



Modifica dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico nel settore dei cantieri e di impianti simili

Rapporto esplicativo

1. Situazione di partenza

L'ordinanza del 16 dicembre 1985 contro l'inquinamento atmosferico (OIA, RS 814.318.142.1) stabilisce che le emissioni provenienti da cantieri edili devono essere limitate nella maggior misura possibile dal punto di vista tecnico e dell'esercizio e sopportabile sotto il profilo economico (Allegato 2 cifra 88). Tale limitazione deve avvenire in particolare tramite limitazioni delle emissioni delle macchine e degli apparecchi impiegati nonché mediante un adeguato svolgimento delle operazioni. In tale contesto devono essere considerati il tipo, la grandezza e l'ubicazione del cantiere nonché la durata dei lavori di costruzione. L'emanazione di apposite direttive è delegata all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).

Il 1° settembre 2002 è entrata in vigore la direttiva "Protezione dell'aria sui cantieri" (Direttiva aria cantieri) emanata dall'UFAM, la quale contiene numerose misure per la limitazione dell'emissione di inquinanti atmosferici nei cantieri. Al fine di minimizzare le emissioni di sostanze particolarmente nocive e cancerogene, come la fuliggine diesel, essa prevede l'obbligo di installare filtri antiparticolato per macchine di cantiere di potenza superiore a 18 kW nei grandi cantieri (cosiddetti cantieri B).

2. Motivo della modifica

Oggi l'inquinamento atmosferico provocato dalle polveri fini è una delle sfide maggiori per la nostra politica ambientale. Particolarmente esposti all'inquinamento da polveri fini sono gli abitanti delle città e delle zone in prossimità delle vie di comunicazione, dove spesso i valori limite fissati dall'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico sono in parte di gran lunga oltrepassati. Nel rapporto dell'OCSE sull'ambiente si raccomanda alla Svizzera di attuare misure complementari di lotta alle emissioni di polveri fini (ad esempio inasprendo i valori limite d'emissione, incoraggiando l'innovazione e promuovendo l'equipaggiamento dei motori diesel con filtri antiparticolato)¹. Particolarmente urgente è l'attuazione di interventi contro la fuliggine diesel, dal momento che si tratta di una sostanza cancerogena. Pertanto, la legislazione sulla protezione dell'ambiente non prevede un valore limite per la fuliggine diesel, bensì un obbligo preventivo di minimizzazione delle emissioni. I motori diesel emettono una grande quantità di particelle finissime. Tuttavia, secondo l'OMS, sussiste una considerevole evidenza tossicologica che queste particelle siano particolarmente nocive alla

¹ Vedi OCSE Rapporti sulle performance ambientali SVIZZERA, Parigi 2007.

saluti, nonostante rappresentino soltanto una piccola parte delle particelle emesse. Pertanto per proteggere la salute non basta emanare prescrizioni concernenti la massa di particelle, ma occorre limitare e ridurre *il numero di particelle*.

Il piano d'azione contro le polveri fini - lanciato nel gennaio 2006 - prevede numerose misure miranti ad arginare l'emissione di polveri fini e, in special modo, di fuliggine. In questa occasione le emissioni di fuliggine delle macchine di cantiere non furono considerate, poiché già disciplinate dalla "Direttiva aria cantieri". Tuttavia le macchine di cantiere sono una fonte significativa di fuliggine diesel. Gli effetti della fuliggine diesel emessa dalle macchine di cantiere sono di particolare importanza anche perché l'attività edilizia sovente ha luogo in zone densamente popolate. Il funzionamento stazionario nelle località ha come conseguenza che la rarefazione e la volatilizzazione dei gas di scarico sono di gran lunga inferiori a quelle della circolazione stradale. Oltre alla popolazione residente, questo tipo di inquinamento colpisce direttamente anche gli operai edili.

Le esperienze fatte finora insegnano che le disposizioni della "Direttiva aria cantieri", pur avendo notevolmente incrementato l'installazione di filtri antiparticolato nelle macchine di cantiere, non vengono attuate uniformemente da tutte le autorità esecutive cantonali. Inoltre l'attuale distinzione tra cantieri A e B ha incontrato incomprensione. È stato criticato il fatto che l'inquinamento causato dal parco macchine antiquato dei cantieri fissi di piccole dimensioni (cantieri A) potrebbero essere di una gravità pari a quella degli altri cantieri.

