

# "BOLLINO BLU" E REVISIONI VEICOLI: ESEMPIO DI SINERGIE LOCALI

**Ing. Franco Fiorin**

*dirigente settore politiche ambientali  
della Provincia di Venezia*

## **Sommario:**

1	PREMESSA .....	140
2	L'INTRODUZIONE DEL "BOLLINO BLU" NEL COMUNE DI VENEZIA E NELLA REGIONE VENETO .....	140
3	LA CONVENZIONE TRA LA PROVINCIA DI VENEZIA E I 43 COMUNI .....	141
4	IL CONSUNTIVO DEL BOLLINO BLU 2003 .....	142
5	I PROBLEMI EMERSI .....	142
6	LA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE BOLLINO BLU - REVISIONE VEICOLI .....	143
7	I CORSI DI FORMAZIONE .....	145
8	CONCLUSIONE .....	145

## **1           PREMESSA**

La provincia di Venezia è attiva sia nel campo della revisione veicoli, in base all'art. 80 del Codice della strada e al DLG 31 marzo 1998, n. 112, sia nel campo del "bollino blu" controllo periodico delle emissioni dei gas di scarico di tutti gli autoveicoli, sulla base di una specifica convenzione stipulata con tutti i 43 comuni appartenenti al territorio provinciale, escluso il capoluogo.

Mentre la prima attività è comune a tutte le province italiane, la seconda è tipica della provincia di Venezia, ed eventualmente di quelle appartenenti a regioni in cui siano state espressamente individuate e incaricate di autorizzare le imprese di autoriparazione ad effettuare e certificare i controlli dei gas di scarico anche al di fuori delle normali attività di revisione (ad es. in Lombardia).

Tuttavia, come vedremo nel seguito, le due attività sono strettamente correlate, anzi l'attività della provincia di Venezia in materia di controllo periodico dei gas di scarico si è indirizzata verso una sempre maggiore integrazione, anche per migliorare la qualità dei controlli e quindi aumentarne l'efficacia per il miglioramento della qualità dell'aria.

Vorrei pertanto descrivere brevemente l'organizzazione del servizio di certificazione "bollino blu" nella provincia di Venezia.

## **2           L'INTRODUZIONE DEL "BOLLINO BLU" NEL COMUNE DI VENEZIA E NELLA REGIONE VENETO**

Il "bollino blu" come attestazione del superamento del controllo delle emissioni inquinanti degli autoveicoli in circolazione nasce ufficialmente oltre dieci anni fa, con il decreto del Ministro dei trasporti e della circolazione 28 febbraio 1994, che ne stabilisce le caratteristiche fisiche, le modalità di rilascio e ne attribuisce i compiti alle imprese di autoriparazione esercenti le attività di "meccanica e motoristica" o "elettrauto".

Le modalità del controllo sono state successivamente precisate con il decreto interministeriale ambiente, trasporti e navigazione e sanità 5 febbraio 1996, che peraltro rinviava a un successivo decreto mai emanato, ai sensi dell'art. 80, c. 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la disciplina relativa alla revisione dei veicoli limitata al controllo dell'inquinamento atmosferico.

La direttiva del Ministro dei lavori pubblici sul controllo dei gas di scarico dei veicoli (bollino blu) 7 luglio 1998 prevede nel dettaglio le modalità con cui il comune individua le aree di divieto di circolazione senza "bollino blu" e istituisce una rete di autofficine autorizzate al suo rilascio, introducendo alcune novità:

- l'attestazione espressa del superamento dei controlli da parte delle autofficine, con apposito certificato riportante la data del controllo, la targa del veicolo ed i valori delle emissioni inquinanti rilevate, su cui possono essere annotati ulteriori dati (quali anno di immatricolazione, cilindrata, chilometraggio percorso, ecc.) da utilizzare a fini statistici;
- la sua validità, al massimo annuale per i veicoli immatricolati dopo il primo gennaio 1988, semestrale per gli altri;
- il contrassegno di identificazione delle autofficine autorizzate;
- l'obbligo di attuazione della direttiva dal primo gennaio 1999 per i comuni che avessero già introdotto limitazioni alla circolazione.

Il decreto interministeriale ambiente e sanità 23 ottobre 1998, abrogato, individuava i criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci dei comuni aventi oltre 150.000 abitanti dovevano adottare le misure programmate, permanenti o periodiche, di limitazione o divieto della circolazione ai fini della prevenzione dell'inquinamento atmosferico, senza tuttavia fare esplicito riferimento all'introduzione del "bollino blu" quale misura preventiva dell'inquinamento da traffico.

