

05 APR 2018

-6 APR 2018

Oggetto: **Proposta di deliberazione di iniziativa consiliare ex art. 52 del Regolamento del Consiglio Comunale: "Linee guida in materia di pedaggio veicolare cd. Congestion Charge".** 11572

PREMESSO

che il Codice della Strada approvato con D. Lgs, 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii., all'art. 7 co. 9, stabilisce che "I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati";

che il Centro Storico di Roma, già dall'anno 1980, è stato inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità e che, nel 1990 il perimetro del cosiddetto Sito Unesco è stato allargato anche alle proprietà extraterritoriali della Santa Sede, ivi compresa la Basilica di San Paolo fuori le Mura;

che a seguito dell'entrata in vigore della L. 24 marzo 1989, n. 122, integrativa del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, con deliberazione consiliare n. 4748 del 12 luglio 1989 e con le ordinanze sindacali di esecuzione nn. 148 del 5 febbraio 1992 e 231 del 24 febbraio 1992 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato (ZTL), definendone estensione e orari di vigenza;

che nel quadro dei provvedimenti finalizzati alla salvaguardia del Centro Storico, con deliberazione della Giunta Comunale n. 3400 del 14 novembre 1995 è stata, tra l'altro, approvata la nuova delimitazione della Zona a Traffico Limitato nell'area centrale della città;

che, con deliberazione della Giunta Comunale n. 183 del 16 gennaio 1996, come successivamente modificata ed integrata, l'Amministrazione Comunale ha proceduto all'approvazione degli obiettivi, delle scelte e dei criteri per il rilascio dei permessi nelle Zone a Traffico Limitato nonché delle tipologie di contrassegni;

che, con deliberazione della Giunta Comunale n. 1459 del 7 maggio 1996, si è provveduto a subordinare, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285, l'ingresso e la circolazione dei veicoli a motore all'interno della ZTL vigente nel territorio comunale al pagamento di una somma;

che a seguito dell'emanazione del D.P.R. 250 del 22 giugno 1999, relativo all'installazione ed esercizio di impianti per la rilevazione automatica degli accessi dei veicoli ai centri storici ed alle Zone a Traffico Limitato, a norma dell'art. 7 comma 133 bis della legge 15 maggio 1997 n. 127, l'Amministrazione Comunale ha realizzato l'installazione dei varchi di accesso elettronico nella Z.T.L. centro storico;

che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 84 del 28 giugno 1999 è stato approvato, in conformità all'art. 36 del Decreto Legislativo 285/92 e s.m.i. (Nuovo Codice della Strada), il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), che ha individuato quattro fasce concentriche del territorio comunale a diversa vulnerabilità quanto al rischio di inquinamento atmosferico, con maggiore pericolosità per le aree più centrali, le quali sono state preservate da fenomeni più intensi attraverso l'adozione di provvedimenti permanenti per il contenimento strutturale dell'inquinamento atmosferico, successivamente adottati con apposite deliberazioni di Giunta Comunale;

che la deliberazione di Giunta Comunale n. 856 del 1 agosto 2000 ha approvato le disposizioni conseguenti all'attivazione dei varchi elettronici (sistema IRIDE);

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 725 del 3 dicembre 2002 è stata istituita la ZTL denominata 'A1', ricompresa nel territorio della ZTL del Centro Storico;

per il contenimento strutturale dell'inquinamento atmosferico, successivamente adottati con apposite deliberazioni di Giunta Comunale;

che la deliberazione di Giunta Comunale n. 856 del 1 agosto 2000 ha approvato le disposizioni conseguenti all'attivazione dei varchi elettronici (sistema IRIDE);

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 725 del 3 dicembre 2002 è stata istituita la ZTL denominata 'A1', ricompresa nel territorio della ZTL del Centro Storico;

che con deliberazione Giunta Comunale n. 107 del 25 febbraio 2003 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato notturna nel rione San Lorenzo;

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 222 del 20 aprile 2004 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato notturna nel rione Trastevere;

che con deliberazioni di Giunta Comunale nn. 293 dell'8 giugno 2005 e 514 del 6 ottobre 2005 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato notturna nei settori del centro storico A, B, D, C (parte) ed E (parte);

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 44 del 14 febbraio 2007 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato per la distribuzione delle merci e che il piano di trasporto delle merci è stato successivamente revisionato con deliberazione della Giunta Capitolina n. 245 del 27 luglio 2011;

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 189 del 9 maggio 2007 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato del rione Testaccio;

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 460 del 3 ottobre 2007 si è provveduto a unificare gli orari di vigenze delle limitazioni al traffico notturno nelle zone a traffico limitato;

