



## ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 6 MARZO 2015)

L'anno duemilaquindici, il giorno di venerdì sei del mese di marzo, alle ore 19,05, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1	MARINO IGNAZIO ROBERTO MARIA.....	<i>Sindaco</i>	8	MARINELLI GIOVANNA.....	<i>Assessore</i>
2	NIERI LUIGI.....	<i>Vice Sindaco</i>	9	MARINO ESTELLA.....	“
3	CATTOI ALESSANDRA.....	<i>Assessore</i>	10	MASINI PAOLO.....	“
4	CAUDO GIOVANNI.....	“	11	PUCCI MAURIZIO.....	“
5	DANESE FRANCESCA.....	“	12	SABELLA ALFONSO.....	“
6	IMPROTA GUIDO.....	“	13	SCOZZESE SILVIA.....	“
7	LEONORI MARTA.....	“			

Sono presenti il Vice Sindaco e gli Assessori Danese, Improta, Leonori, Marinelli, Pucci e Sabella.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Liborio Iudicello.

(O M I S S I S)

### Deliberazione n. 65

#### **Approvazione delle tariffe relative al rilascio dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato.**

Premesso che l'art. 7, comma 1, lett. b), del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, stabilisce che “Nei centri abitati i Comuni possono, con Ordinanza del Sindaco [...] limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministro per i Beni Culturali e Ambientali [...]”;

Che l'art. 7, comma 9, del suddetto Decreto Legislativo 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 [...]”;

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 Zona a Traffico Limitato vigente nel territorio comunale al pagamento di una somma;

Che con la circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 21 luglio 1997 n. 3816 – emanata in attuazione dell'ultima parte dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante le “Direttive per l'individuazione dei Comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati” – si dà facoltà ai Comuni di subordinare al pagamento di una somma l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle Zone a Traffico Limitato;

Che con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 86 del 2 dicembre 2013 sono state tra l'altro stabilite, per l'anno 2013, le seguenti tariffe dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato:

Categoria	Importo permesso	Importo permesso autoveicoli con potenza compresa tra 20 e 23 CV fiscali	Importo permesso autoveicoli con potenza superiore a 23 CV fiscali
Rappresentanti di Commercio	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Servizio di Vigilanza ed Investigazione	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Plafond Forze di Polizia, VV.F., Prefettura, Servizi di Sicurezza Presidenza della Repubblica	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00
Giornalisti Freelance	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sistema dell'Informazione	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sistema Bancario ed Assicurativo	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Organi Costituzionali	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Enti pubblici o a partecipazione pubblica	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Partiti Politici	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Associazioni Imprenditoriali	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sindacati	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Ordini Professionali	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Permessi approvati dalla commissione	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Servizi Tecnologici	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Operatori sanitari in pronta disponibilità	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00
Medici Convenzionati	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00
Ambasciate Organizzazioni Internazionali	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Vaticano	€ 56,38		
Autocarri ZZTL "Centro Storico" e "Trastevere"			

(compresi i veicoli adibiti al trasporto merci e ai servizi tecnologici)			
1) Euro 3 (anni 2013-2014)	€ 801,38		
2) Euro 4 (anno 2013)	€ 551,38		
3) Euro 4 (anni 2014-2015-2016)	€ 651,38		
4) Euro 5 (anno 2013)	€ 401,38		
5) Euro 5 (anni 2014-2015-2016)	€ 451,38		
6) GPL/Metano/Ibrido/Elettrico-bimodale (Anni 2013-14-15-16)	€ 101,38		
Artigiano con laboratorio in ZTL – 1° permesso	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00
Artigiano con laboratorio in ZTL – 2° permesso	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Autofficina ubicata in ZTL	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Attività terziarie in ZTL con posto auto (Transito)	€ 220,00	€ 264,00	€ 308,00
Transito scolastico	€ 220,00	€ 264,00	€ 308,00
Lavoratore notturno con settore e con orario	€ 107,00	€ 128,00	€ 150,00
Domiciliato con settore (esclusa ZTL San Lorenzo/Testaccio)	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Domiciliati ZTL San Lorenzo/Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00
Alberghi con settore	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Residenti 1° permesso	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00
Residenti 2° permesso (esclusa ZTL San Lorenzo/Testaccio)	€ 331,00	€ 397,00	€ 463,00
Residenti 2° permesso ZTL San Lorenzo/Testaccio	€ 105,00	€ 126,00	€ 147,00
Residenti dal 3° permesso (esclusa ZTL San Lorenzo/Testaccio)	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Residenti dal 3° permesso ZTL San Lorenzo/Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00
Transito Residenti (esclusa ZTL San Lorenzo/Testaccio)	€ 220,00	€ 264,00	€ 308,00
Transito Residenti ZTL San Lorenzo/Testaccio	€ 105,00	€ 126,00	€ 147,00
Amministrazione Centrale dello Stato	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sistema giurisdizionale	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sistema delle autonomie locali	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Aziende sanitarie locali ed ospedaliere	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Banca d'Italia	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Sistema Universitario e della Ricerca Scientifica	€ 610,00	€ 732,00	€ 854,00
Temporaneo (per ogni giorno di permesso)	€ 23,00	€ 28,00	€ 32,00

