

**PROT. CF 101855/2023**

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO  
ROMA V**

**(Seduta del 15 Maggio 2023)**

L'anno duemila ventitrè il giorno di lunedì quindici del mese di Maggio, alle ore 9.10 previa convocazione alle ore 8,30 nell'aula Consiliare sita in Via G. Perlasca n. 39, si è riunito il Consiglio del Municipio Roma V, in seduta pubblica, previa trasmissione degli inviti per la stessa ora del medesimo giorno, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori indicati nella convocazione.

Assume la presidenza dell'Assemblea il Presidente del Consiglio: David Di Cosmo.

Assolve le funzioni di Segretario E. Q. Area di Raccordo Politico Istituzionale Patrizia Colantoni delegata dal Direttore del Municipio Roma V.

Il Presidente del Consiglio dispone che si proceda all'appello per la verifica del numero dei Consiglieri intervenuti.

Eseguito l'appello, risultano presenti i sotto riportati n. 22 Consiglieri:

Antinozzi Elena, Cammerino Eva Vittoria, Di Cagno Olga, Di Cosmo David, Di Francia Alessandra, Ferrari Mauro, Fioretti Antonella, Marocchini Mauro, Mattana Maurizio, Medaglia Monia Maria, Meuti Mario, Orlandi Emiliano, Pacifici Walter, Piccardi Massimo, Platania Agostino, Poverini Claudio e Procacci Tatiana, Rinaldi Daniele, Riniolo Filippo, Toti Marco, Vinzi Lorena e il Presidente del Municipio Caliste Mauro.

Risultano assenti i Consiglieri: Buttitta Giampiero, Noce Marilena e Pietrosanti Marco.

Sono altresì presenti l'Assessore Capitolino alla Mobilità Eugenio Patanè, gli Assessori Municipali Scalia Sergio, Lostia Maura, Annucci Edoardo, De Cinti Antonino, Fannunza Cecilia e Ricci Marco.

Il Presidente del Consiglio constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, dichiara aperta l'adunanza e designa quali scrutatori i Consiglieri Cammerino Eva Vittoria, Procacci Tatiana e Medaglia Monia Maria invitandoli a non allontanarsi dall'aula senza darne comunicazione alla Presidenza.

Entrano in aula i Consiglieri Buttitta Giampiero e Pietrosanti Marco.

(Omissis)

Esce dall'aula la Consigliera Cammerino Eva Vittoria.

(Omissis)

Esce dall'aula il Consigliere Piccardi Massimo  
(Omissis)

Esce dall'aula il Consigliere Rinaldi Daniele  
(Omissis)

Esce dall'aula l'Assessore Capitolino Eugenio Patanè  
(Omissis)

**Ordine del Giorno Prot. CF 101633 del 15/05/2023 a firma dei Consiglieri Toti, Fioretti, Mattana, Buttitta, Di Cagno, Di Cosmo, Antinozzi, Riniolo, Pietrosanti, Procacci, Poverini, Orladi Di Francia, Ferrari e Cammerino avente ad oggetto - integrazione e proposte in merito ai provvedimenti per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico: ZTL fascia verde**

VISTO il D.lgs. n. 267/00 "Testo Unico degli Enti Locali" e ss.mm.ii.;

VISTO l'art. 27 dello Statuto di Roma Capitale;

VISTA la deliberazione del C.C. nr. 05/15 "Regolamento del decentramento amministrativo";

VISTA La Direttiva 2008/50/CE;

VISTO Il D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO Il D.lgs. 13 agosto 2010 n. 155, "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa";

VISTA la Legge 24 dicembre 2012, n. 234 "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione Europea";

VISTE le procedure di infrazione UE n. 2014/2147 e n. 2015/2043;

VISTO il Dossier n. 52 del Senato della Repubblica – 17<sup>a</sup> Legislatura;

VISTA la D.G.R. Lazio n.643 del 30 ottobre 2018;

VISTA la D.G.R. Lazio n.539 del 4 agosto 2020;

VISTA la D.G.R. Lazio n.773 del 3 novembre 2020;

VISTA la D.G.R. Lazio n.27 del 2022;

VISTA la D.C.R. Lazio n. 8 del 5 ottobre 2022;

VISTA la D.G.C. n. 1514 del 1999 e s.m.i.;

VISTA la D.G.C. n. 790 del 18/12/2001;

VISTA la D.G.C. n. 797 del 2002;

VISTA la D.G.C. n. 615 del 15/11/2006;

VISTA la D.G.C. n. 185 del 09/05/2007 s.m.i.;

VISTA la D.G.C. n. 242 del 19/07/2011;

VISTA la D.C.S. n. 4 del 27/11/2015;

VISTA la D.G.C. n. 76 del 28/10/2016 e s.m.i con D.G.C. n. 95 del 18/11/2016;

VISTA la D.G.C. n. 82 del 10/05/2019;

VISTA la D.A.C. n 14 del 22/02/2022;

VISTA la D.G.C. n. 371 del 10/11/2022.