Il successivo decreto interministeriale ambiente e sanità 21 aprile 1999, n. 163, sostituendolo, prevede invece che i comuni in cui sia individuato il rischio di superamento di valori limite o di allarme per determinati inquinanti dell'aria, come misura preventiva possono vietare la circolazione nei centri abitati per tutti gli autoveicoli che non abbiano effettuato il controllo almeno annuale delle emissioni secondo la procedure previste dal decreto ministeriale 5 febbraio 1996, attestato mediante il rilascio di un "bollino blu" con caratteristiche e modalità determinate dal decreto ministeriale 28 febbraio 1994.

Il comune di Venezia ha attuato la direttiva nel 1999, inizialmente individuando l'area vietata nei soli centri di Mestre e Marghera, ampliando nel 2003 ulteriormente l'area a quasi tutti i centri abitati comunali, e demandando tutta l'attività operativa alla propria azienda speciale ASM (Azienda servizi per la mobilità), ora trasformata in società per azioni.

Successivamente, anche sulla base dell'esperienza maturata nel territorio provinciale di Venezia, la Giunta regionale veneta, in fase di predisposizione del Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera, ha incentivato tutti i comuni all'adozione del "bollino blu" quale sistema generalizzato per la prevenzione dell'inquinamento da traffico, e con deliberazione 1.3.2002, n. 386, ha fornito indicazioni uniformi per la diffusione dell'iniziativa sull'intero territorio regionale, a cui numerosi altri comuni capoluogo hanno dato attuazione: esse sono sostanzialmente analoghe a quelle già previste dal comune di Venezia, comportano in sede di controllo il rilascio del "bollino blu" e del "certificato", anche in caso di revisione.

Il Piano regionale di risanamento e tutela dell'atmosfera, approvato dal Consiglio regionale circa un mese fa, prevede addirittura questa misura come la prima da introdurre in tutto il territorio regionale per combattere l'inquinamento atmosferico da traffico, e ne dispone l'entrata in vigore generalizzata dall'1.7.2005.

### **3 LA CONVENZIONE TRA LA PROVINCIA DI VENEZIA E I 43 COMUNI**

Il comune di Venezia ha previsto l'obbligo di dotarsi di "bollino blu" per circolare a Mestre e Marghera per tutti i residenti nell'intero territorio provinciale, ma ha potuto ovviamente autorizzare solo le autofficine del proprio territorio: la provincia quindi ha dovuto attivarsi immediatamente per creare una rete di autofficine autorizzate in tutti gli altri 43 comuni, altrimenti scoperti.

Ricordando le competenze in materia di autoriparazione comunque in capo alle province in base alla legge n. 122/1992, e considerando le evidenti economie di scala dell'operazione, la provincia ha proposto a tutti gli altri comu-

ni, che vi hanno subito aderito, la sottoscrizione di una convenzione-delega, sulla base della quale ha potuto operare su tutto il territorio esterno a Venezia.

L'opzione vincente è stato il decentramento dei rapporti con le autofficine sul territorio, utilizzando al meglio la rete costituita dai sei uffici per le relazioni con il pubblico (URP) esterni a Venezia, collegati telematicamente con la banca-dati centrale sita a Venezia, monitorando così costantemente:

- imprese autorizzate,
- stato di aggiornamento della manutenzione periodica dei singoli apparecchi (analizzatore, opacimetro e relativi contagiri),
- corretta distribuzione dei "bollini blu", impedendola se l'impresa non risulta in regola con la manutenzione periodica degli strumenti,
- restituzione dei certificati compilati.

Per aumentare l'efficacia dell'operazione, la provincia ha sempre collaborato strettamente con ASM-comune di Venezia, adottando "bollini blu" e "certificati" omogenei, sempre migliorati, e affidando quote crescenti della propria attività di ufficio ad ASM stessa, di cui recentemente è diventata socio acquistando alcune azioni dal comune di Venezia.

#### **4 IL CONSUNTIVO DEL BOLLINO BLU 2003**

A tutto il 2003 ASM-comune di Venezia ha autorizzato all'effettuazione dei controlli 113 autofficine nel proprio territorio, 12 delle quali effettuano anche le operazioni di revisione: esse nel 2003 hanno rilasciato complessivamente 95.000 certificazioni, delle quali 55.000 in sede di revisione e le restanti in sede di controllo dei soli gas di scarico (40.000).

La provincia di Venezia ha autorizzato 202 autofficine nei restanti 43 comuni, 60 delle quali autorizzate anche all'effettuazione delle revisioni: esse nel 2003 hanno rilasciato complessivamente 115.000 certificazioni, delle quali 89.500 in sede di revisione e le restanti in sede di controllo dei soli gas di scarico (25.500).

In totale, nel territorio provinciale esistono 315 imprese autorizzate, delle quali 72 effettuano anche la revisione: nel 2003 esse hanno rilasciato 210.000 certificazioni, delle quali 144.500, pari al 69%, sono state rilasciate in fase di revisione, percentuale destinata probabilmente ad aumentare nel corso del corrente anno, data l'estensione dell'obbligo del controllo anche ai mezzi pesanti, soggetti comunque a revisione annuale.

