ivi indicate Misure di I e II livello di stabilire un totale divieto di circolazione in ambito urbano dalle ore 8.30 alle ore 18.30 di tutti i giorni ai motoveicoli ed alle autovetture di classe di emissioni sino a Euro 4, compresi quindi i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della Strada, fatte salve ulteriori limitazioni vigenti nelle ZTL;

5) nonché di ogni altro atto connesso, presupposto o consequenziale, anche se non conosciuto.

2. Allegavano a tal fine, in punto di fatto, quanto segue:

che nell'ambito di tutto l'iter procedimentale non era mai stato coinvolto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sebbene il settore dei trasporti stradali fosse stato uno dei più analizzati e oggetto di misure di intervento, tant'è che i dati utilizzati dalla Regione Lazio come base di riferimento erano obsoleti poiché risalivano all'anno 2015 per le emissioni e all'anno 2018 per il parco veicolare, quindi anteriori di quattro anni rispetto all'atto di Aggiornamento del Piano di Risanamento della qualità dell'Aria approvato a fine 2022, peraltro avente come scenario temporale di riferimento l'anno 2025;

che alla stessa stregua, in sede di istruttoria non erano state altresì minimamente prese in considerazione le caratteristiche peculiari dei motoveicoli, dei ciclomotori e degli autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI) di cui all'art. 60 del d.lgs. n. 285/1992 e ss.mm. ii. (c.d. Codice della Strada), e agli articoli 214 e 215 del d.P.R. n. 495/1992 e ss.mm.ii. (c.d. Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada), che rappresentano un patrimonio culturale da tutelare e valorizzare e che incidono in termini irrisori sul parco veicolare circolante e quindi sui fattori d'inquinamento; infatti, dai dati ufficiali e aggiornati forniti dall'Automotoclub Storico Italiano ASI, i mezzi con valore storico di cui all'art 60 del Codice della Strada circolanti in tutta Italia nell'anno 2019 erano complessivamente 47.983, di cui 39.577 autovetture, ossia lo 0,009 del totale; di questi il numero complessivo dei veicoli con valore storico (autovetture più motoveicoli) riferibili alla Regione Lazio erano indicativamente tra i 7.000 e i 10.000, ossia lo 0,022% del totale dei mezzi circolanti nella Regione Lazio (nel 2018 circa 3.769.957);

che per tale ragione il Consiglio di Stato, con il parere n. 362/2020 emesso nell'ambito del Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto da Automotoclub Storico Italiano A.S.I. contro il Comune di Torino, aveva statuito che il numero di veicoli iscritti negli appositi registri *risulta in effetti molto esigua sia in relazione al numero assoluto dei veicoli, che con riferimento a quelli con omologazione inferiore ad Euro 1, con la conseguenza che l'impatto preponderante sulla qualità dell'aria deriva per oltre il 99% dai veicoli tradizionali* e che *in larghissima parte, (tali mezzi) sono utilizzati sporadicamente e non per*

usi quotidiani di spostamento per e dal luogo di lavoro o per esigenze della vita domestica• (allegava a tal proposito il ricorrente Enrico Mormino che dai certificati di revisione della propria FIAT Balilla del 1934, targata PA 006916, emergeva che dal 2018 al 2020 l'automotore aveva percorso appena 13 km; alla stessa stregua quanto all'altra automotore Alfa Romeo Zagato del 1968, targata PA 221144, che dal 2019 al 2021 aveva percorso appena 81 km);

che le previsioni degli impugnati articoli 17, 24, 25 e 29 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRQA, nelle parti indicate, conseguentemente limitavano (art. 17) ovvero interdicevano (art. 24 e 29) irragionevolmente e senza alcuna proporzionalità la circolazione nonché addirittura la possibilità di poter effettuare finanche la manutenzione e la revisione degli autoveicoli in questione, ovvero interdicevano del tutto (art. 25), definitivamente, arbitrariamente e irrazionalmente, la circolazione degli stessi veicoli storici a tutti i residenti all'interno della c.d. ZTL Zona III Fascia Verde di Roma Capitale;

che la Regione Piemonte, il Comune di Torino nonché la Regione Lombardia e il Comune di Milano, avevano viceversa appositamente previsto un regime differenziato a favore dei veicoli dotati di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) con anzianità di almeno quarant'anni (libero accesso e circolazione previa registrazione), oppure con anzianità di almeno venti anni (numero di giornate di accesso e circolazione consentita, sempre previa registrazione);

che l'amministrazione regionale aveva completamente ignorato, peraltro, la distinzione tra:

veicoli d'epoca (di cui all'art. 60, comma 2, del CdS, ossia gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori e le macchine agricole cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati);

veicoli di interesse storico e collezionistico (ex art. 60, comma 4, ossia gli autoveicoli e i motoveicoli iscritti in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, i quali, ai sensi dell'art. 215 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, devono avere più di 20 anni ed esser dotati di una certificazione attestante la data di costruzione e le caratteristiche tecniche, rilasciata previo rispetto dei rigorosi criteri e con le modalità di cui al d.m. 17 dicembre 2009);

autoveicoli e motoveicoli ultratrentennali (esentati ai sensi dell'art. 63 della legge n. 342/2000 dal pagamento delle tasse automobilistiche in quanto assoggettati ad una tassa di circolazione forfettaria annua nonché soggetti alla Circolare della Direzione Generale della Motorizzazione Civile prot. 1474 del 27 maggio 2020, che dispone la restituzione al proprietario dei documenti originali al fine di salvaguardarne l'oggettivo valore storico);

che infatti tutti gli autoveicoli di interesse storico iscritti negli appositi registri ricadevano, indistintamente, nell'ambito delle limitazioni previste dagli atti impugnati con riferimento a tutti i veicoli con classe di omologazione remota poiché, avendo un'anzianità di

immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, appartenevano necessariamente alla classe di omologazione Euro 1, quelli immatricolati dal 01.01.1993 al 31.12.1996; Euro 2, quelli immatricolati dal 01.01.1997 al 31.12.2000; e infine Euro 3, quelli immatricolati dal 01.01.2001 al 31.12.2003; mentre tutti gli altri autoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione ultratrentennale (ante 1993) erano necessariamente Euro 0;

che alla stessa stregua, tutti i motoveicoli di interesse storico iscritti negli appositi registri, ultraventennali e ultratrentennali, ricadevano necessariamente nell'ambito applicativo dell'interdizione alla circolazione disposta dall'art. 25 delle NTA all'interno della ZTL Fascia Verde di Roma Capitale, atteso che la classe di omologazione Euro 2 era stata introdotta solo per i motoveicoli immatricolati a partire dal 1° gennaio 2003;

che alla luce di quanto esposto era chiaro che l'impatto inquinante dei mezzi di rilevanza storica negli ultimi anni era stato del tutto irrilevante sicché, pur ritenendo imprescindibile la *salvaguardia del diritto alla salute dei cittadini*, era ragionevole sottoporre tali veicoli a una *diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici* nel rispetto del principio di proporzionalità dell'agire amministrativo, secondo una declinazione *rispondente alla necessità di trovare un punto di equilibrio e di sintesi, che tenga contestualmente conto anche della salvaguardia dei concorrenti valori ed interessi del collezionismo privato*.

3. In ragione di quanto sinteticamente esposto i ricorrenti deduceva, in punto di diritto, i seguenti motivi di gravame:

1) *Difetto di istruttoria* eccesso di potere per irragionevolezza nonché travisamento ed erronea valutazione dei fatti *illogicità manifesta ed errore nei presupposti* *carezza di motivazione* *lesione dei principi di proporzionalità ed adeguatezza e dei diritti costituzionalmente garantiti di libera circolazione, uguaglianza e proprietà*, atteso che la Regione Lazio aveva omesso di compiere un'approfondita istruttoria avente ad oggetto la valutazione delle specificità dei mezzi di interesse storico e collezionistico ai sensi dell'art. 60 del Codice della Strada, sia in funzione della loro anzianità (es. ultraventennali, ultratrentennali, ultraquarantennali) sia in funzione delle loro specificità tecniche e numeriche in confronto alle altre categorie di mezzi circolanti;

2) *Difetto di istruttoria* *eccesso di potere per irragionevolezza nonché travisamento ed erronea valutazione dei fatti* *illogicità manifesta ed errore nei presupposti* *lesione dei principi di proporzionalità ed adeguatezza*, posto che i veicoli *epoca e di interesse storico e collezionistico* iscritti negli appositi registri, che notoriamente *necessitano di adeguata manutenzione e di periodi controllati di circolazione per conservare le proprie caratteristiche tecniche*, non potevano neanche essere portati in un'officina, meccanica o di carrozzeria, per le riparazioni o effettuare le obbligatorie revisioni periodiche, stante

l'irragionevolezza dei giorni e degli orari consentiti di circolazione, coincidenti con gli orari di chiusura delle officine e dei centri di revisione.

4. Si costituivano in giudizio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nonché la Regione Lazio e Roma Capitale, chiedendo il rigetto del ricorso perché infondato.

4.1 Nello specifico la Regione Lazio deduceva:

in primis, sul piano strettamente processuale, il difetto di legittimazione attiva del ricorrente-persona fisica Enrico Mormino in quanto, avendo il ricorso ad oggetto atti di natura generale, il singolo consociato non era titolare di una posizione giuridica autonoma e differenziata;

nel merito, in via generale, che la normativa gravata era stata adottata in esecuzione del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, concernente *Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa*, nonché per ovviare a due procedure di infrazione avviate dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia per non corretta applicazione della citata direttiva;

che comunque, avendo dato pubblico avviso del procedimento di VAS propedeutico agli atti impugnati, tutti i soggetti interessati avevano avuto la possibilità di presentare osservazioni, proposte di modifica ovvero nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi entro 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio;

-, quanto alla censura relativa ai dati non asseritamente attuali, che le attività istruttorie propedeutiche all'adozione del Piano erano state avviate proprio nel 2018.

che le limitazioni previste dagli artt. 17, 24, 25 e 29 delle Norme Tecniche di Attuazione non ledavano in alcun modo i diritti costituzionalmente garantiti di libera circolazione, di uguaglianza e di proprietà, poiché riguardavano periodi limitati oltre che porzioni limitate di territorio regionale.

infine, che le considerazioni svolte dal Consiglio di Stato nel parere invocato non erano *sic et simpliciter* riferibili al giudizio odierno, considerato che le previsioni del Piano regionale laziale consentivano la circolazione in determinate fasce orarie e, senza limiti, nel fine settimana e comunque nei mesi più caldi (mentre le misure censurate dal parere avevano riguardato un provvedimento comunale, e non regionale, che aveva stabilito un *divieto di circolazione, 7 giorni su 7, h 24, per i veicoli adibiti al trasporto di persone (M 1) con omologazione inferiore ad Euro 1* nonché un divieto di *circolazione veicolare dei ciclomotori e dei motocicli adibiti al trasporto di persone, sempre con omologazione inferiore ad Euro 1, dalle ore 0.00 alle ore 24.00, dal 1° ottobre al 31 marzo*).