## **PREMESSO CHE:**

A partire dal 1991 l'Unione Europea ha emanato una serie di direttive per definire categorie di appartenenza degli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori, a seconda dei diversi standard di emissione, da rispettare ai fini dell'omologazione e messa in commercio dei veicoli sul territorio. I fattori principali su cui sono concentrati i regolamenti antinquinamento sono:

ossido di carbonio (CO);

ossidi di azoto (NOx);

idrocarburi incombusti (HC);

particolato (PM10);

anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) individuato come gas climalterante.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U., D.A.C. n. 21 del 16 aprile 2015) ha suddiviso il territorio di Roma Capitale in 6 ambiti, in relazione a caratteristiche di densità e mobilità dei tessuti urbani, ognuno dei quali richiede discipline e organizzazioni di traffico diversi:

ambito 1: Mura Aureliane;

ambito 2: Anello Ferroviario;

ambito 3: Fascia Verde;

ambito 4: G.R.A.;

ambito 5: Confine comunale;

ambito 6: Ostia e Acilia.

Di questi sei ambiti, quattro aree sono interne al GRA: la prima coincidente con il Centro Storico, il cui confine è stato ampliato fino alle Mura Aureliane, la seconda coincidente con la Città Compatta delimitata dall'Anello ferroviario, la terza coincidente con la Fascia Verde e la quarta che comprende l'Area Periferica delimitata dal GRA; a queste si aggiungono due aree corrispondenti al territorio urbanizzato con continuità all'esterno del Raccordo. In particolare, per quanto riguarda il quadrante Sud-Est, l'area interna al GRA inclusa nella Fascia Verde, secondo la precedente normativa in vigore dal 1999 al 2022, corrispondeva al perimetro della Zona B: Grande Raccordo Anulare - sponda fiume Tevere – sponda fiume Aniene – via dei Prati Fiscali – Viale Jonio – via Ugo Ojetti – via Arturo Graff – via Kant – via Galbani – via Palomini – via Casal dei Pazzi – via Tiburtina da via Casal dei Pazzi alla Metropolitana S. Maria del Soccorso – via del Frantoio – via Venafrò – via Giordani – via Grotte di Gregna da via Giordani alla A24 – A24 fino a viale Palmiro Togliatti – Viale Palmiro Togliatti – Strada ferrata Roma Sulmona – Grande Raccordo Anulare.

Il P.G.T.U. ha lo scopo di andare a coprire le carenze del servizio di trasporto pubblico e riassumere una visione della mobilità cittadina, inserendo regole in un quadro generale di interventi sistemici, mediante passaggio graduale da una logica di controllo e repressione a una che premia e incentiva i comportamenti virtuosi che guardano alla collettività (servizi sharing, mobility management, trasporto pubblico, sosta tariffata, isole ambientali, open data e implementazioni tecnologiche).

Secondo Rapporto Mobilità ed. 2021 a cura di Agenzia Roma Servizi per la Mobilità "a Roma circolano poco più di 1,75 mln di autovetture e circa 387mila motocicli. Vale la pena evidenziare che il parco autovetture nell'area metropolitana raggiunge i 2,73 mln di unità e i 516mila motocicli. Rapportando la consistenza del parco alla popolazione, ovvero facendo riferimento al tasso di motorizzazione emerge che, tra gli 8 grandi comuni del Paese, Roma si posiziona al primo posto (seppur di poco rispetto a Torino) nella graduatoria del tasso di

motorizzazione autovetture (con 629 auto ogni 1.000 abitanti) e al terz'ultimo per quello dei motocicli (con 139 motocicli ogni 1000 abitanti).

La somma di autovetture e motocicli porta il tasso di motorizzazione di Roma a 768 veicoli ogni 1.000 abitanti. In questo caso Roma si colloca al secondo posto in graduatoria alle spalle di Palermo [...]. Se consideriamo la sola popolazione attiva (quindi escludendo i bambini di età inferiore ai 14 anni e i più anziani con età maggiore di 85 anni), il tasso di motorizzazione a Roma raggiunge i 923 veicoli ogni 1000 abitanti, in pratica quasi ciascun residente ha almeno un veicolo a disposizione.

In ragione delle normative sempre più stringenti per il contenimento degli inquinanti, il parco circolante continua a rinnovarsi, con l'effetto che tutte le categorie da Euro1 a Euro5 risultano in progressiva riduzione nel biennio 2019-2020 a fronte di un concomitante incremento del 10% di veicoli EURO 6 nel periodo. Oramai le autovetture di classe EURO6 rappresentano il 28,6% del parco circolante totale".