La mozione Jenny (05.3499), accettata dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati, incarica il Consiglio federale dell'emanazione di una regolamentazione che garantisca l'unitarietà esecutiva delle prescrizioni in materia di protezione contro l'inquinamento atmosferico in tutta la Svizzera. Inoltre - sulla scorta delle esperienze fatte finora - il Consiglio federale deve verificare l'applicabilità delle disposizioni vigenti e adeguarle laddove necessario. La mozione è stata inoltrata dal Consiglio nazionale con la seguente precisazione: il Consiglio federale è incaricato di armonizzare a livello nazionale l'esecuzione delle prescrizioni in materia di protezione dall'inquinamento atmosferico per quanto concerne l'utilizzo di macchine di cantiere equipaggiate con filtri, tenendo conto dei criteri della potenza e dell'età delle macchine, nonché delle diverse categorie di cantieri.

3. La nuova regolamentazione

L'armonizzazione dell'esecuzione richiede da un lato l'estensione della regolamentazione a tutti i cantieri e dall'altro la trasposizione delle disposizioni dal livello di direttiva al livello di ordinanza.

La bozza di modifica della OIAt prevede un valore limite per il numero di particelle emesse da macchine e apparecchi di potenza superiore a 18 kW. Allo stato attuale della tecnica, questo valore limite può essere rispettato solo con sistemi di filtro antiparticolato efficaci (chiusi e regolati). Tuttavia, onde evitare che possibili innovazioni tecniche future siano limitate ai filtri antiparticolato, la regolamentazione rinuncia volutamente a prescrivere l'obbligatorietà del filtro antiparticolato e prescrive invece un valore obiettivo per le emissioni. Secondo l'articolo 11 della legge sulla protezione dell'ambiente, le emissioni, nell'ambito della prevenzione, devono essere limitate nella misura massima consentita dal progresso tecnico, dalle condizioni d'esercizio e dalle possibilità economiche. Oggi vi sono sistemi di filtro antiparticolato molto efficaci con un grado di separazione superiore al 97 per cento del numero di particelle ed una notevole riduzione della massa di particelle (93%). Detti sistemi corrispondono allo stato attuale della tecnica per le macchine di cantiere e risultano anche economicamente sostenibili per le macchine di dimensioni più grandi.

Sostanzialmente questa nuova regolamentazione dell'OIA^t traspone a livello di ordinanza la misura G8 della "Direttiva aria cantieri", oggi già vigente. Nuova è l'estensione a tutti i cantieri e l'introduzione di una procedura per la prova di conformità. Per le macchine di piccole dimensioni e per quelle vecchie sono previste disposizioni transitorie e determinate esenzioni: le macchine nuove di potenza compresa tra 18 e 37 kW dovranno soddisfare i requisiti a partire dal 2010 e quelle vecchie (messa in commercio prima del 1.1.2000) di potenza superiore a 37 kW a partire dal 2015, mentre l'obbligo di dismissione finora vigente è soppresso per le macchine più piccole. Come finora, le macchine di potenza inferiore ai 18 kW non vengono disciplinate.

I filtri antiparticolato omologati hanno un grado di separazione superiore al 99 per cento. Il collaudo viene effettuato come finora nel quadro della cosiddetta procedura VERT². Tale procedura stabilisce i requisiti minimi dei sistemi di filtro antiparticolato. In particolare:

- il numero delle particelle deve essere ridotto del 97 per cento e la loro massa (EC) del 93 per cento;
- le emissioni limitate di CO, HC, NO_x e PM non devono essere aumentate rispetto allo stato iniziale del motore;
- le emissioni secondarie nei gas di scarico depurati non devono aumentare in modo rilevante dopo l'installazione del sistema di filtri antiparticolato.