Operazioni di modifica dei permessi	Importo
Cambio targa	€ 76,00
Duplicato per furto	€ 60,00
Duplicato per smarrimento o deterioramento	€ 60,00

Che con successiva deliberazione della Giunta Capitolina n. 86 del 4 aprile 2014 è stata modificata e integrata la suddetta deliberazione della Giunta Comunale n. 183 del 16 gennaio 1996, inserendo nel paragrafo “C) Tipologia: Servizi e Lavoro” dell’allegato sub-A, dopo il punto “5) Rappresentanti e Agenti di Commercio”, il punto “5-bis) Trasporto oggetti preziosi” per un importo del permesso pari a Euro 610,00, incrementato del 20%, pari a Euro 732,00, per le autovetture immatricolate con potenza compresa tra 20 e 23 CV fiscali e del 40%, pari a Euro 854,00, per le autovetture con potenza superiore a 23 CV fiscali;

Che con deliberazione della Giunta Capitolina n. 119 del 30 aprile 2014, successivamente modificata e integrata con deliberazioni della Giunta Capitolina n. 136 del 7 maggio 2014 e n. 244 dell’8 agosto 2014, sono state rideterminate le tariffe relative al rilascio dei permessi di accesso alle zone a traffico limitato come di seguito riportato:

Categoria	Importo permesso	Importo permesso autovetture con potenza compresa tra 20 e 23 CV fiscali	Importo permesso autovetture con potenza superiore a 23 CV fiscali	Durata
Rappresentanti di Commercio	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Trasporto oggetti preziosi	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Servizio di Vigilanza ed Investigazione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Plafond Forze di Polizia, VV.F., Prefettura, Servizi di Sicurezza Presidenza della Repubblica				
Permesso di circolazione e sosta	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Permesso di solo transito con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00	1 anno
Permesso di circolazione e sosta con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 130,00	€ 156,00	€ 181,00	1 anno
Giornalisti Freelance	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema dell'Informazione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema Bancario ed Assicurativo	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Organi Costituzionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Enti pubblici o a partecipazione pubblica	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Partiti Politici	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Associazioni Imprenditoriali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sindacati	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Ordini Professionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Permessi approvati dalla commissione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Servizi Tecnologici	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Operatori sanitari in pronta disponibilità	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Medici Convenzionati	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Ambasciate Organizzazioni Internazionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Vaticano				
Permesso di circolazione e sosta	€ 250,00	€ 300,00	€ 350,00	1 anno
Permesso di solo transito con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 56,38			1 anno
Permesso di circolazione e sosta con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 56,38			1 anno
Autocarri ZZTL "Centro Storico" e "Trastevere" (compresi i veicoli adibiti al trasporto merci e ai servizi tecnologici)				
1) Euro 3 benzina	€ 2.516,00			1 anno
2) Euro 4	€ 2.016,00			1 anno
3) Euro 5	€ 1.436,00			1 anno
4) Euro 6	€ 1.136,00			1 anno
5) GPL/Metano/Ibrido/Elettrico-bimodale	€ 376,00			1 anno
Artigiano con laboratorio in ZTL – 1° permesso	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Artigiano con laboratorio in ZTL – 2° permesso	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno

Autofficina ubicata in ZTL	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Attività terziarie in ZTL con posto auto (Transito)	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
Transito scolastico	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	Anno scolastico
Lavoratore notturno con settore e con orario	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Alberghi con settore	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Residenti 1° permesso con reddito ISEE del nucleo familiare inferiore a € 15.000,00	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	5 anni
Residenti 1° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	5 anni
ZTL Trastevere	€ 516,00	€ 716,00	€ 916,00	5 anni
ZTL San Lorenzo	€ 166,00	€ 266,00	€ 416,00	5 anni
ZTL Testaccio	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	5 anni
ZTL Centro Storico	€ 216,00	€ 256,00	€ 296,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 116,00	€ 156,00	€ 196,00	1 anno
Residenti 2° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	5 anni
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	5 anni
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	5 anni
ZTL Testaccio	€ 105,00	€ 126,00	€ 147,00	5 anni
Residenti 3° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00	1 anno
Residenti – permesso di transito				
ZTL Centro Storico	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 516,00	€ 716,00	€ 916,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 166,00	€ 266,00	€ 416,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	1 anno
Domiciliati				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00	1 anno
Amministrazione Centrale dello Stato	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema giurisdizionale	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema delle autonomie locali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Aziende sanitarie locali ed ospedaliere	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Banca d'Italia	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema Universitario e della Ricerca Scientifica	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Temporaneo (per ogni giorno di permesso)	€ 73,00	€ 87,60	€ 102,20	Inferiore a 1 anno