Roma Capitale ha aderito alla Dichiarazione "Fossil Fuel Free Streets" del network internazionale C40, impegnandosi al raggiungimento di obiettivi di abbattimento delle emissioni nel TPL (a partire dal 2025) e realizzazione di almeno un'area zero emissioni (entro il 2030). Lo scorso settembre, inoltre, l'Amministrazione Capitolina, insieme ad altri Comuni italiani, ha sottoscritto un protocollo d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per il perseguimento degli obiettivi della missione dell'Unione Europea Climate-Neutral & Smart Cities, nell'ambito del green deal europeo, che rafforza la collaborazione tra città e amministrazione centrale per rispondere alle sfide climatiche, per attuare linee d'azione comuni capaci di realizzare progetti di innovazione per anticipare al 2030 gli obiettivi di "neutralità climatica" (zero emissioni di CO2, nessun impatto sul clima).

#### **PREMESSO ALTRESÌ CHE:**

La Direttiva 2008/50/CE stabilisce che, "ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso, è particolarmente importante combattere alla fonte le emissioni di inquinanti, nonché individuare e attuare le più efficaci misure di riduzione delle emissioni a livello locale, nazionale e comunitario", invitando contestualmente gli Stati membri a predisporre piani per la qualità dell'aria nel rispetto di valori limite e con lo scopo di conseguire valori obiettivo dalla predefiniti, nonché programmi d'azione a breve termine da attuare nelle ipotesi in cui determinati valori inquinanti superino le soglie di allarme.

Ai sensi degli artt. 11 e 117 Cost., il D.lgs. 155/2010 ha recepito la succitata direttiva, definendo, in ambito del territorio nazionale, i seguenti parametri:

- valori limite per le concentrazioni di inquinanti, i relativi livelli critici e soglie di allarme;
- valori obiettivo da raggiungere mediante l'attuazione di specifici interventi sia a livello nazionale sia a livello locale.

Il decreto, dal punto di vista operativo, impone a Regioni e Province autonome l'adozione di appositi piani contenenti misure idonee ad agire sulle principali fonti di emissioni che determinano il superamento dei valori limite predefiniti.

Oltre a istituire un quadro normativo unitario in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, il succitato D.lgs. 155/2010 ha stabilito che, entro il perimetro del decreto stesso, le funzioni amministrative relative alla valutazione e alla gestione della qualità dell'aria ambiente fanno capo anche agli enti locali (art.1, comma 5). Pertanto,

nell'elaborazione e nell'attuazione dei piani, Regioni e province autonome devono assicurare la partecipazione dei Comuni interessati dalle misure.

### TENUTO CONTO CHE:

lo Stato italiano, in quanto inadempiente agli obblighi di rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente per il persistere dei superamenti dei valori limite del NO<sub>2</sub> e del PM10 oltre l'anno 2010 (posto come scadenza per il rientro) in diverse zone e agglomerati del territorio italiano, tra cui quello di Roma Capitale, è stato posto in procedura di infrazione dall'UE. Nello specifico:

a) n. 2014/2147: "Cattiva applicazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente - Superamento dei valori limite di PM10";

b) n. 2015/2043 "Applicazione della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente ed in particolare obbligo di rispettare i livelli di biossido di azoto NO<sub>2</sub>".

Rispettivamente in data 10 novembre 2020 e in data 12 maggio 2022 la Corte di Giustizia ha emesso sentenze di condanna nei confronti dell'Italia, prevedendo sanzioni elevate per il nostro Paese, nell'ordine delle decine di milioni di euro.

Nell'analisi della procedura a), il dossier n. 57 elaborato dal Senato della Repubblica nella 17<sup>a</sup> Legislatura, afferma che l'art. 22 della direttiva 2008/50/CE permette, ove sussistano determinate circostanze che rendano particolarmente difficoltoso, per alcune zone, il rientro al di sotto dei valori-limite, la possibilità che lo Stato possa chiedere alla Commissione una deroga al rispetto di detti parametri. Tale deroga era consentita entro e non oltre la data dell'11 giugno 2011, a condizione dell'approntamento di un piano di gestione dell'aria contenente tutti gli accorgimenti che intendeva adottare per mettersi in regola, sempre entro il tempo consentito, rispetto ai parametri dell'allegato XI della direttiva 2008/50/CE.

In ordine ai profili conseguenti ad eventuali condanne per infrazioni del diritto dell'Unione europea, si ricorda che, in base alla legge n. 208/2015, ai fini della tempestiva esecuzione delle sentenze di condanna, si provvede al pagamento degli oneri finanziari a carico di uno specifico fondo, istituito nello stato di previsione del MEF, ad oggi suddiviso in due specifici capitoli che, nell'ultima ripartizione elaborata, sono strutturati come indicato nella tabella sottostante:

| CAPITOLO  | 2022             | 2023             | 2024             |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Fondo per il recepimento della normativa europea  | €<br>213.273.192 | €<br>215.273.192 | €<br>216.273.192 |
| Somma da corrispondere per il pagamento degli oneri finanziari derivanti dalle sentenze di condanna della Corte di giustizia dell'Unione Europea (spese obbligatorie) | €<br>261.000.000 | €<br>311.000.000 | €<br>250.000.000 |

