

Assemblea Capitolina

**ORDINE DEL GIORNO**

(Collegato alla seduta A.C. recante l’argomento “ZTL-Fascia verde”)

**Oggetto: Limitazioni traffico veicolare Nuova Fascia Verde.**

**Premesso che**

con Ordinanza Sindacale n. 176 del 28.10.2022 si disponeva per il periodo dal 01.11.2022 al 31.03.2023 il divieto della circolazione e accesso dalle 00.00 alle 24.00 dal lunedì al venerdì, con esclusione dei festivi infrasettimanali, all’interno della Fascia Verde agli autoveicoli a benzina PRE Euro 1 ed Euro 1, e fino a Euro 2 per gli autoveicoli a diesel. Mentre per la zona Anello Ferroviario il medesimo divieto riguardava gli autoveicoli a benzina fino ad Euro 2 e fino ad Euro 3 per gli autoveicoli a diesel;

le citata Ordinanza esentava, tra gli altri, i veicoli BI-FUEL benzina/GPL metano anche trasformati, marcianti con alimentazione GPL o metano;

con D.G.C. n. 371 del 10.11.2022 si disponeva: “Provvedimenti permanenti programmati ed emergenziali (nuovo Piano di Intervento Operativo) per la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento atmosferico: ridefinizione del perimetro della ZTL FASCIA VERDE e della regolamentazione.”, e conseguentemente venivano ridefiniti confini della Nuova Fascia Verde con un perimetro più ampio della precedente in particolar modo nel versante nord della città;

con Ordinanza Sindacale n. 191 del 02.12.2022, pertanto a distanza di poco più di un mese dalla precedente, si revocava quanto previsto con le precedente Ordinanza del 28.10.2022 e si disponeva il divieto di circolazione all’interno della Nuova Fascia Verde, per gli autoveicoli alimentati a benzina e a gasolio fino ad Euro 2, e per gli autoveicoli a gasolio Euro 3. Tale divieto veniva imposto anche per i citati veicoli BI-FUEL;

il suddetto divieto era disposto fino al 28.02.2023 dal lunedì al sabato dalle 00.00 alle 24.00;

con Ordinanza Sindacale n. 27 del 28.02.2023 si disponeva il proseguimento delle disposizioni di cui alla citata Ordinanza di dicembre 2022, fino al 30 giugno 2023;

con Ordinanza Sindacale n. 176 del 30 giugno 2023 si disponeva un’ulteriore proroga del divieto della circolazione per il periodo dal 01 luglio al 31 ottobre 2023;

con Deliberazione n. 8 del 05.10.2022 la Regione Lazio disponeva l’aggiornamento del piano di risanamento della qualità dell'aria (prqa) con le relative Norme Tecniche di Attuazione;

all’art. 24 delle citate Norme Tecniche di Attuazione, al comma 2, si prevede, tra l’altro, la possibilità per Roma Capitale di prevedere una differente applicazione della limitazione alla circolazione assicurando attraverso l’attuazione di altre misure, una equivalente riduzione di emissioni in atmosfera di PM10 e ossidi di azoto (NOx);

all’art. 22 delle citate Norme Tecniche di Attuazione si dispone che Roma Capitale deve provvedere, tra l’altro, ad 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;

il parco mezzi di ATAC al 31.12.2021 ammontava a 2.759 vetture, -3 per cento rispetto al 2020, i mezzi di superficie erano 2.207, meno 3,5 per cento rispetto al 2020, di cui 2.043 autobus e 164 tram, mentre la dotazione della metropolitana era di 92 treni per un totale di 552 vetture, -1,1 per cento rispetto al 2020.

sempre al 31.12.2021 il parco veicoli di Roma Tpl ammontava invece a 496 vetture con un’età media di 8,2 anni, e l’età media del parco Atac è invece pari a 11,2 anni, -8,7 per cento rispetto al 2020. Relativamente alle vetture tram, la vetustà raggiunge i 37,5 anni in media, mentre per i convogli della Linea B della metropolitana la media era di 18,5 anni.