5. Con successiva memoria parte ricorrente Enrico Mormino, nell'argomentare ulteriormente le proprie deduzioni, replicava, per un verso, all'eccezione di difetto di legittimazione attiva proposta dalla Regione Lazio, evidenziando che gli atti impugnati erano immediatamente lesivi; per altro verso, facendo presente che l'articolo 25 delle NTA non aveva come erroneamente eccepito dalla Regione Lazio un'efficacia temporale limitata, per un determinato periodo di tempo (dal 1° novembre al 31 marzo di ogni anno) e per una determinata fascia oraria (dalle 8,30 alle 18.30), come disposto nell'art. 24 nei confronti delle autovetture e dei mezzi pesanti, bensì una illogica e immotivata efficacia continuativa per tutti i mesi dell'anno, per ben cinque giorni della settimana, H 24 nei confronti dei motocicli e ciclomotori con categoria di omologazione fino a Euro 1, per cui ivi inclusi tutti quelli storici.

6. Intervenivano *ad adiuvandum* sia l'associazione CLAS-Latina Circolo Latina Automoto Storiche, sia l'Associazione Italiana Automotoveicoli Classici.

7. Con ordinanza cautelare n. 1611/2023 intestato T.A.R. rigettava l'istanza cautelare stabilendo *quanto al fumus boni iuris, che il giudizio necessita di un maggiore approfondimento nella sede di merito; quanto al periculum in mora, che ad un sommario esame proprio della presente fase non sia ravvisabile il lamentato danno grave e irreparabile, stante la possibilità nelle more della definizione del merito della controversia di provvedere altrimenti alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle vetture destinarie (fra le altre) dei provvedimenti impugnati, conducendo i predetti presso officine site al di fuori della perimetrata fascia verde ovvero ivi recandosi nelle giornate ed orari consentiti*.

8. Con successiva ordinanza cautelare n. 2174/2023 il Consiglio di Stato, Sezione Quarta, accoglieva l'appello cautelare e, senza sospendere gli atti impugnati, stabiliva *ai fini della sollecita definizione del giudizio nel merito ex art. 55, comma 10, c.p.a.*, quanto segue:

“rilevato che, la Regione Lazio, nella memoria con la quale si è costituita nel presente giudizio di appello cautelare, assume l'insussistenza del presupposto del periculum in mora in base alla considerazione per cui le restrizioni prescritte per la circolazione degli autoveicoli e dei ciclomotori d'epoca, limitandosi soltanto a un determinato periodo dell'anno (dal 1° novembre al 31 marzo di ogni anno), a determinati giorni (dal lunedì al venerdì) e a una determinata fascia oraria (dalle 8,30 alle 18,30), non precluderebbero le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria né l'effettuazione della revisione dei veicoli in questione, potendo tali incombenze essere programmati su appuntamento il sabato mattina, quando officine meccaniche e centri di revisione autorizzati sono regolarmente aperti;

considerato che l'assunto della Regione non sembra trovare corrispondenza nelle risultanze probatorie in atti;

rilevato, invero, che dalla piana lettura dei provvedimenti e delle prescrizioni impugnati emerge che l'impedimento alla circolazione degli autoveicoli e dei ciclomotori d'epoca, per tutti

coloro che risiedono nella Fascia Verde di Roma Capitale, si estende a tutti i mesi dell'anno e a tutti i giorni della settimana (24 ore su 24) con l'unica eccezione della domenica;

considerato, pertanto, che, alla luce delle osservazioni che precedono, l'ordinanza impugnata, nella parte in cui afferma che gli odierni appellanti, al fine di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei loro veicoli, li potrebbero condurre presso officine ubicate al di fuori della perimetrata fascia verde ovvero ivi recandosi nelle giornate ed orari consentiti, contrasta con l'evidenziata circostanza per cui, per effetto del combinato disposto dei provvedimenti e delle prescrizioni impugnati, con l'eccezione della domenica (giorno in cui, notoriamente, le officine sono chiuse al pubblico) non esistono giornate ed orari che consentono la circolazione dei veicoli e motoveicoli d'epoca;

rilevato che nel merito le questioni sollevate con il presente appello meritano di essere attentamente valutate anche alla luce di quanto statuito dalla Sezione Prima di questo Consiglio di Stato nel recente parere n. 799/2021 con il quale, analizzando una fattispecie analoga sotto piú profili a quella qui in esame, sono state ritenute non proporzionate le misure con le quali l'Amministrazione comunale di Torino, analogamente a quanto registratosi nel caso di che trattasi, ha limitato indiscriminatamente la circolazione di tutti i veicoli che, come quelli qui in esame, hanno un'omologazione inferiore ad Euro 1.

Rilevato che il Consiglio di Stato, nel menzionato parere, ha, nella parte che piú rileva ai fini della presente controversia, così argomentato la sua decisione: «Con il secondo motivo il ricorrente deduce che i provvedimenti impugnati sarebbero illegittimi per eccesso di potere, sotto il profilo del difetto di istruttoria, dell'irragionevolezza e della lesione del principio di proporzionalità».

Tale motivo è fondato nei sensi di seguito indicati, così come anche ritiene il Ministero dell'ambiente.

Il ricorrente lamenta che le amministrazioni avrebbero omesso di compiere un'approfondita istruttoria, in esito alla quale sarebbe stato logico consentire l'esenzione dei veicoli con omologazione inferiore ad Euro 1 di interesse storico e collezionistico.

Si premette che i veicoli in esame sono muniti del certificato di rilevanza storica rilasciato, nell'osservanza del decreto ministeriale 17 dicembre 2009, da uno dei cinque enti tassativamente indicati dall'art. 60, Codice della strada, tra i quali si annovera il ricorrente.