Elemento importante da considerare è la facoltà che ha lo Stato, tramite il MEF, di attivare procedimenti di rivalsa a carico delle amministrazioni responsabili delle violazioni giunte a sentenza di condanna (art.43 legge 24/12/2012, n. 234), anche mediante compensazione con i trasferimenti da effettuare. Tra le cause di attivazione di tale procedimento richiamano a diversi fattori, tra cui la difficoltà delle regioni nell'adozione piani di intervento dovuta alla mancata riduzione delle emissioni inquinanti attesa dalla progressiva entrata in vigore degli standard di emissione dei veicoli.

È bene ricordare, inoltre, che l'inottemperanza da parte dell'Italia alle norme sulle concentrazioni massime di PM10 (e altri inquinanti gassosi) nell'aria ha già costituito oggetto di una procedura di infrazione, precisamente la n. 2008/2194, archiviata il 20 giugno 2013 dietro promessa, da parte italiana, dell'adozione di un cospicuo pacchetto di misure volto a ripristinare il rispetto dei massimali previsti dalla direttiva 2008/50/CE.

In occasione delle suddette contestazioni, la Commissione Europea ha rilevato che, tra le misure finalizzate al rientro entro i limiti normativi vigenti, soprattutto in riferimento agli ossidi di azoto, vi è il divieto di circolazione di automobili diesel, le quali contribuiscono in maniera sostanziale alle emissioni inquinanti.

#### CONSIDERATO CHE:

La Regione Lazio in ottemperanza a quanto disposto dal D.lgs. 155/2010, con D.G.R. Lazio n. 539 del 4 agosto 2020, ha adottato l'“aggiornamento del Piano di Risanamento della qualità dell'Aria (PRQA) ai sensi degli artt. 9 e 10 del D.lgs. 155/2010”;

con D.G.R. Lazio n. 27/2022, a seguito della VAS, ha approvato l'aggiornamento del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) ed infine, con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 8 del 5 ottobre 2022, è stato approvato in via definitiva il suddetto piano che, inoltre, classifica il territorio regionale in relazione alla qualità dell'aria ambiente sulla cui base l'agglomerato di Roma Capitale rientra tra le zone a maggiore criticità (classe 2). Riguardo l'agglomerato di Roma afferma che “la criticità riscontrata nell'agglomerato di Roma si manifesta nel valore della media annua della concentrazione di biossido di azoto, che supera quanto previsto dalla norma (D. Lgs.n.155/2010) in numerose centraline di monitoraggio site nel centro urbano di Roma e nella sua periferia. Questa criticità va ascritta principalmente al traffico degli autoveicoli; la situazione d'intenso traffico autoveicolare è sostanzialmente una costante durante tutto l'anno (salvo il breve periodo delle ferie estive) e da ciò deriva l'elevato valore medio annuo del biossido di azoto, inquinante derivante dai processi di combustione in generale, quindi incrementato anche dagli impianti di riscaldamento invernale, e da quelli degli autoveicoli in particolare” (pagg. 33-34 PRQA).

Nelle Norme Tecniche Attuative della succitata 27/2022 sono disposti, tra gli altri, appositi provvedimenti di limitazione della circolazione veicolare che l'Amministrazione Capitolina dovrà adottare nel prossimo futuro per le categorie Euro 4 ed Euro 5 diesel, che Roma Capitale ha ottenuto di poter rendere progressivo negli anni distribuendo i divieti in 3 anni a partire dal 2022.

Viepiù da considerare che tramite deliberazione di giunta n. 643 del 30 ottobre 2018, la Regione Lazio ha approvato “l'accordo di Programma tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Regione Lazio, per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nella Regione Lazio;

con deliberazione di Giunta n. 773 del 3 novembre 2020, la Regione Lazio ha posticipato alla fine dello stato di emergenza sanitaria da Covid 19 le disposizioni contenute nell'Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e la Regione Lazio (di cui alla sopracitata DGR n.643/2018), inerente alla limitazione della circolazione alle autovetture ed ai veicoli commerciali ad alimentazione diesel di categoria “Euro 4”.

Nell'ambito delle misure finalizzate al contenimento dell'inquinamento atmosferico, Roma Capitale già da diversi anni ha istituito zone a traffico limitato, nelle quali è stata interdetta la

circolazione dei veicoli più inquinanti secondo un'adozione spazio-temporale progressiva con specifici provvedimenti stratificatisi negli anni, a partire dal già citato PGTU, il quale, tuttavia, è stato accompagnato esclusivamente da segnaletica stradale, ma non da varchi di rilevamento.