L'UFAM pubblica periodicamente un elenco aggiornato dei sistemi di filtro antiparticolato collaudati in base alla procedura VERT. Attualmente si sta lavorando per trasporre la procedura di collaudo VERT in una norma internazionale (ISO). Un primo passo in questa direzione si è fatto con la redazione e la pubblicazione della regola SNR 277205, "Prüfung von Partikelfiltersystemen für Verbrennungsmotoren" (www.snv.ch). La procedura di collaudo di cui alla nuova SNR non introduce requisiti supplementari rispetto alla procedura di collaudo VERT.

La nuova regolamentazione a livello di ordinanza prevede che debba essere fornita una prova di conformità in base ai requisiti disciplinati nella OIA^t, anziché in base alla procedura di collaudo VERT. I requisiti sono limitati ad una efficace riduzione delle particelle di fuliggine e dei principali inquinanti secondari. Una regolamentazione analoga nel settore degli impianti a combustione ha dato sinora ottimi risultati.

4. Le principali disposizioni

Art. 19a

Le macchine per l'impiego in cantieri e impianti simili possono essere messe in commercio solo se dispongono di una prova di conformità con le nuove disposizioni di cui all'allegato 4 cifra 4 dell'OIA^t. In caso di equipaggiamento successivo con filtri antiparticolato, può essere fornita anche solo la prova di conformità del sistema di filtro antiparticolato.

² **VERT** (Verminderung der Emissionen von Realmaschinen im Tunnelbau) è un progetto di ricerca lanciato negli anni '90 dall'UFAFP e dalla SUVA in collaborazione con altre istituzioni tedesche e austriache e con un gruppo d'accompagnamento dell'industria.

Art. 19b

Come di consueto, la prova di conformità comprende un certificato di conformità per il tipo di macchina di cantiere, rilasciato da un organismo di valutazione della conformità e una dichiarazione di conformità rilasciata direttamente dal fabbricante o dall'importatore della macchina di cantiere.

Art. 36 e 37

Il sistema previsto da questi articoli ha dato ottimi risultati nella OIAt per gli impianti a combustione. Le disposizioni concernenti l'esecuzione e la sorveglianza del mercato devono essere estese alle macchine di cantiere.

Allegato 2 cifra 88

La formulazione attuale ("cantieri") viene precisata al fine di delimitare il campo di applicazione. Le disposizioni si applicano anche ad impianti analoghi a cantieri, come ad esempio le cave di ghiaia, le cave o impianti di riciclaggio di materiali edili.

Allegato 4 cifra 4

Al fine di limitare l'emissione di particelle prodotte delle macchine nei cantieri e in impianti simili in Svizzera, vengono prescritti un valore limite per il numero di particelle ed un valore limite per l'NO₂. Inoltre è proibito far funzionare le macchine con l'impiego di additivi contenenti rame o con rivestimenti in rame. Tali valori limite risultano sicuramente rispettati se la macchina di cantiere è equipaggiata con un sistema di filtro antiparticolato che soddisfi i requisiti di cui al capoverso 3 (efficace riduzione delle particelle, quota massima di NO₂ nell'NO_x del 30 per cento, funzionamento corretto per 2000 ore di esercizio). La disposizione del capoverso 2, formulata come norma programmatica, lascia la strada aperta per l'applicazione di sviluppi futuri anche diversi dalla tecnica dei filtri antiparticolato.

Inoltre a partire dalla data della loro messa in commercio, le macchine di cantiere devono soddisfare le esigenze riguardanti le emissioni della direttiva 97/68 CE.

Le nuove disposizioni della OIAt sull'emissione di particelle sono più restrittive di quelle corrispondenti per gli autoveicoli di lavoro in circolazione stradale (ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, allegato 5 cifra 211a). la rarefazione e la volatilizzazione dei gas di scarico delle macchine di cantiere, il cui impiego è stazionario, sono di gran lunga inferiori a quelle della circolazione stradale; anche per questo sono particolarmente dannosi per la salute.

Il numero di particelle viene misurato con il programma PMP dell'UNECE, applicando i cicli di prova NRSC e NRTC della direttiva 97/68/CE. Il grado di separazione del filtro antiparticolato e della quota di NO₂ sono misurati secondo la SNR 277205.

Rendendo obbligatorio il contrassegno delle macchine di cantiere si semplifica l'attività di controllo delle autorità esecutive.