Il giro d'affari dell'operazione sull'intero territorio provinciale ammonta a circa 1.300.000 euro/anno.

#### **5 I PROBLEMI EMERSI**

L'analisi critica da parte della provincia dell'attività del "bollino blu" è iniziata con l'assunzione delle funzioni in materia di revisione veicoli, prima poco conosciuta, nonostante le opportune segnalazioni da parte degli operatori.

Sono emersi chiaramente i seguenti problemi:

- onerosità delle operazioni manuali di compilazione dei certificati da parte dell'operatore;
- duplicazione di molte operazioni, soprattutto manuali, in caso di rilascio del "bollino blu" in sede di revisione;

- elevati costi di imputazione dei dati contenuti nei certificati per garantire un'utilità statistica alle informazioni disponibili;
- limitata attenzione riservata ai controlli da parte degli organi competenti;
- scarsa preparazione degli addetti al controllo dei gas di scarico, in particolare modo per le modalità di effettuazione e in qualche caso addirittura per la conoscenza dei parametri di riferimento (ad es. l'opacità per i motori diesel non veniva rilevata dalla piastrina VIN, ma stimata in base all'anno di immatricolazione);
- scarsa capacità di utilizzo delle apparecchiature, soprattutto per il controllo periodico delle tarature e gli interventi di manutenzione;
- crescente numero di rinunce tra le autofficine autorizzate al rilascio del bollino blu ma non all'effettuazione delle revisioni;
- migliore capacità complessiva di risposta delle autofficine che progressivamente venivano autorizzate alla revisione veicoli, dalla motorizzazione prima, dalla provincia dopo;
- crescente concentrazione delle attività di rilascio di "bollino blu" nelle autofficine già autorizzate alla revisione, sia in sede di verifica annuale o semestrale, sia di revisione biennale o annuale.

## **6 LA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE BOLLINO BLU - REVISIONE VEICOLI**

Per quanto riguarda le problematiche operative, la procedura attuale comporta la compilazione manuale del certificato di controllo effettuato sui gas di scarico in triplice copia a ricalco, rispettivamente riservate a:

- proprietario dell'autoveicolo, da tenere a bordo dello stesso per la dimostrazione dell'avvenuto controllo unitamente all'esposizione del "bollino blu" sul parabrezza;
- autofficina per l'archiviazione, unitamente al referto della prova, per i successivi controlli amministrativi sulla regolarità dell'operato;
- ente autorizzante (comune-ASM/provincia), per la successiva informatizzazione, anche campionaria, dei dati, per le necessarie elaborazioni statistiche previste dall'art. 6 della direttiva.

Dopo la messa a regime nel 2004 del protocollo MCTC-Net per le revisioni, la quasi totalità dei dati da riportare nel certificato risulta di fatto una mera ripetizione di dati già registrati informaticamente dal software specifico: la copiatura manuale dei dati dal referto dell'analizzatore/opacimetro (quando anche non dal solo schermo del computer) comporta infatti un'attività sostanzialmente inutile, fonte di possibili errori e cattive letture successive, e per di più onerosa, con l'obbligo di imputazione manuale nel software utilizzato per la produzione delle statistiche, sia per l'autofficina autorizzata, sia per l'ente autorizzante.

Si è così pensato a una possibile integrazione con la gestione informatica realizzata con il protocollo MCTC-Net per le revisioni, proponendo a tutte le case produttrici di software omologato la possibilità di adeguare o integrare il software suddetto con le seguenti funzionalità, relativamente alla gestione dell'analizzatore o dell'opacimetro e dei relativi contagiri:

- selezione della modalità del controllo dei gas di scarico (solo "bollino blu", revisione con "bollino blu", revisione senza "bollino blu");
- registrazione di tutti i dati necessari alla compilazione del certificato, se attualmente non previsti dal software per le revisioni;
- registrazione dei dati del controllo dei gas di scarico, in sede sia di "bollino blu" sia di revisione, su file autonomo e specifico, da inviare periodicamente, anche a mezzo e-mail, all'ente autorizzante, con eventuale crittografia e firma elettronica di convalida;
- stampa del certificato contenente tutti i dati necessari in formato standard, approvato dall'ente autorizzante.

Il nuovo software ipotizzato dovrebbe consistere alternativamente in:

- un modulo aggiuntivo del software già utilizzato per le attività di revisione, per chi già gestisce l'attività di revisione in ambiente MCTC-Net;
- un pacchetto gestionale autonomo, per chi gestisce la sola attività di rilascio dei bollini blu;

con costi opportunamente differenziati nei due casi, e comunque relativamente contenuti e rapidamente recuperabili con l'automazione di tutte le operazioni ora manuali.