Con le Deliberazioni di Giunta Comunale n. 1514/99 e ss.mm.ii. (n. 790/2001, n. 797/2002, n.615/2006, n.185/2007) e Deliberazioni di Giunta Capitolina n. 242/2011, n. 76/2016 e sue successive modifiche (n. 82/2019) sono stati adottati all'interno della ZTL "Anello Ferroviario" provvedimenti permanenti di interdizione alla circolazione dei veicoli a motore endotermico più inquinanti (autoveicoli a benzina Euro1 ed Euro2, autoveicoli diesel pre-Euro1, Euro1, Euro2, Euro3; ciclomotori e motoveicoli a due, tre e quattro ruote dotati di motore a due tempi e quattro tempi pre-Euro1 ed Euro1).

L'ultimo provvedimento, in ordine temporale, è la Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022, tramite la quale la Giunta Capitolina ha introdotto modifiche alla regolamentazione della ZTL Fascia Verde, con nuove misure di limitazioni permanenti programmate ed emergenziali per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico, sintetizzate nella seguente tabella:

|  |   |
|--|---|
| dal 15 novembre 2022   | <p>Divieto permanente di accesso o di circolazione all'interno della nuova ZTL Fascia Verde dal lunedì al sabato per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoveicoli alimentati a benzina e a gasolio pre- Euro1, Euro1, Euro2 (anche se alimentati a GPL o metano);</li> <li>- autoveicoli alimentati a gasolio Euro3 (anche se alimentati a GPL o metano);</li> <li>- ciclomotori e motoveicoli alimentati a benzina pre-Euro1; Euro1 e a gasolio pre-Euro1, Euro1 ed Euro2.</li> </ul>                                 |
| dal 1° novembre 2023   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoveicoli alimentati a gasolio Euro4 nella fascia oraria 7:30 – 20:30;</li> <li>- veicoli commerciali N1, N2, N3 alimentati a gasolio Euro4 nelle fasce orarie 07:30 – 10:30 e 16:30 – 20:30;</li> <li>- ciclomotori e motoveicoli alimentati a gasolio Euro3.</li> </ul>  |
| dal 1° novembre 2024   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoveicoli alimentati a benzina Euro3, anche se alimentati a GPL o metano.</li> </ul>   |
| dal 2024, nel periodo dal 1° novembre al 31 marzo di ogni anno | <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoveicoli alimentati a gasolio Euro5 nella fascia 07:30 – 20:30, anche se alimentati bifuel a Diesel - GPL o Diesel - metano;</li> <li>- veicoli commerciali N1, N2, N3 alimentati a gasolio.</li> </ul>   |
| Deroghe  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- veicoli muniti del contrassegno per persone con disabilità;</li> <li>- veicoli adibiti a servizio di polizia e sicurezza, emergenza anche sociale, soccorso stradale;</li> <li>- veicoli adibiti al trasporto pubblico di linea;</li> <li>- veicoli adibiti alla gestione dei rifiuti urbani effettuata per conto e/o direttamente da Roma Capitale, alla tutela igienico-ambientale, alla gestione emergenziale del verde, alla Protezione Civile e agli interventi di urgente</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>ripristino del decoro urbano nonché al pronto intervento manutentivo svolto per conto o direttamente da Roma Capitale;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veicoli con targa C.D, S.C.V. e C.V.;</li> <li>- veicoli d'epoca di cui all'art. 60 del D.lgs. n. 285/1992 e ss.mm.ii., solo in occasione di eventi autorizzati dagli organi competenti</li> </ul> |
|--|---|

Caso singolare riguarda i veicoli alimentati a GPL o metano:

- i veicoli GPL monofuel possono accedere in Fascia Verde;
- i veicoli GPL bifuel, che attualmente sono stati impediti dall'ordinanza del Sindaco n. 27/2023, non sono citati nella citata delibera n. 371/22 in attesa di una interpretazione ministeriale sulla relativa categoria di appartenenza;
- i veicoli multifuel Diesel-GPL o Diesel-Metano sono equiparati alla rispettiva categoria diesel e sono, dunque, impediti all'ingresso in Fascia Verde secondo le categorie di appartenenza.

Tali divieti ricalcano quanto esplicitato nelle Norme Tecniche di Attuazione del PRQA. Pertanto, sono da considerare norma regionale, sovraordinata rispetto gli atti di Roma Capitale e modificabili esclusivamente dalla stessa Regione, a patto che il bilancio rispetto alla riduzione degli inquinanti sia a saldo zero.

Dall'analisi dell'impatto della Fascia Verde sull'inquinamento ambientale, nello scenario finale, cioè a marzo 2025, alla scala comunale è prevista una riduzione per tutti gli inquinanti alla scala comunale, con il beneficio maggiore che riguarderà gli ossidi di azoto NO<sub>2</sub> e la CO<sub>2</sub> (-11%);

La diminuzione della domanda veicolare porterà inoltre a una complessiva riduzione del traffico, con una diminuzione calcolata sia delle percorrenze (-7%) sia del tempo speso (-13%).