Disposizioni finali

Le disposizioni finali prevedono che le esigenze per macchine e strumenti di cui all'allegato 4 cifra 4 entrino in vigore a scadenze scaglionate, a seconda della potenza nominale e stabiliscono l'esenzione per determinate macchine vecchie:

- per macchine e strumenti nuovi di potenza superiore ai 37 kW le disposizioni entreranno in vigore subito. In questa categoria la tecnica è già allo stato più avanzato. Le macchine già entrate in funzione devono essere equipaggiate successivamente entro due anni (lettera b cifra 1). Le macchine vecchie che sono state messe in commercio prima del 2000 sono esentate dal rispetto delle prescrizioni fino al 2015 (lettera b cifra 2).
- Per le macchine e gli strumenti di potenza inferiore (18-37 kW) le disposizioni entrano in vigore due anni più tardi (lettera a). In base alla regolamentazione attualmente vigente di cui alla Direttiva aria cantieri, anche per questa categoria è previsto l'obbligo di un filtro antiparticolato, ma solo nel caso di impiego in grandi cantieri (cantieri B). Le macchine e gli strumenti di questa categoria provocano una parte considerevole delle emissioni di fuliggine diesel prodotte dall'edilizia: oggi la quota è del 12 per cento circa, ma in futuro aumenterà fino al 50 per cento nel 2020, poiché i livelli di tassazione IIIb e IV di cui alla direttiva 97/68/CE valgono solo per macchine di potenza superiore a 37 kW ovvero 56 kW e le disposizioni relative alle macchine di potenza inferiore non vengono ulteriormente inasprite.

5. Adattamento del valore limite per il tenore di zolfo dell'olio da riscaldamento «extra leggero»

La modifica dell'OIAAt offre l'occasione per adeguare alle disposizioni vigenti nell'UE i valori limite del tenore di zolfo dell'olio da riscaldamento «extra leggero». La direttiva 1999/32/CE limita il tenore di zolfo nel gasolio allo 0,1 per cento della massa a partire dal 1° gennaio 2008. Attualmente in Svizzera il tenore medio di zolfo è compreso tra lo 0,07 e lo 0,08 per cento. Già oggi praticamente non si importa gasolio contenente più dello 0,1 per cento di zolfo.

Nell'estate 2007 l'Unione petrolifera ha presentato all'Association Suisse de Normalisation una richiesta di adattamento della norma SN 181 160/2. L'adattamento dell'OIAAt (allegato 5 cifra 11 capoverso 1) garantisce la corrispondenza tra la direttiva UE, la norma SN e le disposizioni dell'OIAAt.

Poiché il valore limite è stato abbassato a un livello di tassazione che prevede il prelievo della tassa secondo l'articolo 35 LPAmb, in seguito alla presente modifica è escluso ogni ulteriore prelievo di tasse. Pertanto, si dovrà esaminare se abrogare l'articolo 35b LPAmb o se adattare alle attuali condizioni di mercato il valore limite del tenore di zolfo, in base al quale è riscossa la tassa.

6. Rapporto con il diritto internazionale

Pur essendo uniforme a livello nazionale, la regolamentazione svizzera sulla limitazione delle emissioni di particelle per le macchine di cantiere diverge dal diritto internazionale: pertanto si pone la domanda se sia compatibile con il diritto dell'UE e con gli impegni internazionali della Svizzera in termini di diritto commerciale. In linea di principio, prescrizioni tecniche a tutela della salute pubblica sono ammesse purché siano necessarie per il raggiungimento del lecito obiettivo. Con la limitazione delle emissioni - più severa che non all'estero - e con il metodo della misurazione del numero di particelle, si tiene conto dell'eccessivo inquinamento e del principio di prevenzione sancito dal diritto ambientale svizzero. Sono prescritte le misure adeguate alla necessaria riduzione delle emissioni di fuliggine diesel, corrispondenti allo stato della tecnica e sostenibili economicamente (cfr. cifre 2 e 3).