le corse Atac soppresse nel corso del 2021 ammontavano a 1.019.152, e specificamente le corse soppresse sul servizio metro sono state 42.385, mentre le corse di superficie soppresse ammontavano

a 976.767, le principali cause la mancanza di materiali per le vetture metro, e i guasti alle vetture per le corse di superficie che ne caratterizzano il 31 per cento delle corse soppresse;

la disponibilità di stalli di sosta in parcheggi di scambio è a Roma di 8,3 per 1.000 vetture circolanti, un dato sensibilmente inferiore alla media nazionale pari a 12,8 posti per 1.000 vetture circolanti;

in riferimento ai veicoli di interesse storico con Sentenza n. 15408/2023 pubblicata il 18.10.2023 il TAR del Lazio disponeva: “*Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sui ricorsi riunti e i relativi motivi aggiunti, come in epigrafe proposti, li accoglie parzialmente nei limiti di cui in motivazione,* ***con conseguente annullamento, in riferimento ai soli veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all’art. 60 del codice della strada e ai ciclomotori ultratrentennali dotati di certificato di rilevanza storica:*** *- degli artt. 17, 24, 25 e 29, quest’ultimo limitatamente alle misure di I Livello delle N.T.A. del Piano Regionale per la Qualità dell’Aria; - degli Allegati I, II e III, quest’ultimo relativamente alle Misure di I Livello, di cui alla Deliberazione n. 371 del 10 novembre 2022 della Giunta Capitolina; -* ***nonché, infine, delle Ordinanze del Sindaco di Roma Capitale n. 27 del 28 febbraio 2023 e n. 76 del 30 giugno 2023***.”;

in buona sostanza il giudice amministrativo ha stabilito che tutti gli atti impugnati risultano viziati sotto i profili del difetto di istruttoria e della violazione del principio di proporzionalità, ritenendo tra l’altro che, tali vizi emergano in maniera evidente poiché parificano *de plano* in punto di regime di circolazione, i veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti nei registri di cui all’art. 60 del codice della strada, ai veicoli “inquinanti” meramente appartenenti alle classi di omologazione euro 0, 1, 2 e 3, non dotati di alcuna iscrizione in registri né muniti di alcun certificato attestante la storicità;

la domanda di trasporto in costante aumento, anche nel mercato delle merci e dei servizi, unitamente all’esigenza di salvaguardare la salubrità dell’aria e la salute pubblica, richiede ormai la creazione di un sistema di controllo efficiente per la logistica del traffico, poiché tale sistema può ridurre l’inquinamento dell’aria, il rumore, gli incidenti e il costo del trasporto.

**Considerato che**

da comunicato del 11.04.2023 l’Amministrazione Capitolina affermava: “Con l’installazione dei varchi – spiega l'Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè – diamo concretezza al provvedimento approvato lo scorso novembre, che ha l’obiettivo di tutelare la salute e migliorare la qualità della vita dei cittadini, perché riduce l’inquinamento e le emissioni nel rispetto delle normative europee. Con la segnaletica e i nuovi varchi saranno resi cogenti i divieti esistenti: le auto Euro 0, 1 e 2 benzina ed Euro 1, 2 e 3 diesel non potranno più entrare né essere parcheggiate all’interno del perimetro della nuova Ztl Fascia Verde.

Poi da novembre 2023 anche i diesel Euro 4 usciranno dalla Fascia Verde e da novembre 2024 gli Euro 3 benzina”.

il giudizio espresso a Roma per i servizi di mobilità di superficie appare fortemente negativo se confrontato con la media nazionale, infatti solo il 6 per cento degli utenti assidui esprime un voto uguale o superiore a 8, contro il 19,6 per cento del totale Italia;

la Relazione Annuale inerente l’indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali di Roma Capitale 2022/2023, redatta dall’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale, rileva che il settore del trasporto pubblico ha registrato nel 2023 valutazioni tendenzialmente negative e peggiorative rispetto al passato, ed in rapporto al 2022 si tratta di un complesso di servizi con peggioramenti. Il dato medio della valutazione dei servizi di trasporto pubblico, con particolare riferimento ad autobus e tram, è 5,6 e lo stesso ambito può essere esaminato considerando il dato medio per singolo Municipio.