A sostegno della propria tesi, l'Automotoclub Storico Italiano e A.S.I. segnala,

esponendo dati non contestati dall'amministrazione, che il numero dei veicoli muniti del certificato di rilevanza storica è molto ridotto rispetto al numero complessivo degli altri veicoli circolanti, atteso che i mezzi con valore storico in possesso dei requisiti richiesti sono, con

riferimento all'anno 2019, 47.983, di cui 39.577 auto, pari allo 0,009 del totale.

Per quanto concerne la Regione Piemonte, nel cui territorio producono effetti i provvedimenti impugnati, circolano 6.599 veicoli di interesse storico o collezionistico su 768.217 mezzi con età superiore a venti anni.

In effetti l'amministrazione, nella prospettiva di una compiuta valutazione delle specificità delle singole categorie di mezzi circolanti, avrebbe dovuto modulare diversamente le misure contenenti, tra l'altro, il divieto di circolazione introdotto, dal momento che la platea dei veicoli tutelati dall'ente ricorrente (che, in larghissima parte, sono utilizzati sporadicamente e non per usi quotidiani di spostamento per e dal luogo di lavoro o per esigenze della vita domestica) risulta in effetti molto esigua, sia in relazione al numero assoluto dei veicoli, che con riferimento a quelli con omologazione inferiore ad Euro 1, con la conseguenza che l'impatto preponderante sulla qualità dell'aria deriva per oltre il 99 % dai veicoli tradizionali.

Nella valutazione comparativa e bilanciata di interessi e egualmente tutelati dalla Carta fondamentale e dalla normativa eurounitaria (quello, prevalente, della salute, e quelli della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali) ed in esito ad un'approfondita istruttoria, sarebbe stato possibile considerare nei loro aspetti peculiari i veicoli forniti di certificato di rilevanza storica, che avrebbero meritato una regolamentazione differenziata, anche con riferimento al loro limitato impiego nell'arco del periodo di riferimento.

E ciò anche per il loro valore storico-culturale e le conseguenze, dirette ed indotte, derivanti sul tessuto economico del territorio regionale dal loro utilizzo.

Secondo le argomentazioni del ricorrente (e l'amministrazione non ha mosso obiezioni decisive al riguardo), risulta dimostrato che l'impatto emissivo dei veicoli storici, soprattutto in considerazione del loro limitato utilizzo nel tempo, è da ritenersi scarsamente apprezzabile, sia in termini assoluti che relativi, in rapporto alle componenti inquinanti prodotte dai restanti mezzi circolanti.

Nel quadro delle considerazioni che precedono, i provvedimenti impugnati non risultano adeguatamente proporzionati rispetto all'obiettivo di contenere e ridurre sul territorio le componenti inquinanti in atmosfera.

9. Al citato giudizio, come visto avente ad oggetto l'impugnazione di atti regionali, veniva riunito anche per ragioni di connessione soggettiva e oggettiva quello iscritto al n. R.G. 1778/2023, proposto dai medesimi ricorrenti per l'annullamento:

della deliberazione della Giunta Capitolina di Roma del 10 novembre 2022 n. 371, prot. RC n. 32195/2022 avente ad oggetto "Provvedimenti permanenti, programmati ed emergenziali

(nuovo Piano di Intervento Operativo) per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico: ridefinizione del perimetro della ZTL FASCIA VERDE e della regolamentazione nelle parti in cui approvava le seguenti misure di limitazione permanenti e programmate per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico:

1) 1.1 divieto permanente di accesso e di circolazione all'interno della ZTL Fascia Verde (Allegato I) dal lunedì al sabato (24h/24h), con esclusione della domenica e dei giorni festivi infrasettimanali, per le seguenti tipologie veicolari: 1.1.1 dal 15 novembre 2022 per a) autoveicoli alimentati a gasolio Pre-Euro 1, ed Euro 1 ed Euro 2 b) autoveicoli alimentati a gasolio Euro 3 e c) ciclomotori e motoveicoli alimentati a benzina Pre-Euro 1 ed Euro 1 e a gasolio Pre-Euro 1, Euro 1 ed Euro 2; essendo stata prevista all'Allegato II una deroga /esenzione limitatamente ai soli 6. Veicoli d'epoca di cui all'art. 60 del D.Lgs. n. 285/192 e ss.mm.ii. solo in occasione di eventi autorizzati dagli organi competenti;

2) all'Allegato III, un divieto di circolazione in ZTL Fascia Verde dalle ore 7.30 alle ore 20.30 di tutti i giorni, festivi compresi, ai motoveicoli ed alle autovetture di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 60 del Codice della Strada, nelle ipotesi di adozione delle misure di Livello I e II;

dell'ordinanza del Sindaco di Roma Capitale n. 191 del 2 dicembre 2022, prot. NA/2022/0016700 avente ad oggetto Adozione di nuove misure per il miglioramento della qualità dell'aria: divieto della circolazione per i veicoli più inquinanti nell'area coincidente con la nuova ZTL Fascia Verde nella parte in cui in esecuzione della deliberazione di Giunta Capitolina n. 371 del 10 novembre 2022, con efficacia immediata ordinava di vietare fino al 28 FEBBRAIO 2023 l'accesso e la circolazione dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì al sabato (ad esclusione dei giorni festivi infrasettimanali) nell'area del territorio di Roma Capitale delimitata dal perimetro coincidente con quello della nuova Z.T.L. Fascia Verde (di cui alla D.G.C n. 371 del 10 novembre 2022) alle seguenti categorie veicolari: a) autoveicoli alimentati a gasolio Pre-Euro 1, ed Euro 1 ed Euro 2; b) autoveicoli alimentati a gasolio Euro 3 e c) ciclomotori e motoveicoli alimentati a benzina Pre-Euro 1 ed Euro 1 e a gasolio Pre-Euro 1, Euro 1 ed Euro 2, con esenzione e deroga solo per i 6. 4 Veicoli d'epoca di cui all'art. 60 del D.Lgs. n. 285/192 e ss.mm.ii. solo in occasione di eventi autorizzati dagli organi competenti;

nonché di ogni altro atto connesso, presupposto o consequenziale, anche se non conosciuto.