Sono evidenti i vantaggi complessivi per il sistema di controllo delle emissioni degli autoveicoli derivanti dall'introduzione di tale nuovo modo di lavorare, tanto che sarebbe anche possibile prevedere incentivi alle autofficine autorizzate che lo utilizzassero nei rapporti con l'ente autorizzante, ad es. prevedendo uno sconto sul costo di acquisto dei "bollini blu" per le autofficine che trasmetterebbero i dati in via telematica.

L'adesione di tutte le case produttrici di software è stata immediata e in alcuni casi entusiastica, resta solo da definire nel dettaglio tecnico alcune modalità integrative di funzionamento del protocollo MCTC-Net, per le quali è stato interessato anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento trasporti terrestri - CSRPAD Roma, per la necessaria uniformazione a livello nazionale.

Ovviamente, non si ritiene opportuno imporre l'obbligo di adozione immediata del nuovo protocollo di trasmissione dati a tutte le autofficine autorizzate, in quanto tale modalità operativa non è immediatamente trasferibile agli operatori non autorizzati alle revisioni: nulla vieta anzi che sussista parallelamente la modalità manuale di esecuzione delle prove e compilazione/trasmissione dei certificati, anche se presto la nuova modalità informatizzata potrebbe anche portare fuori mercato qualche piccola autofficina non in grado di attrezzarsi.

Si potrebbe così arrivare anche a un processo di riduzione del numero delle autofficine autorizzate al "bollino blu", portandolo quasi a coincidere con le autofficine autorizzate alle revisioni, cosa che da un lato semplificherebbe le attività dell'ente autorizzante nei confronti di un minor numero di soggetti, e dall'altro darebbe maggiori garanzie di professionalità circa la qualità dei controlli stessi.

## 7 I CORSI DI FORMAZIONE

Da ultimo va detto che l'attività di controllo campionario dei certificati riconsegnati dalle autofficine autorizzate e delle modalità operative sul campo, nonché dello stato di manutenzione delle apparecchiature, ha evidenziato alcune "sacche" di scarsa preparazione e conoscenza in materia.

Nell'attesa della realizzazione da parte delle regioni dei primi corsi di formazione per responsabile tecnico delle revisioni, e con l'obiettivo di colmare le principali carenze conoscitive, la provincia ha organizzato in proprio, con i diritti ricavati dalla cessione dei "bollini blu", specifici corsi di formazione in accordo con la Motorizzazione civile di Venezia.

I corsi (un'intera giornata per un massimo di 20 persone a corso), svolti grazie anche alla collaborazione delle Associazioni di categoria degli autoriparatori, hanno coinvolto complessivamente 137 partecipanti, cui è stato richiesto un contributo per le spese di organizzazione pari a euro 20,00.

## 8 CONCLUSIONE

L'esperienza maturata dalla provincia di Venezia porta alle seguenti conclusioni:

- il "bollino blu" è una forma di controllo dei gas di scarico in via di ulteriore diffusione, almeno nel Veneto, dove è previsto l'obbligo generalizzato dall'1.7.2005;
- l'attività comporta un discreto giro di affari, che tende a concentrarsi nelle autofficine già autorizzate alla revisione veicoli;
- è opportuno pensare all'integrazione della gestione informatica del "bollino blu" con l'attività di revisione gestita tramite il protocollo di comunicazione MCTC-Net;
- è stata registrata la totale disponibilità delle case produttrici di software omologato a integrare la nuova gestione, e un buon interesse degli operatori ad automatizzare la procedura;
- è necessaria la definizione di qualche ulteriore specifica integrativa a livello nazionale del protocollo MCTC-Net, per cui si chiede la collaborazione della Motorizzazione;
- l'incentivazione economica dell'utilizzo della nuova procedura potrà portare a concentrare l'attività di rilascio del "bollino blu" prevalentemente in capo alle autofficine già autorizzate alla revisione, con migliori garanzie, in via generale, di professionalità e capacità di gestione del dato;
- attività limitate e mirate di formazione e aggiornamento per l'utilizzo di apparecchiature e software specifici possono rivelarsi di grande utilità nell'ambito della revisione veicoli, anche parallelamente al più completo e complesso corso di formazione richiesto al responsabile tecnico delle revisioni;
- un apposito, nuovo manuale di formazione professionale per l'operatore tecnico del "bollino blu", analogo a quello già predisposto da EGAF per il responsabile tecnico delle revisioni ma limitato al controllo dei gas di scarico e ai necessari interventi di regolazione della combustione, integrato con elementi del protocollo tipo MCTC-Net e concetti fondamentali su inquinamento dell'atmosfera e traffico, potrebbe avere una sua utilità e un suo mercato.