Operazioni di modifica dei permessi	Importo
Cambio targa	€ 132,00
Duplicato per furto	€ 150,00
Duplicato per smarrimento o deterioramento	€ 150,00
Duplicato per cambio abitazione	€ 182,00

Che il CODACONS con ricorso al TAR Lazio ha impugnato le deliberazioni della Giunta Capitolina n. 119 del 30 aprile 2014, n. 136 del 7 maggio 2014 e n. 244 dell'8 agosto 2014, nonché ogni altro atto presupposto, connesso e conseguente;

Che il TAR Lazio, con sentenza n. 3666/2015, ha accolto il ricorso nei limiti ed ai sensi di cui in motivazione;

Che il Giudice amministrativo, con la predetta sentenza, ha stabilito i seguenti fondamentali principi:

- l'introduzione di Zone a Traffico Limitato e la previsione di un corrispettivo a carico del traffico veicolare ai fini dell'accesso e del transito nelle stesse, trova compiuta disciplina nelle pertinenti previsioni della legislazione nazionale;
- il diritto di circolazione del cittadino, costituzionalmente garantito, non si pone affatto necessariamente in conflitto con gli interessi, pure di rilevanza costituzionale – rappresentati dalla tutela della sicurezza della circolazione, della salute, dell'ordine pubblico e del patrimonio ambientale e culturale – “[...] posto che le limitazioni riguardano esclusivamente l'utilizzo del veicolo privato, con l'intenzione semmai di garantire una migliore e più sostenibile fruizione degli ambienti urbani [...]”;
- i provvedimenti limitativi della circolazione stradale nei centri abitati e istitutivi di zone a traffico limitato sono espressione di scelte latamente discrezionali, devolute alla esclusiva competenza decisionale dell'autorità amministrativa e non suscettibili di sindacato di merito in sede giurisdizionale in ordine alla congruità delle scelte operate nella composizione e nel bilanciamento dei diversi interessi coinvolti, a meno che non si palesino vizi di forma o di procedura, ovvero che non emerga una manifesta irragionevolezza;
- la determinazione dell'ammontare della tariffa di cui trattasi rientra nella piena discrezionalità dell'Amministrazione procedente e, dall'altro, opera comunque in materia il principio generale secondo cui non è configurabile alcun obbligo di motivazione della deliberazione comunale di determinazione della tariffa poiché la stessa, al pari di qualsiasi atto amministrativo a contenuto generale o collettivo, si rivolge ad una pluralità indistinta, anche se determinabile ex post, di destinatari;

Che, nel procedere allo specifico scrutinio di legittimità delle citate deliberazioni adottate dall'Amministrazione Capitolina, il TAR Lazio, nel merito, ha osservato che:

- le finalità perseguite da Roma Capitale con l'aumento sostanzialmente generalizzato delle tariffe di cui trattasi, sono appunto quelle di ridurre l'inquinamento e di favorire il funzionamento del trasporto pubblico, disincentivando progressivamente l'uso dei mezzi privati all'interno delle Zone a Traffico Limitato;
- l'aumento delle tariffe che sia dichiaratamente finalizzato al perseguimento dei predetti obiettivi è, quindi, astrattamente legittimo in quanto rispondente alle precipe finalità che la legge ascrive;
- la circostanza di avere proceduto all'adeguamento delle tariffe nel corso dell'anno 2013 non assume alcuna rilevanza dirimente atteso che, con le citate deliberazioni del 2014, “[...] l'Amministrazione Comunale ha, in effetti, dichiaratamente inteso porre in essere un'azione politica della mobilità finalizzata essenzialmente a realizzare rapidamente l'obiettivo perseguito e ritenuto prioritario della consistente riduzione dell'utilizzo del veicolo privato [...]”;
- l'intervento di aumento delle tariffe si inserisce, effettivamente in concreto, “[...] all'interno di un contesto più ampio, finalizzato a disincentivare ulteriormente rispetto al passato l'utilizzo del mezzo privato nell'ambito delle ZZ.TT.LL. [...]”;

Che il TAR Lazio con la sentenza menzionata è pervenuto all'annullamento dei provvedimenti della Giunta Capitolina, nei limiti della motivazione resa e “[...]. In particolare:

- non risulta essere stata effettuata alcuna indagine in ordine ai risultati prodotti dalle precedenti deliberazioni in materia;