10. Con successivi ricorsi per motivi aggiunti veniva altresì chiesto l'annullamento sia della successiva ordinanza del Sindaco di Roma Capitale n. 27, del 28 febbraio 2023, prot. NA/2023/0004679, di proroga del precedente regime dal 1° MARZO fino al 30 GIUGNO 2023; sia della ulteriore ordinanza del Sindaco di Roma Capitale n. 76 del 30 giugno 2023, prot.

NA/2023/0014920, di nuova proroga del regime in vigore dal 1° luglio al 31 ottobre 2023.

11. In via generale deducevano, in punto di diritto, i seguenti motivi di gravame:

1) *Violazione e falsa applicazione delle disposizioni degli articoli 17, 24 e 25 delle Norme Tecniche di Attuazione dell'Aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del Lazio n. 8 del 5 ottobre 2022 difetto di istruttoria eccesso di potere per irragionevolezza nonché travisamento ed erronea valutazione dei fatti illogicità ed irrazionalità manifesta ed errore nei presupposti carenza di motivazione lesione dei principi di proporzionalità ed adeguatezza e dei diritti costituzionalmente garantiti di libera circolazione, uguaglianza e proprietà*; atteso che la Giunta Capitolina e poi il Sindaco di Roma Capitale avevano irragionevolmente deliberato tutta una serie di limitazioni e divieti permanenti e programmati addirittura più ampi (perché non solo era stato esteso il divieto senza alcuna differenziazione stagionale, ma era stato altresì inclusa la giornata del sabato) di quelli previsti nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.Q.A., alla stessa stregua in assenza di qualsiasi istruttoria e motivazione, stante il mero rinvio a questi ultimi.

2) *Difetto di istruttoria eccesso di potere per irragionevolezza nonché travisamento ed erronea valutazione dei fatti illogicità manifesta ed errore nei presupposti lesione dei principi di proporzionalità ed adeguatezza*; riproponendo le analoghe censure svolte nel primo ricorso e evidenziando, in aggiunta, che su un totale di mezzi circolanti sul territorio di Roma Capitale al 31 dicembre 2021 pari a 2.313.700, risultava che i veicoli di interesse storico e collezionistico con più di 20 anni muniti di certificato di rilevanza storica e iscritti al PRA erano in totale solo 14.483, ossia lo 0,29% del totale dei mezzi circolanti su Roma; i mezzi di interesse storico con più di 30 anni erano solo 1.853 autoveicoli ASI e 1.810 motoveicoli ASI, e cioè appena lo 0,073% del totale dei mezzi circolanti su Roma; infine, che i ciclomotori ultratrentennali dotati di certificato di rilevanza storica rilasciato da FMI erano circa 6.225 unità.

12. Intervenevano *ad adiuvandum* l'associazione AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO e l'A.S.I. nonché il Circolo Romano (*omissis*) intervento.

13. Si costituiva in giudizio Roma Capitale chiedendo invece il rigetto del ricorso, e evidenziando che oltre alle già espresse ragioni ambientali e all'adempimento degli obblighi regionali e europei, in base alle disposizioni dettate dalla normativa tecnica di settore (d.m. 17/12/2009) non tutti i veicoli di interesse storico e collezionistico, in sede di revisione, sono sottoposti ai controlli sulle emissioni dei gas di scarico volte a verificare i limiti prescritti, ciò che giustifica limitazioni alla loro circolazione.

14. Con una prima ordinanza cautelare n. 1612/2023 intestato T.A.R. rigettava l'istanza cautelare stabilendo come segue:

«quanto al fumus boni iuris, che il giudizio necessita di un maggiore approfondimento nella sede di merito;

quanto al periculum in mora, che ad un sommario esame proprio della presente fase non sia ravvisabile il lamentato danno grave e irreparabile, stante la possibilità « nelle more della definizione del merito della controversia » di provvedere altrimenti alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle vetture destinarie (fra le altre) dei provvedimenti impugnati, conducendo i predetti presso officine site al di fuori della perimetrata fascia verde ovvero ivi recandosi nelle giornate ed orari consentiti».

15. Quindi, con una seconda ordinanza cautelare n. 4967/2023, emessa a seguito della proposizione di motivi aggiunti, l'«intestato T.A.R. rigettava nuovamente l'istanza cautelare stabilendo:

«quanto al fumus boni iuris, che il giudizio necessita di un maggiore approfondimento nella sede di merito;

quanto al periculum in mora, che ad un sommario esame proprio della presente fase non sia ravvisabile alcun danno grave e irreparabile per le seguenti ragioni:

I ricorrenti, al pari di altri proprietari di mezzi particolarmente inquinanti, possono utilizzarli all'interno della c.d. Fascia Verde nei limiti giornalieri e orari stabiliti dai provvedimenti impugnati, non essendo stabilito un assoluto divieto di circolazione;

I ricorrenti possono soccorrere ai richiamati interventi di manutenzione (ordinaria o straordinaria) conducendo il proprio mezzo inquinante presso officine poste al di fuori della c.d. Fascia Verde;

L'accesso alla c.d. Fascia Verde «, condivisibilmente, consentito solo a determinate categorie di vetture che assolvono a funzioni di interesse pubblico (veicoli muniti di contrassegno disabili; servizio di polizia e sicurezza urbana; trasporto pubblico; raccolta rifiuti; contrassegni istituzionali);

L'accesso alla c.d. Fascia Verde « altresì - consentito ai veicoli «epoca di cui all'art. 60 del c.d. Codice della Strada (di cui all'odierna controversia) solo in occasione di eventi autorizzati dagli organi competenti.