### **CONSIDERATO INFINE CHE:**

Le Norme Tecniche Attuative del PRQA prevedono una serie di compiti per Regione e Comuni, obblighi per gli enti e società che gestiscono pubblici servizi e società di linee di trasporto pubblico.

Riguardo la Regione (art. 20):

- promuovere la diffusione dei veicoli elettrici attraverso l'incentivazione alla costruzione di una rete di distribuzione atta alla ricarica dei veicoli, con sottoscrizione di accordi con le imprese costruttrici e incentivazione all'acquisto;
- condizionare la concessione di linee di trasporto pubblico all'utilizzo, almeno parziale, di mezzi a basso impatto ambientale alimentati a metano, a GPL, ibridi, elettrici e a idrogeno;
- incentivare il rinnovo del parco circolante;
- promuovere, in accordo con gli enti locali, la sperimentazione di progetti di logistica urbana del trasporto merci con mezzi a basso/nullo impatto ambientale;
- promuovere la diffusione di impianti di rifornimento combustibili a basso impatto ambientale;

- promuovere, mediante la concessione di appositi contributi, la sostituzione delle tipologie di veicoli con altri a basso impatto ambientale (commerciali cat. N1, N2, N3 alimentati a diesel, di categoria inferiore o uguale a Euro3);
- promuovere, nelle strade di competenza ad elevato flusso veicolare, la realizzazione di barriere antirumore vegetate e di strisce di vegetazione ad alto fusto;
- ridurre gli spostamenti nelle aree urbane mediante l'attuazione del lavoro agile o smart working secondo la normativa vigente;

Riguardo i Comuni (art. 19):

- adottare il piano urbano del traffico tenendo conto della necessità di riduzione delle emissioni in atmosfera;

-attuare azioni di fluidificazione del traffico attraverso

- sistemi semaforici intelligenti;
- tabelloni digitali per l'informazione costante sull'andamento della viabilità;
- videosorveglianza;
- varchi elettronici con sistemi tipo telepass per per gli accessi alle ZTL;
- sistemi di monitoraggio delle condizioni della mobilità urbana;
- controlli sui divieti di sosta, in particolare in doppia fila;

- promuovere la riduzione delle percorrenze urbane delle auto private attraverso:

- individuazione di aree pedonali e/o a traffico limitato;
- realizzazione di parcheggi di scambio gratuiti autoveicoli-TPL;
- incremento delle piste ciclabili urbane e bike sharing;
- promozione di modalità alternative di trasporto privato (car pooling, car sharing, taxi collettivo), effettuati con veicoli a basso impatto ambientale;
- promuovere il coordinamento tra realtà produttive/erogatrici di servizi presenti nella stessa area territoriale al fine di creare le condizioni per l'attuazione di servizi di trasporto collettivo;
- adottare il piano del traffico merci definendo, laddove possibile, percorsi obbligatori e/ o preferenziali per il traffico pesante al fine di evitare o ridurre la circolazione dei mezzi pesanti all'interno dei centri urbani;
- adottare misure finalizzate alla riduzione della sosta delle auto davanti alle scuole nell'orario di entrata/uscita e realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili dedicati.

Nello specifico, per Roma Capitale (art.22):

- realizzare il completamento dell'anello ferroviario, delle metropolitane leggere e dei corridoi di mobilità lungo i principali assi radiali e tangenziali dell'area urbana;

- favorire la realizzazione di piattaforme logistiche attrezzate per la razionalizzazione dello smistamento delle merci con distribuzione finale con mezzi leggeri a basso/nullo impatto ambientale;

- attuare interventi di sviluppo del trasporto su ferro, delle metropolitane leggere e dei corridoi di mobilità lungo i principali assi radiali e tangenziali dell'area urbana.

Mediante il PUMS (D.A.C. 14/2022) Roma Capitale si è dotata di un importante strumento di pianificazione per gli scenari di mobilità sostenibile. Sono state o sono attualmente in fase di implementazione le seguenti azioni:

- avvio della chiusura dell'anello ferroviario;

- previsione del prolungamento della metro A da Battistini a Monte Mario;
- approvazione del progetto definitivo tratta Metro C Venezia – Fori Imperiali e previsione del prolungamento fino a Farnesina;
- progettazione di ulteriori tranvie (Termini-Vaticano-Aurelio; Cinecittà – Ponte Mammolo; Tiburtina-Ponte Mammolo) e avvio della fase di acquisto di 121 nuovi tram;
- accordo quadro per l'acquisto di ulteriori treni per le linee metropolitane (30 per linee A e B);
- accordo quadro per la revisione dei treni della metro C;
- avvio del rinnovo della flotta bus di ATAC (acquisto di circa 120 veicoli ibridi e a metano e avvio della sperimentazione di bus a idrogeno);
- approvazione delle linee guida per lo svolgimento dei servizi di car e scooter sharing a flusso libero, ampliando il perimetro di esercizio entro cui si possono parcheggiare e prelevare veicoli anche alle aree esterne al G.R.A.;
- messa a gara e aggiudicazione del servizio periferico di trasporto su gomma;
- sperimentazione di servizi di Mobility as a Service (MaaS);
- approvazione progetto definitivo del GRAB e implementazione di nuovi percorsi ciclabili per circa 50 km;
- approvazione del nuovo regolamento per l'installazione e la gestione delle colonnine elettriche per gli autoveicoli;
- avvio della sperimentazione per "Strade Scolastiche";
- approvazione delle linee guida del Piano Urbano Parcheggi;
- nuovo regolamento bus turistici;
- modernizzazione e implementazione del servizio Tap&Go per la bigliettazione elettronica.