i fattori che maggiormente incidono sulla valutazione degli utenti sono le attese, il numero inadeguato di mezzi in circolazione, l’incertezza sul regolare servizio, il sovraffollamento in determinati orari c.d. di punta, e tenuto conto altresì che per ciò che concerne la metropolitana ci sono vaste aree del territorio urbano, ed in particolar modo i Municipi dell’area ovest della Capitale che ne sono quasi completamente sguarniti;

le autovetture più vecchie ancora circolanti, soprattutto di piccola cilindrata, denotano necessariamente un uso limitato delle stesse ed appartengono statisticamente ai nuclei familiari a reddito basso o medio basso, e gli attuali divieti di circolazione, di fatto vanno a penalizzare prevalentemente tali fasce di cittadini e famiglie impossibilitate ad acquistare una nuova autovettura;

la transizione ecologica e di conseguenza la difesa della salubrità dell’aria, deve necessariamente partire da una pianificazione strategica che interessi prioritariamente l’Amministrazione Capitolina e pertanto il parco mezzi del servizio pubblico locale ed al contempo tutte le eventuali limitazioni alla circolazione privata devono essere supportate da un servizio di trasporto pubblico concretamente competitivo di cui la città di Roma non risulta essere dotata;

la media delle immatricolazioni in tutta l’area metropolitana di Roma dal 2015 al 2021 risulterebbe essere stata di 90 mila auto nuove l’anno e di 24 mila tra motocicli e veicoli commerciali, ragione per cui per rinnovare 500 mila automobili serviranno un minimo di 5 anni, a cui vanno aggiunti i tempi di consegna, e non meno servirà per i veicoli commerciali, mentre è impossibile definire una tempistica

per scooter e motocicli data l’enorme differenza tra il numero di 2 ruote in possesso dei cittadini e le relativamente limitate immatricolazioni annue;

durante il lockdown, che ha visto un crollo medio del traffico veicolare del **–** 52 per cento, i dati riportati da studi condotti da CNR e ARPA Lazio sulla zona di Roma, la riduzione media nel periodo marzo-aprile 2022 relativamente a PM10 è stata solo del -9 per cento/-12 per cento e secondo analisi condotte sulle polveri una consistente quota di tali polveri era costituita dalle polveri generate dalle frenate dei veicoli, pertanto non dipendenti dalla classe ambientale dei veicoli. PM 2,5 nessuna riduzione mentre per l’Ozono 03 addirittura un aumento del +7 per cento in area urbana e del + 15 per cento in area suburbana;

le nuove disposizioni interessano anche i veicoli BI-FUEL anche trasformati e marcianti con alimentazione a metano o GPL, ma anche le attività legate al turismo, come i rimessaggi camper siti all'interno della Fascia Verde che annualmente ospitano migliaia di camperisti, le attività connesse al cinema, ossia i mezzi in uso per la realizzazione di riprese cinematografiche all'interno della città di Roma, così come le attività connesse alla riparazione/assistenza dei veicoli, che subiranno una contrazione del proprio fatturato;

tanti Ospedali e Case di Cura risultano ubicate all’interno della Nuova Fascia Verde, e pertanto tantissimi cittadini, ed in particolar modo coloro i quali seguono delle terapie costanti, si troveranno impossibilitati a raggiungere i luoghi di cura;

l’avvento del digitale nel settore della mobilità sta compiendo una rivoluzione anche del modo di fruire dei trasporti pubblici e privati, tra cui la possibilità di combinare ride-sharing, trasporto pubblico, bike-sharing e altri servizi di mobilità condivisa grazie a una piattaforma dove pianificare viaggi e spostamenti in maniera semplice e veloce, scegliendo l’opzione più conveniente;

un nuovo concetto di mobilità è rappresentato dai servizi Mobility as a Service (MaaS) che prevede l’integrazione di molteplici servizi di trasporto pubblici e privati in un unico servizio, accessibile via smartphone, grazie a una piattaforma con molteplici funzioni e un unico sistema di pagamento, capace di rispondere in modo personalizzato a tutte le specifiche esigenze di mobilità e in grado di offrire una reale alternativa all’auto privata;