Ai veicoli di cui all'art. 60 d.lgs. 285/1992 viene quindi accordato un regime di deroga parziale laddove prendano parte ad eventi autorizzati dall'autorità pubblica (es. manifestazioni, gare, mostre) poichè « specificamente in tale frangente che « dato apprezzarne il valore storico artistico; mentre nel loro utilizzo quotidiano, invece, ad assumere rilevanza « la circostanza che si tratti di veicoli particolarmente inquinanti».

16. Con successiva ordinanza cautelare n. 2175/2023 il Consiglio di Stato, Sezione Quarta, accoglieva l'appello cautelare e, senza sospendere gli atti impugnati, *ai fini della sollecita definizione del giudizio nel merito ex art. 55, comma 10, c.p.a.*, ribadiva pedissequamente quanto già statuito nella citata ordinanza n. 2174/2023.

17. Ai citati ricorsi veniva altresì riunito per connessione oggettiva il giudizio iscritto al n. R.G. 6019/2023 proposto dalle Associazioni Automotoclub Storico Italiano A.S.I, Registro Storico Lancia Lancia Club, Registro Fiat Italiano e Registro Italiano Alfa Romeo enti senza scopo di lucro preposti alla tenuta dei Registri di iscrizione dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico ex art. 60, comma 4, Codice della Strada i quali chiedevano, con ricorso introduttivo e con motivi aggiunti, l'annullamento degli stessi atti della Regione Lazio e di Roma Capitale impugnati negli altri giudizi riuniti.

18. Deducevano in punto di diritto i seguenti motivi di gravame:

1) *Violazione di legge in relazione agli articoli 47, 59 e 60 del d. lgs. n. 285 del 1992 (Codice della Strada).* Violazione della Direttiva UE 2014/45; dell'art. 1, comma 232, della l. n. 190 del 2014, attesa automatica e immotivata ricomprensione (*rectius*, equiparazione) della categoria dei veicoli d'interesse storico e collezionistico, come individuata dalle citate disposizioni, nell'ambito dei veicoli con omologazione inferiore ad euro 1, con analoga e automatica applicazione dei divieti di circolazione introdotti ai diversi livelli amministrativi.

2) *Difetto di motivazione. Illogicità e palese contraddittorietà interna. Eccesso di potere per difetto di istruttoria. Eccesso di potere sotto il profilo della irragionevolezza e della lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza*, in funzione dell'obliterazione dell'esiguo numero dei veicoli storici, irrisorio rispetto al complessivo parco circolante (nella città di Roma, in particolare, pari a 9.945 unità, ossia lo 0,83% degli ultraventennali non iscritti nei registri di cui all'art. 60, comma 4, CdS, e allo 0,25% del totale).

3) *Illegittimità dei provvedimenti impugnati per violazione dell'art. 1, primo protocollo addizionale alla CEDU. Violazione degli articoli 3 e 42 Cost. Violazione dell'art. 17 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea*.

4) *Ulteriori profili di autonoma illegittimità dei provvedimenti capitolini disponenti maggiore aggravio delle misure dettate in sede regionale. Violazione di legge in relazione alle disposizioni (artt. 47, 59 e 60) del codice della strada. Difetto di motivazione. Difetto di istruttoria. Eccesso di potere per irragionevolezza e violazione del principio di proporzionalità ed adeguatezza*, atteso che oltre a condividere le medesime ragioni di illegittimità degli atti regionali presupposti, i provvedimenti di Roma Capitale erano inficiati da ulteriori vizi propri nella parte in cui disponevano addirittura l'aggravamento delle misure limitative della circolazione dei veicoli storici.

19. Intervenevano in giudizio *ad adiuvandum* la FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA e la Scuderia Romana (*omissis*).

20. Viceversa interveniva *ad opponendum* il Codacons e l'ASSOCIAZIONE ARTICOLO 32-97 Associazione italiana per i diritti del malato e del cittadino.

21. Si costituivano altresì in giudizio la Regione Lazio e Roma Capitale chiedendo il rigetto del ricorso (per ragioni di sintesi si rinvia al contenuto delle relative memorie, tenuto conto di quanto già in precedenza esposto).

22. All'udienza del 11 ottobre 2023 tutti i giudizi venivano chiamati, riuniti e trattenuti in decisione.

DIRITTO

23. Tutti i ricorsi in epigrafe, riuniti in funzione della connessione oggettiva e soggettiva parziale, sono fondati, nei sensi di seguito precisati, e devono essere accolti.

24. *In limine litis* deve rilevarsi l'infondatezza dell'eccezione di difetto di legittimazione attiva sollevata dalla Regione Lazio nel giudizio portante (R.G. n. 1760/2023) nei confronti del ricorrente (*omissis*).

In tal senso depone, infatti, la lettera delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.Q.A, che agli articoli impugnati testualmente prevede che *«È prevista una limitazione della circolazione»* (art.17) oppure *«Nel territorio di Roma Capitale è interdetta la circolazione»* (artt. 24 e 25), con la conseguenza che gli atti regionali in questione devono certamente ritenersi impugnabili, anche in via immediata e autonoma, dal singolo interessato (nella fattispecie, residente nel territorio di Roma Capitale) perché aventi natura non già programmatica ma normativa con effetti diretti.

25. Ci premesso sul piano processuale, nel merito tutti gli atti impugnati risultano viziati al presente vaglio, più approfondito rispetto alla sede sommaria propria del momento cautelare sotto i denunciati profili del difetto di istruttoria e della violazione del principio di proporzionalità.