Viste le premesse che si intendono qui integralmente dichiarate.

**IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO ROMA V  
IMPEGNA IL SINDACO DI ROMA CAPITALE E GLI ASSESSORI COMPETENTI  
A PORRE IN ESSERE QUANTO SEGUE**

1) Formalizzare l'attivazione di un tavolo interistituzionale insieme a Regione Lazio e Governo al fine di attuare sinergicamente quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (in particolare artt. 19, 20 e 22), inserendo tutto all'interno di una strategia complessiva, dotandosi di adeguate risorse e congrui tempi di progressione delle diverse fasi, prevedendo inoltre alcune integrazioni:

- rivalutare le tempistiche dell'entrata in funzione dei varchi, considerando anche la sola attivazione delle telecamere nelle "domeniche ecologiche" e/o garantendo una gradualità delle limitazioni a partire dai mezzi più inquinanti;
- rivalutare le categorie delle vetture coinvolte a partire dai veicoli bi-fuel alimentati a GPL o metano;
- Prevedere autorizzazioni od esenzioni speciali per l'accesso nella Fascia Verde in caso di prestazioni sanitarie di comprovata esigenza ed urgenza inserite in un elenco di prestazioni sanitarie stilate dalla Regione Lazio;
- riconsiderare le categorie di mezzi speciali ad oggi coinvolte dal provvedimento, prevedendo deroghe specifiche per alcune categorie ulteriori rispetto a quanto già

- previsto, a partire dalle ditte artigianali unipersonali o a conduzione familiare, i funzionari pubblici in missione autorizzata e comprovata per attività ordinaria con la propria autovettura e gli autoveicoli rispondenti all'art.54, comma 1, lettera m) del Codice della Strada che comprovano la sosta all'interno di aree apposite;
- rivedere le tempistiche di scatto delle limitazioni di classe, cercando di collimarle a tempi congrui rispetto l'erogazione di ecoincentivi statali, in modo da rendere meno dispendiosa la sostituzione dell'automobile;
  - mettere a disposizione degli incentivi aggiuntivi rispetto agli ecoincentivi statali per i cittadini che dovranno sostituire le automobili;
  - mettere a disposizione degli incentivi aggiuntivi rispetto gli ecoincentivi statali per le PMI che dovranno sostituire i mezzi, prevedendoli su tutto il territorio regionale, al fine di supportare ulteriormente le aziende che lavorano all'interno della zona che sarà soggetta a limitazioni di traffico;
  - nell'ottica di una strategia "inquinamento zero", al fine di supportare nella transizione ecologica tutta la filiera di PMI – preesistente a Roma - del c.d. "parco circolante" (meccanici, gommisti, carrozzieri, elettrauti e artigiani), promuovere adeguati strumenti di formazione ed incentivi all'ammodernamento degli strumenti di lavoro;
  - interloquire con le strutture commissariali del Governo al fine di accelerare tutte le azioni propedeutiche alla realizzazione delle opere di mobilità previste sul territorio di Roma Capitale, ivi comprese quelle ricadenti nel Municipio V (Vallo Ferroviario Pigneto, tranvia Ponte Mammolo – Cinecittà, tranvia Roma Termini – Tor Vergata);
  - elaborare coinvolgendo anche la Città Metropolitana, un piano di parcheggi di scambio trasporto privato – TPL – Rete Ferroviaria negli hub più esterni alla città;
  - avviare, coinvolgendo RFI S.p.a., progetti di riqualificazione delle stazioni urbane delle linee ferroviarie interne al territorio di Roma Capitale e della Città Metropolitana (nel V Municipio Prenestina, Serenissima, Togliatti, Tor Sapienza, La Rustica Città, La Rustica U.I.R.);
  - aprire dei tavoli di confronto con i Municipi competenti e con la popolazione stessa al fine di avviare dei processi di collaborazione che possano far sentire la cittadinanza parte attiva in quella che oltre ad essere un'evoluzione dal punto di vista della mobilità diventa anche un importante processo socioculturale;
  - in merito alle infrazioni comminate all'Italia, evitare l'attivazione del meccanismo di rivalsa di recupero dei fondi nei confronti dell'amministrazione Capitolina da parte del MEF.
- 2) Relativamente all'implementazione della c.d. Città dei 15 Minuti:
- prevedere un potenziamento del trasporto pubblico con particolare riferimento alla frequenza delle corse delle Metro, delle linee tranviarie, trasporto di superficie su gomma in capo ad ATAC S.p.A. e Roma TPL, secondo piani di incremento chilometrico sviluppati in collaborazione fra i municipi, l'Assessorato alla Mobilità, il Dipartimento Mobilità e Trasporti, Roma Servizi per la Mobilità e ATAC Spa, superando la logica della modifica a saldo chilometrico zero;
  - proseguire il rinnovo della flotta di ATAC e di tutte le aziende partecipate di Roma Capitale;
  - ampliare la platea degli usufruttuari di scontistiche per gli abbonamenti al TPL e/o ai servizi di mobilità in sharing;