tali innovativi servizi qualora realmente funzionanti possono generare benefici per tutti i soggetti coinvolti nell’ecosistema della mobilità, prevalentemente per la Pubblica Amministrazione, che è in grado di governare la mobilità del proprio territorio, accompagnando la trasformazione MaaS per raccogliere dati, ottimizzare l’utilizzo delle risorse, definire e attuare politiche per incentivare una mobilità sempre più sostenibile, raggiungendo benefici per l’intera collettività, oltre che per i cittadini, che possono accedere a nuovi servizi digitali MaaS per ogni esigenza di spostamento, compiendo scelte di mobilità più consapevoli, multimodali e sostenibili, percependo un valore paragonabile all’auto privata ed infine per gli operatori economici del MaaS, dei trasporti e della mobilità, grazie a un sistema di regole chiare, che abbassa le barriere di ingresso e favorisce lo sviluppo del mercato secondo i principi della concorrenza e della non discriminazione, evitando condizioni di monopolio;

la Giunta Capitolina ha approvato la delibera che definisce la governance del sistema MaaS (Mobility as a Service) e delinea le funzioni di tutte le strutture coinvolte, ed in particolare Roma Servizi per la Mobilità srl ha l’incarico di MaaS Integrator, che offre l’infrastruttura tecnologica su cui costruire il MaaS e abilita i servizi dal punto di vista tecnologico e della gestione dei dati utili alla pianificazione dei viaggi tra diversi attori. Inoltre è previsto un cashback (pari al 30% o 40% dell'importo del viaggio);

i sistemi basati sull’intelligenza artificiale possono anche essere utilizzati per monitorare le condizioni del traffico in tempo reale, tracciando la velocità e il flusso dei veicoli, l’IA può rilevare quando i conducenti stanno accelerando o quando il traffico sta diventando troppo congestionato e regolare i segnali stradali di conseguenza, inoltre, l’intelligenza artificiale può essere utilizzata per aiutare a identificare potenziali problemi ambientali e fornire soluzioni per affrontarli, possono monitorare la qualità dell’aria, rilevare inquinanti e fornire feedback su come ridurre le emissioni;

diversi studi stanno dimostrando che gli effetti della sincronizzazione tra incroci semaforizzati effettuata tramite tecniche di intelligenza artificiale e gli esperimenti effettuati mostrano i benefici alla circolazione dei veicoli in termini di riduzione delle code, contribuendo alla limitazione dei consumi e degli inquinanti nell’atmosfera;

per la Pubblica Amministrazione, un MaaS efficace che offra ai cittadini un accesso semplificato a più opzioni di mobilità per soddisfare le diverse esigenze, può costituire uno strumento estremamente potente per favorire uno shift modale verso modi di trasporto più sostenibili, razionalizzando il ricorso alla mobilità veicolare individuale e di conseguenza riducendo le esternalità negative connesse al traffico automobilistico;

Tali obiettivi ambientali potranno essere perseguiti anche attraverso incentivi e azioni rivolte all’aumento della consapevolezza degli utenti e, conseguentemente, a una modifica nei loro comportamenti e nelle loro scelte, le soluzioni MaaS possono rappresentare un sistema di erogazione più efficace, in quanto multimodale, con al centro l’utente e la possibilità di aumentare accessibilità, inclusività e personalizzazione del servizio;

i sistemi intelligenti di controllo del traffico utilizzano i dati per fornire informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni stradali, ciò consente ai conducenti di prendere decisioni informate sul percorso e sul tempo di viaggio, riducendo il rischio di incidenti causati da conducenti che non sono consapevoli di ciò che li circonda.

**Evidenziato che**

in riferimento agli interventi di sviluppo del trasporto pubblico locale, anche alla luce della summenzionata relazione redatta dall’ACos, non risulterebbero essere state approntate misure in grado di sostenere l’aumento esponenziale della domanda di mobilità dei cittadini romani che verranno privati della possibilità di circolare con il mezzo privato;

l’incentivo previsto in seno alla D.G.C. n. 371/2022 che riconosce un abbonamento al trasporto pubblico di linea gratuito per 1 anno a tutti coloro i quali provvederanno alla rottamazione dei propri veicoli con classe ambientale oggetto di blocco della circolazione a fronte dell’impegno a non acquistare altro veicolo per il medesimo anno, non può ragionevolmente annoverarsi come un aiuto economico concreto ai cittadini coinvolti nei provvedimenti in parola;

la progressività delle restrizioni poste in essere non risulta assolutamente parallela all’incremento delle dotazioni infrastrutturali previste dal cronoprogramma del P.U.M.S. il quale attualmente risulterebbe essere finanziato per una parte estremamente esigua;