Condivisibili risultano infatti le argomentazioni, approfondite ed esaustive, del Consiglio di Stato svolte nelle ordinanze cautelari n. 2174 e 2175 del 2023, emesse proprio nel corso dei presenti giudizi riuniti, alle quali si rinvia ai sensi dell'art. 74 c.p.a (secondo cui *«nel caso in cui ravvisi la manifesta fondatezza [?] il giudice decide con sentenza in forma semplificata. La motivazione della sentenza può consistere in un sintetico riferimento al punto di fatto o di diritto ritenuto risolutivo ovvero, se del caso, ad un precedente conforme?»*).

Senza ripetere infatti quanto ivi già statuito (e in precedenza riportato), deve nella presente sede aggiungersi soltanto che i denunciati vizi (difetto di istruttoria e di proporzionalità) emergono in modo evidente — su di un piano (già) di impostazione generale — nel momento in cui gli atti impugnati (regionali e comunali) parificano *de plano*, in punto di regime di circolazione, i veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti nei registri di cui all'art. 60 del codice della strada (nonché, *per relationem*, i ciclomotori ultratrentennali dotati di certificato di rilevanza storica) ai veicoli inquinanti — meramente appartenenti alle classi di omologazione euro 0, 1, 2 e 3, non dotati di alcuna iscrizione in registri né muniti di alcun certificato attestante la storicità.

Deve viceversa rilevarsi che — come noto — non è sufficiente il mero decorso del tempo (venti o trenta anni) affinché un veicolo possa ottenere l'iscrizione in uno dei registri di cui all'art. 60 del CdS o un certificato di storicità della F.M.I., posto che i vari regolamenti delle associazioni ricorrenti nonché, ancor prima il d.m. 17 dicembre 2009, dettano una disciplina molto rigorosa quanto ai requisiti richiesti e in punto di svolgimento della verifica da parte di un esaminatore che attesti la persistente autenticità del veicolo (originalità delle componenti) e tenuta (stato di conservazione); il che esclude in radice, come anticipato, che al mero decorso del tempo consegua l'iscrizione dei registri in questione.

Da ciò ne deriva che il numero (allo stato ancora) esiguo di veicoli di interesse storico o collezionistico, ivi inclusi gli anzidetti ciclomotori storici, riferibili al territorio delle amministrazioni resistenti, e il loro ontologico utilizzo limitato nel tempo, impone sul piano istruttorio che questi ultimi siano soggetti a un *regime differenziato e più specifico* — alla stessa stregua di quanto previsto dal codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285), che prevede appunto una disciplina *ad hoc* — che coniughi il valore dell'ambiente con quello, di livello altrettanto costituzionale, della tutela dei valori storico-culturali (*id est*, del collezionismo storico).

In particolare la citata irragionevole parificazione (ossia la non proporzionalità della disciplina impugnata) e la mancanza di una base istruttoria emerge con evidenza nel momento in cui per gli autoveicoli storici — non è stata prevista alcuna distinzione tra periodi dell'anno (autunno/inverno — primavera/estate) come invece avvenuto per i veicoli appartenenti alle classi di omologazione euro 4; né è stato previsto un sistema di ingressi contingentato o un numero di km percorribili (come previsto da altre amministrazioni); né, infine, si è tenuto conto della distinzione tra veicoli storici ventennali e ultratrentennali.

Gli atti impugnati, difatti, ne hanno inibito la circolazione dal lunedì al venerdì (e anche il sabato per Roma Capitale) di tutto l'anno durante tutto l'arco temporale solare.

A maggior ragione l'illegittimità emerge con riferimento ai motoveicoli e ai ciclomotori storici, per i quali è stata prevista una interdizione totale.

E cos'altro risultano illegittimi certamente gli artt. 17, 24, 25 e 29, quest'ultimo limitatamente alle misure di I Livello, delle N.T.A. del P.R.Q.A. della Regione Lazio nonché gli Allegati I, II e III limitatamente alle Misure di I Livello, della Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina di Roma Capitale (nonché in parte qua, in via derivata, le successive ordinanze sindacali impugnate con motivi aggiunti, che di fatto hanno prorogato tale restrittivo e indiscriminato regime anche nel periodo primaverile ed estivo).

Considerazioni che si appuntano a maggior ragione anche come visto agli atti impugnati di Roma Capitale, considerato che questi ultimi prevedono, come correttamente dedotto dalle parti ricorrenti, un regime ancora più rigido di quello regionale, senza alcuna ulteriore base istruttoria rafforzata (rispetto a quella che sarebbe stata necessaria da parte dell'ente regionale) essendosi ivi limitati al mero richiamo formale delle fonti sovraordinate.

26. Diversamente, viceversa, deve ritenersi con riferimento alle Misure di II livello previste negli atti impugnati, posto che ivi si prevedono misure temporanee che si applicano a tutti i veicoli (esclusi quelli elettrici) criticità di natura emergenziale.

Ci si riferisce nello specifico alle misure rispettivamente previste dall'art. 29 delle N.T.A. regionali, rubricato *Provvedimenti di carattere emergenziale*, relativamente alle sole Misure di II Livello nonché dall'Allegato III della Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina, relativamente alle Misure di II livello, le quali dettano misure emergenziali legate alla durata della criticità, essendo adottabili solo in situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti (nel caso di Roma Capitale, dopo 10 giorni consecutivi di superamento dei valori di riferimento).

In tal caso, infatti, risulta ragionevole e proporzionale estendere tali misure anche ai veicoli storici, tenuto conto che si applicano, sempre nel caso di Roma Capitale, anche ai veicoli a gasolio appartenenti addirittura alla classe di omologazione euro 5 e 6.

Né in tale specifico ambito era necessaria una istruttoria per i veicoli storici, essendo nelle fattispecie emergenziali preminente, certamente e sempre, l'interesse alla tutela dell'ambiente e della sua salubrità.