- prevedere un potenziamento del trasporto scolastico, già a partire dall'anno scolastico 2023-2024, aumentandone concretamente la fruibilità, anche grazie alla progressiva eliminazione della logica del bacino d'utenza per residenza stabilito dal regolamento D.A.C. n. 44/2017;
- prevedere un aumento del numero di veicoli di car sharing, scooter sharing e bike sharing offerte da Roma Capitale e dai gestori presenti sul suo territorio, semplificando inoltre le procedure di registrazione e prevedendo l'estensione dell'area di servizio almeno a tutto il territorio all'interno del GRA e ai quartieri e parcheggi di scambio esterni al GRA;
- implementazione delle zone30 e delle isole ambientali previste nel PUMS, velocizzare l'iter di chiusura di quelle in fase di realizzazione;
- elaborare un piano sistemico di parcheggi, anche interrati, su tutto il territorio cittadino, al fine di fronteggiare la presenza di auto parcheggiate lungo le strade;
- elaborare un piano di realizzazione di marciapiedi laddove non presenti e allargamento dove la sede lo permette, al fine di contrastare in maniera proattiva il fenomeno della sosta selvaggia in doppia fila;
- continuare nell'impegno di riforestazione urbana della città, garantendo l'accrescimento della dotazione arborea di Roma Capitale, così da aggiungere anche questo elemento nella lotta all'inquinamento;
- nell'immediata realizzazione delle telecamere utilizzarle per le Domeniche Ecologiche ed ove possibile per la Sicurezza Pubblica.
- inserire tutta la progettualità, gli impegni, gli incentivi all'interno di un apposito cronoprogramma consultabile, al fine di garantire tempistiche certe per il raggiungimento degli obiettivi di potenziamento proposti dal presente atto;
- Chiedere alla Regione Lazio la rivisitazione, la modifica dell'Aggiornamento del Piano di risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) al fine di ottenere le condizioni amministrative adeguate per la modifica delle limitazioni previste nella delibera n.371/2022
- recepite le indicazioni della Regione, quindi del tavolo formalizzato tra Regione Comune e Governo, procedere con il superamento della stessa deliberazione n.371/2022 che si intende la modifica delle limitazioni disposte, considerando gradualità delle stesse nei tempi e nelle modalità di attivazione dei varchi e quindi l'entrata in vigore della ZTL a pieno regime rendendo parimenti e conformi le esigenze di tutela della Salute Pubblica con le esigenze di giustizia Sociale e le fasi di sviluppo delle opere programmate, ottenendo così un provvedimento efficace e sostenibilmente attuativo per la città di Roma Capitale e dei suoi Cittadini anche in relazione agli obiettivi individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

-

Dopodiché il Presidente del Consiglio coadiuvato dagli scrutatori Consiglieri Procacci Tatiana, Medaglia Monia Maria e Di Cagno Olga in sostituzione della Consigliera Cammerino Eva Vittoria, invita il Consiglio a procedere alla votazione per alzata di mano del su esteso Ordine del Giorno.

Procedutosi alla votazione il Presidente medesimo assistito dagli scrutatori ne proclama l'esito che è il seguente:

Presenti: 21

Votanti: 21

Maggioranza: 11

Favorevoli: 15 (Antinozzi Elena, Buttitta Giampiero, Caliste Mauro, Di Cagno Olga, Di Cosmo David, Di Francia Alessandra, Ferrari Mauro, Fioretti Antonella, Mattana Maurizio, Orlandi Emiliano, Pietrosanti Marco, Poverini Claudio, Procacci Tatiana, Riniolo Filippo e Toti Marco).

Contrari: 2 (Meuti Mario e Medaglia Monia Maria)

Astenuti: 4 ( Marocchini Mauro, Pacifici Walter, Platania Agostino e Vinzi Lorena)

L'Ordine del Giorno approvato dal Consiglio del Municipio Roma V assume il n. 7 per il 2023.

F.TO IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

David Di Cosmo

F.TO IL SEGRETARIO

Patrizia Colantoni