6.1 Rapporto con il diritto europeo

La limitazione delle emissioni di macchine di cantiere è disciplinata nell'UE dalla direttiva 97/68/CE³. Le macchine di cantiere sono omologate in base alle prescrizioni UE circa i gas di scarico, le quali fino al 2014 prevedono diverse classi per motori di diversa potenza. La tabella allegata riporta un confronto tra le prescrizioni vigenti nell'UE in materia di emissioni di macchine di cantiere, la regolamentazione attualmente vigente in Svizzera (Direttiva aria cantieri) e le direttive previste dalla modifica dell'OIAI.

Nelle prescrizioni dell'UE la fuliggine diesel non è limitata specificamente come componente dei gas di scarico ma risulta integrata nel complesso della massa di particelle (PM) dei gas di scarico. Per la legislazione svizzera sulla protezione dell'ambiente la fuliggine diesel, classificata come cancerogena, dev'essere preventivamente ridotta al minimo.

Le macchine che vengono omologate in base alle direttive dell'UE prima del 2011-2014, di regola non necessitano di sistemi di depurazione dei gas di scarico quali filtri antiparticolato o sistemi DeNOx. Con le prescrizioni UE relative alla classe IIIB, che prevedono valori limite più severi per le emissioni di particelle da parte di macchine di potenza superiore a 37 kW, per la prima volta si renderanno necessari sistemi di depurazione dei gas di scarico per motori diesel nel settore «offroad».

Gli attuali sviluppi tecnici permetteranno anche in futuro di rispettare questi valori limite della classe IIIB UE, eventualmente anche con l'impiego di sistemi di riduzione delle particelle meno efficaci, visto che deve essere ridotta la massa di particelle e non il loro numero. Le autorità svizzere ritengono che per eliminare efficacemente le particelle di fuliggine diesel in base allo stato attuale della tecnica e con una tecnologia adeguatamente efficiente sia necessaria l'introduzione di un valore limite che argini il numero di particelle solide finissime.

6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La compatibilità di una severa limitazione dell'emissione di particelle per le macchine di cantiere in tutti i cantieri e di conseguenza - allo stato attuale della tecnica - dell'obbligo di fatto dell'equipaggiamento con un filtro antiparticolato con il diritto commerciale internazionale e nazionale è stata ampiamente verificata⁴

- *diritto economico*: nel diritto OMC, la regolamentazione rientra nelle disposizioni dell'Accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi, dell'Accordo generale sulle tariffe doganali ed il commercio (GATT 1994) e dell'Accordo generale sul commercio dei servizi (GATS/AGCS). Dall'esame della compatibilità delle nuove disposizioni con il diritto economico, risulta che la misura è compatibile con gli impegni presi dalla Svizzera nel quadro dell'accordo sugli OTC. La giurisprudenza dell'OMC consente la distinzione di prodotti con e senza filtro sotto l'aspetto del diverso grado di pericolosità per la salute e per l'ambiente. Il fatto che ora tutte le macchine di cantiere - non solo nei cantieri B bensì in tutti i cantieri - debbano di fatto essere munite di filtro antiparticolato non contrasta con

³ Direttiva n. 97/68 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (ultimamente modificata dalla direttiva 2006/105/CE del 20.11.2006; ABI L 59 del 27.2.1998).

⁴ Prof. Dr. Thomas Cottier e lic.iur. Lena Schneller, Institut für Europa- und Wirtschaftsvölkerrecht der Universität Bern: Partikel-Emissionsbegrenzung bei Baumaschinen. Handlungsspielräume im Rahmen des schweizerischen Aussenwirtschaftsrechts. Rechtsgutachten erstattet dem Bundesamt für Umwelt BAFU. Bern 2007.

l'accordo sugli OTC. Anche gli attuali accordi della Svizzera nel settore dei servizi edili non ostano all'introduzione di fatto dell'obbligo di un filtro antiparticolato.

- *Accordi con la Comunità europea*: la regolamentazione è compatibile con gli impegni derivanti alla Svizzera dall'Accordo di libero scambio tra la Svizzera e la Comunità economica europea del 1972 e l'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità.
- *Convenzione AELS*: la regolamentazione è compatibile con le disposizioni di cui alla Convenzione AELS.
- *Legge sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG)*: la regolamentazione è compatibile anche con la LOTG. Qualora la LOTG fosse modificata e dovesse essere applicato il cosiddetto principio "Cassis de Dijon", si dovrebbe decidere un'eccezione dal principio "Cassis de Dijon" per le disposizioni relative alle macchine di cantiere ed i relativi sistemi di filtro antiparticolato di cui alle presenti modifiche.