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 86 del 25 febbraio 2008 sono state introdotte delle agevolazioni tariffarie per il rilascio di contrassegni per l'accesso alle Zone a Traffico Limitato per autoveicoli a trazione elettrica, con motore ibrido e alimentati a Metano e GPL;

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 58 del 9 marzo 2011 si è stabilito di autorizzare i veicoli a esclusiva trazione elettrica ad accedere e transitare gratuitamente senza contrassegno nelle ZTL;

che con Deliberazione di Giunta Capitolina n. 99 del 16 aprile 2014 è stata ampliata la ZTL Centrale all'area corrispondente al Rione Monti;

che il Codice della Strada, per quanto attiene la facoltà di accedere alle ZTL, stabilisce che tale beneficio deve essere riconosciuto anche ai titolari di contrassegno speciale di circolazione per persone con disabilità rilasciato ai sensi di quanto previsto dal D.P.R. 151/2012 al fine di favorire la mobilità di tali soggetti;

che, in ragione di quanto sopra indicato, l'Amministrazione, a seguito dell'attivazione del controllo elettronico degli ingressi, aveva accordato la facoltà di comunicare n. 5 veicoli per ogni contrassegno speciale di circolazione per persone con disabilità;

che, con deliberazione di Giunta Comunale n. 6 di 13 gennaio 2004, successivamente confermata con deliberazione di Assemblea Comunale n. 21 del 19 febbraio 2007, il numero dei predetti veicoli è stato ridotto da 5 a 3;

che allo stato attuale l'incidenza degli ingressi nelle ZTL del Comune di Roma Capitale di veicoli associati a Contrassegni Speciali per persone con Disabilità è pari al 12% del totale degli accessi veicolari, e nell'88% dei casi accede alla ZTL uno solo dei veicoli riconducibili ad un medesimo contrassegno;

che con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015 è stato approvato il nuovo P.G.T.U., al fine di pianificare una rimodulazione dell'ambito trasportistico insistente sul territorio cittadino anche in considerazione dei cambiamenti registrati nell'arco degli ultimi quindici anni a livello di distribuzione della popolazione, stante il sensibile aumento della quota di residenti al di fuori del G.R.A. (dal 18% al 26% della cittadinanza) e il conseguente incremento del volume degli spostamenti dei pendolari (cresciuti del 50% dal 2004 a oggi), con inevitabili ricadute sulla congestione veicolare (in considerazione del fatto che il 60% degli spostamenti dall'area metropolitana al centro della città avviene ancora con mezzi privati);

che il suindicato P.G.T.U. prevede un nuovo modello di suddivisione del centro abitato cittadino in sei ambiti:

- zona 1: Area Centrale Mura Aureliane,
- zona 2: Anello Ferroviario,
- zona 3: Fascia Verde,
- zona 4: Grande Raccordo Anulare,
- zona 5: Area Extra G.R.A.,
- zona 6: la Città verso il mare;

che la zona 2 – corrispondente all'Anello Ferroviario – si caratterizza per una forte densità residenziale e la presenza di attività terziarie e commerciali diffuse, rappresentando un'area di particolare valore e rilevanza urbanistica che manifesta particolari criticità a livello di traffico veicolare, sia per congestione che per carenza di offerta di sosta;

che in riferimento a tale specifica zona il P.G.T.U. pone come obiettivo una limitazione del traffico veicolare privato sia di attraversamento che di destinazione, con un incremento della ripartizione modale del trasporto pubblico e della ciclabilità, previa realizzazione di una serie di azioni quali:

- nuovi criteri per l'ingresso dei veicoli privati nella seconda zona PGTU in relazione alle caratteristiche emmissive;
- progressiva introduzione di forme di regolazione per l'accesso della mobilità privata;
- riorganizzazione del trasporto pubblico attraverso l'estensione del sistema delle corsie riservate e messa in sicurezza dei punti di accesso al trasporto pubblico;
- misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti;
- realizzazione e attrezzaggio di almeno due isole ambientali e di aree pedonali (in particolare in relazione alla presenza di piazze o assi commerciali forti);
- sosta tariffata integrale in tutta la zona;
- progressivo ampliamento della ZTL merci ai margini dell'area;
- misure di agevolazione per la mobilità dei pedoni e ciclisti;
- realizzazione di aree attrezzate e controllate per il ricovero delle biciclette e per lo scambio con il trasporto pubblico;
- sviluppo dei sistemi di sharing per ridurre l'incidenza dei veicoli privati;
- realizzazione di parcheggi in struttura, o in superficie fuori sede stradale, aggiuntivi alla sosta su strada, concentrati ai margini dell'area;