27. In ragione di quanto complessivamente esposto, quindi, i ricorsi introduttivi dei giudizi riuniti nonché quelli per motivi aggiunti devono essere parzialmente accolti con conseguente annullamento degli atti impugnati (in particolare: degli artt. 17, 24, 25 e 29, limitatamente alle misure di I Livello delle N.T.A. del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria; degli Allegati I e II e III relativamente alle Misure di I Livello, di cui alla Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina; nonché, infine, delle Ordinanze del Sindaco di Roma Capitale n. 27 del 28 febbraio 2023 e n. 76 del 30 giugno 2023 nella parte in cui prorogano *sic et simpliciter* il regime di divieti e interdizione previsto dalla citata deliberazione n. 371) limitatamente ai veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del codice della strada e ai

ciclomotori ultratrentennali dotati di certificato di rilevanza storica.

I citati ricorsi devono invece essere rigettati nella parte in cui si chiede l'annullamento anche delle Misure di II Livello rispettivamente previste dall'art. 29 delle N.T.A. della Regione LAZIO e dalla Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina di Roma Capitale.

28. Atteso l'esito complessivo del giudizio e la complessità della vicenda si ritiene che ricorrano giusti motivi per disporre la compensazione tra tutte le parti delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sui ricorsi riuniti e i relativi motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, li accoglie parzialmente nei limiti di cui in motivazione, con conseguente annullamento, in riferimento ai soli veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del codice della strada e ai ciclomotori ultratrentennali dotati di certificato di rilevanza storica:

degli artt. 17, 24, 25 e 29, quest'ultimo limitatamente alle misure di I Livello delle N.T.A. del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria;

degli Allegati I, II e III, quest'ultimo relativamente alle Misure di I Livello, di cui alla Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina;

nonché, infine, delle Ordinanze del Sindaco di Roma Capitale n. 27 del 28 febbraio 2023 e n. 76 del 30 giugno 2023.

Rigetta tutti i ricorsi con riferimento alle Misure di II Livello previste dall'art. 29 delle N.T.A. regionali e dalla Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina di Roma Capitale.

Spese di lite compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 11 ottobre 2023 con l'intervento dei magistrati:

(omissis)

Campi meta

Giurispedia.it

Giurispedia.it

Massima : *Le misure di limitazione del traffico per i veicoli storici, necessarie per la tutela dell'ambiente, devono essere proporzionate e basate su una adeguata istruttoria, tenendo conto delle peculiarità di questi veicoli e del loro ridotto impatto ambientale. Le misure di emergenza, invece, essendo finalizzate a fronteggiare situazioni critiche di inquinamento, sono state ritenute legittime anche se applicate indiscriminatamente a tutti i veicoli.*

Supporto Alla Lettura :

INQUINAMENTO E TUTELA DELLA SALUTE

L'inquinamento atmosferico è definito come la presenza nell'aria di determinate sostanze a livelli tali da provocare effetti negativi sulla salute umana, sull'ambiente e sul nostro patrimonio culturale.

Gli inquinanti atmosferici possono essere emessi da diverse fonti, vengono trasportati a lunga distanza, subiscono processi di trasformazione, deposizione e rimozione. Per questo le concentrazioni non sono costanti ma dipendono dalla meteorologia. Si distinguono in inquinanti primari, emessi direttamente dalle fonti primarie (es. traffico veicolare e impianti di riscaldamento) e inquinanti secondari, che si formano in atmosfera a seguito di trasformazioni chimiche. I **principali inquinanti presenti nell'aria** sono:

- **polveri sottili (PM10 e PM2.5)** sono provenienti dal traffico veicolare, dai processi di combustione e dalla combustione domestica delle biomasse (legna e pellet);
- **biossido di azoto (NO2)** è prodotto da impianti di riscaldamento, traffico veicolare (in particolare quello pesante) e attività industriali;
- **biossido di zolfo (SO2)** è emesso dagli impianti di riscaldamento, centrali termoelettriche con combustibili fossili contenenti zolfo (gasolio, carbone, olii combustibili);
- **monossido di carbonio (CO)** è emesso dal traffico veicolare e in generale dai processi di combustione incompleta;
- **benzene** sono emessi principalmente dal traffico veicolare;
- **ammoniaca (NH3)** è emessa prevalentemente dal settore agricolo e zootecnico (sebbene non sia un inquinante atmosferico, è importante nei processi di formazione di particolato secondario).
- **ozono troposferico (O3)** si forma a seguito di reazioni chimiche che avvengono in atmosfera tra i precursori (in particolare ossidi di azoto e composti organici volatili), favorite da intenso irraggiamento e temperature elevate, condizioni che si verificano tipicamente nei mesi estivi. In quanto non direttamente emesso, l'ozono costituisce un tipico inquinante secondario. Inoltre, dato che l'ozono si forma durante il trasporto delle masse d'aria contenenti i suoi precursori, emessi soprattutto nelle aree urbane, le concentrazioni più alte si osservano soprattutto nelle zone extraurbane sottovento rispetto ai centri urbani principali. Nelle città, inoltre, la maggiore presenza di NO, soprattutto in vicinanza di strade con alti volumi di traffico, innesca reazioni chimiche con l'ozono contribuendo a far calare le concentrazioni di quest'ultimo.

La presenza di sostanze inquinanti nell'atmosfera comporta problemi che possono riguardare direttamente l'intero pianeta (cambiamenti climatici e riduzione dell'ozono nella stratosfera), interi ambiti regionali (smog fotochimico e piogge acide) o manifestarsi con maggior grado di intensità in aree ben precise (inquinamento locale).

Giurispedia.it