7. Effetti sull'economia

I calcoli di cui oggi si dispone indicano che la regolamentazione contenuta nella presente bozza di revisione dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico permette di ottenere una riduzione delle emissioni di fuliggine diesel molto maggiore di quella raggiunta con la Direttiva aria cantieri. In tal modo, viene dato seguito al mandato della legge sulla protezione dell'ambiente di ridurre ulteriormente l'inquinamento atmosferico causato dalla fuliggine diesel (sostanza cancerogena) e ottenuto una conseguente riduzione dei costi sanitari.

Per diversi aspetti la nuova regolamentazione viene incontro all'edilizia ed alle autorità esecutive:

- l'obbligo di retrofitting sinora in vigore per piccole macchine di cantiere (18-37 kW) è soppresso e, per questa categoria, la prescrizione è limitata all'equipaggiamento delle macchine di cantiere nuove (con periodo di transizione).
- L'estensione della misura a tutti i cantieri (indipendentemente dalle dimensioni, soppressione della distinzione tra cantieri A e B) riduce le disparità d'esecuzione a livello cantonale.
- Poiché allo stato attuale della tecnica i requisiti previsti per le macchine nuove possono essere soddisfatti soltanto con l'impiego di un efficace filtro antiparticolato, secondo il principio della buona fede si proteggono coloro che hanno già investito nella tecnica dei filtri antiparticolato.

Pertanto con le presenti modifiche non ci si limita ad attuare l'incarico parlamentare, ma si soddisfa anche l'esigenza dell'economia di disporre di una regolamentazione chiara, omogenea e semplice da attuare.

Tabella: Prescrizioni dell'UE concernenti le emissioni delle macchine di cantiere a confronto con la Direttiva aria cantieri e l'OIA 08

Direttive UE per macchine di cantiere nuove					Diretti-va aria cantieri (G8)	OIA 2008
Norma	Tappa	Potenza	*In vigore dal	Valori limite	Filtri anti-particolato con o- mologaz. VERT in cantieri B	Nuovo valore limite per numero di particelle oppure filtro antiparticolato efficace
		(kW)		Particelle g/kWh	In aggiunta alle disposizioni UE	In aggiunta alle disposizioni UE
97/68/CE	Classe III A	130 = P = 560	01.2005/06	0.2	<i>Obbligo di filtro anti-particolato nei cantieri B</i> Dal 1.9.2002 per tutte le macchine di cantiere con potenza superiore a 37 kW Dal 1.9.2005 per macchine di cantiere con potenza superiore a 18 kW	$1 \times 10^{12}/\text{kWh}$ di particelle solide e $\leq 30\% \text{ NO}_2/\text{NO}_x$ - Dal 1.5.2008 per le macchine di cantiere nuove con potenza superiore a 37 kW - Dal 1.5.2010 per retro-fitting a partire dall'anno di costruzione 2000 - Dal 1.5. 2015 per retrofitting per gli anni di costruzione precedenti al 2000 Dal 1.5.2010 per macchine di cantiere nuove con potenza superiore a 18 kW
		75 = P < 130	01.2006/07	0.3		
		37 = P < 75	01.2007/08	0.4		
		19 = P < 37	01.2006/07	0.6		
	Classe III B	130 = P = 560	01.2010/11	0.025		
		75 = P < 130	01.2011/12	0.025		
		56 = P < 75	01.2011/12	0.025		
		37 = P < 56	01.2012/13	0.025		
		19 = P < 37	01.2006/07	0.6		
	Classe IV	130 = P = 560	01.2013/14	0.025		
		56 = P < 130	01.2013/14	0.025		
		37 = P < 56	01.2007/08	0.4		
		19 = P < 37	01.2006/07	0.6		

* **Prima scadenza:** valida per motori di tipo nuovo.

Seconda scadenza: valida per la prima messa in circolazione o per la prima messa in servizio di motori nuovi.