è stata prevista l’attivazione di 132 varchi elettronici per il controllo degli accessi nella Nuova Fascia Verde successivamente alla quale risulterebbe che verranno ritirati i permessi ZTL in essere, i quali risulterebbero essere pari a 38.205 al 31.12.2021, di cui 4.573 Permessi ZTL merci;

fermo restando l’iniquità dei provvedimenti ivi trattati, non risulterebbe altresì essere stata realizzata un’idonea campagna di informazione alla cittadinanza, circostanza ancor più grave alla luce del forte impatto economico delle misure limitative in parola;

la Nuova Fascia Verde interessa oltre 200 kmq di territorio urbano;

da dati relativi all’anno 2021, l’incidenza della classe di emissione Euro 6 sul totale autovetture di Roma risulta pari solo al 32,3 per cento, mentre per i veicoli industriali l’incidenza della classe di emissione Euro 6 sul totale dei veicoli industriali risulta pari al 24,5 per cento. Questi dati, a prescindere dalla tipologia di alimentazione dei veicoli, rappresentano il chiaro indice di quanto gli attuali provvedimenti impatteranno rovinosamente sui cittadini romani già vessati dalla crisi economica;

lo scrivente da tempo ha promosso una petizione sul tema ivi in esame che è già stata sottoscritta da oltre 100 mila cittadini;

sussistono diversi movimenti di cittadini, nonché associazioni e comitati che si stanno mobilitando in difesa del tessuto sociale più debole e maggiormente colpito da tali provvedimenti;

è inevitabile approntare le dovute modifiche alle misure attualmente varate dall’Amministrazione Capitolina in funzione delle inderogabili esigenze di mobilità dei cittadini così come delle attività produttive, economicamente impossibilitati ad acquistare nuovi veicoli commerciali e non.

Tutto ciò Premesso, Considerato ed Evidenziato

**L’Assemblea Capitolina impegna il Sindaco e l’Assessore competente**

affinché si avvii una concreta politica basata sull’innovazione tecnologica al servizio del sistema della mobilità cittadina ed in particolar modo del trasporto pubblico locale, promuovendo l’applicazione di sistemi di Intelligenza Artificiale in grado di soluzioni avanzate per il controllo e la gestione del traffico, attuare sistemi di ottimizzazione dello stesso in grado di identificare i modelli nel flusso del traffico e regolare la velocità dei semafori e altre misure per ridurre al minimo i ritardi e massimizzare l’efficienza, nonché favorendo il potenziamento della dimensione digitale del trasporto pubblico per la diffusione del MaaS - Mobility as a Service;

affinché sulla scorta di quanto indicato in Premesso Considerato ed Evidenziato, si valuti il ritiro della D.G.C. n.371/2022 o in alternativa, si predispongano misure alternative al blocco della circolazione veicolare così come predisposto nella delibera medesima, in grado di contemperare la salute pubblica e salvaguardare la mobilità dei cittadini in particolar modo delle fasce sociali meno abbienti;

affinché, al fine di porre in essere misure tese in via complessiva ad un reale contenimento delle emissioni inquinanti, e che siano al contempo più eque e sostenibili in favore della cittadinanza, si valuti l’avvio di un percorso teso a definire una riprogrammazione del servizio TPL ossia rimodulare i mezzi circolanti sulla scorta delle effettive esigenze dei cittadini in termini di orari e collegamenti, l’efficientamento delle linee ossia razionalizzando quelle meno frequentate e correlativamente i mezzi in uso alle stesse, in favore di un potenziamento delle linee a più alta richiesta e frequentazione, nonché in via strategica avviare un piano di sostituzione integrale di tutti i mezzi pubblici inquinanti,;

affinché in ottica strategica di medio-lungo periodo, si attui un solido sistema di infrastrutture di trasporto urbano su sede fissa dotato di un efficiente integrazione modale correlata a un’efficace pianificazione urbanistica, si favorisca lo sviluppo integrato tra le diverse modalità di trasporto, si equilibri il rapporto tra trasporto su gomma e quello su ferro promuovendo piani di investimento che possano far evolvere il settore.

 On. Fabrizio Santori

On. Giovanni Quarzo

On. Marco Di Stefano