che tali misure, nella fase attuale, non hanno ancora trovato una completa applicazione e, diversamente, si inseriscono in un contesto normativo che continua a prevedere, per quanto riguarda la zona centrale del territorio cittadino, un sistema di limitazione degli accessi veicolari basato sull'individuazione di un insieme di categorie di aventi diritto e sul rilascio di autorizzazioni all'accesso alle zone a traffico limitato a validità temporale variabile;

che, ad ogni modo, nel documento allegato alla predetta deliberazione di Assemblea n. 21/2015, denominato "Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale", al paragrafo 3.3 l'Assemblea Capitolina ha stabilito che: *"in coerenza con la normativa nazionale vigente e tenendo conto degli indirizzi generali del PGTU, l'istituzione di nuove ZTL e la modifica di quelle esistenti in termini di perimetri, tempistiche di attuazione, definizione delle regole di*

dettaglio e delle deroghe, eventuali tariffe e oneri per il rilascio dei titoli di accesso, saranno decisi con successivi atti della Giunta Capitolina, sentita la Commissione Consiliare competente in materia di trasporti anche alla luce dell'evoluzione delle condizioni di mobilità e di qualità dell'aria. [...]."

che, in tale ottica, con deliberazione di Giunta Capitolina n. 329 del 21 ottobre 2015 è stata istituita la ZTL Anello Ferroviario 1 interdetta alla circolazione dei veicoli a motore con lunghezza superiore a 7,5 metri;

che, per il controllo degli accessi veicolari nella suddetta ZTL Anello Ferroviario 1, sono stati installati n. 21 varchi elettronici in corrispondenza delle arterie stradali su cui si registra una forte mobilità privata;

PREMESSO PERALTRO

che il PGU affronta la gestione della mobilità in un quadro di sistema garantendo equilibrio tra le esigenze delle diverse componenti e favorendo al massimo l'integrazione fra i diversi modi di trasporto sull'intero territorio urbanizzato con la finalità di assicurare alla città un modello di accessibilità coerente con la sua vocazione storico artistica e con le esigenze di sviluppo del territorio più esterno, nonché la diminuzione delle emissioni inquinanti;

che il PGU recepisce le normative di carattere Europeo, Nazionale e Regionale in riferimento agli strumenti per la gestione ambientale atti al contenimento dell'inquinamento atmosferico ed acustico;

che in tale ottica, negli obiettivi generali del PGU vi sono sia quello di "ridurre progressivamente le emissioni di CO₂ causate dal traffico", in coerenza con la normativa vigente, sia quello di "organizzare integralmente il centro storico per isole ambientali, estendendo progressivamente le zone a traffico limitato alle aree esterne, permettendo la circolazione ai soli mezzi a basse emissioni";

che l'obiettivo di riduzione del transito veicolare privato è peraltro coerente con gli impegni assunti, nell'ambito del Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia, a cui Roma Capitale ha inizialmente aderito con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 18 giugno 2009 avente ad oggetto l'implementazione di iniziative volte alla drastica riduzione delle emissioni di gas serra;

che con la Memoria di Giunta, n. 62, adottata nella seduta del 9 ottobre 2017, prot. RC28578/17 è stato dato mandato all'Assessore alla Sostenibilità Ambientale e all'Assessore alla Città in Movimento di predisporre gli atti per l'adesione di Roma Capitale al suddetto Patto con l'impegno a perseguire gli obiettivi del medesimo patto fissati nella riduzione dell'emissione dei gas inquinanti di almeno il 40% entro l'anno 2030;

che, facendo seguito alla suddetta Memoria di Giunta, è già stata avanzata una proposta di Deliberazione dell'Assemblea Capitolina che abrogando le Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 51 del 18 giugno 2009 e di Assemblea Capitolina n. 10 del 7 marzo 2013 "Approvazione Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile di Roma Capitale", ha lo scopo di formalizzare l'adesione della Città di Roma al Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia;

che, con le limitazioni di transito veicolare, l'Amministrazione ritiene di poter perseguire, oltre agli obiettivi sopra rappresentati, anche quello della tutela del patrimonio artistico e architettonico presente, in larga parte, nelle aree centrali e da intendersi quale bene di rilevanza primaria per l'intera collettività;

che, nonostante l'efficacia delle misure fin qui adottate nel limitare il livello di congestione veicolare del centro storico cittadino, tale problematica, e quelle ad essa riconducibili e conseguenti quali le criticità registrate sul fronte dell'impatto ambientale e sul patrimonio storico e architettonico, l'Amministrazione Capitolina ha dovuto emanare negli