- non sono allegati studi che dimostrino che gli aumenti delle tariffe siano stati commisurati alle finalità perseguite e che, ancora prima, individuino i risultati in concreto auspicati;
- non sono nemmeno individuati i livelli di inquinamento nell'anno in corso ed i livelli di inquinamento che ci si prefigge di raggiungere attraverso la predetta misura [...]”;

Che inoltre nella suddetta sentenza “[...] non si contesta all’Amministrazione Comunale di avere inteso perseguire un obiettivo politico di mobilità nel predetto momento storico né si giudicano inadeguate per eccesso le tariffe indicate, ma si ribadisce che il potere discrezionale dell’Amministrazione di fissare le tariffe deve essere esercitato nel rispetto dei principi generali dell’agire amministrativo e, quindi, l’esercizio del predetto potere deve essere fondato su di un’adeguata e completa istruttoria e deve rispondere ai criteri della logicità e della proporzionalità della misura rispetto al fine perseguito [...]”;

Che tali provvedimenti vanno inquadrati in una più generale azione di riordino della mobilità urbana finalizzata alla salvaguardia della salute, al contenimento del traffico e delle emissioni inquinanti, alla riduzione dell’incidentalità, al miglioramento del trasporto pubblico e alla riqualificazione del centro storico;

Che la suddetta azione di riordino è declinata nel nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) in corso di approvazione, dove può ritrovarsi la coerenza tra l’azione di revisione delle tariffe di accesso alle Zone a Traffico Limitato e gli obiettivi quantitativi e qualitativi che lo stesso PGTU si prefigge attraverso il rafforzamento delle cosiddette misure di regolazione della domanda;

Che d’altra parte, nel caso specifico, va evidenziata la coerenza e la continuità dell’azione dell’Amministrazione rispetto anche al PGTU vigente, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 84 del 28 giugno 1999, dove già veniva individuata la necessità di introdurre la tariffazione dell’accesso alle Zone a Traffico Limitato;

Che il nuovo PGTU affronta la gestione della mobilità in un quadro di sistema garantendo un equilibrio tra le esigenze delle diverse componenti e favorendo al massimo l’integrazione tra i diversi modi di trasporto con l’obiettivo di assicurare a Roma un modello di accessibilità coerente con la sua vocazione storico-artistica e con le esigenze di sviluppo del territorio più esterno;

Che inoltre nel nuovo PGTU i sistemi di mobilità alternativi dovranno essere parte integrante di una nuova politica di mobilità in grado di offrire delle alternative valide all’uso del mezzo individuale considerato che, oltre agli spostamenti a piedi o in bicicletta, i sistemi di condivisione come car pooling e car sharing si dimostrano come i più incidenti in termini di impatto sull’ambiente;

Che inoltre la Regione Lazio, con nota prot. n. 73302 del 6 novembre 2013, ha comunicato la possibile apertura da parte della Commissione Europea di una procedura di infrazione sui livelli di inquinamento, nonché per Roma di una dilazione dei termini temporali di rientro nei limiti di legge dei livelli di PM10 al 2015/2016;

Che le condizioni di qualità dell’aria registrate nel 2013 hanno rappresentato un grave punto di criticità rispetto agli obiettivi posti dal Piano Regionale della Qualità dell’Aria approvato con deliberazione n. 66 del 10 dicembre 2009 dal Consiglio Regionale del Lazio, fino alla comunicazione;

Che tali presupposti delineano un quadro in cui è necessario agire rapidamente ed utilizzando tutte le leve disponibili per contenere l’uso dei mezzi motorizzati privati;

Che l’obiettivo finale sopra indicato non può che essere frutto di un complesso di misure infrastrutturali, gestionali ed organizzative della mobilità tra loro coerenti ma con caratteristiche di forte discontinuità rispetto a quanto già attuato nel passato e che è proprio in questo quadro di discontinuità che si collocano le misure di limitazione al

traffico di Via dei Fori Imperiali, la pedonalizzazione dell'area del Tridente, l'apertura della nuova Metro C che, seppur parziale, costituisce una grande innovazione per tutta la mobilità del settore est della città, il forte potenziamento dei servizi di car sharing con due nuovi operatori che muovono oltre 50 mila utenti a settimana;

Che in questo quadro la revisione delle tariffe per l'accesso alle Zone a Traffico Limitato, quindi, non rappresenta un mera misura di adeguamento ma un'azione di politica di mobilità mirata a ridurre il numero di mezzi motorizzati in circolazione, siano essi destinati al trasporto di persone che di cose;

Che nel corso del 2014 rispetto all'anno precedente è migliorata la qualità dell'aria nel centro storico come attestato dai dati ARPA LAZIO relativi alle misure degli inquinanti in atmosfera che mostrano per la stazione "Arenula", inclusa nella ZTL Centro Storico un azzeramento dei superamenti della soglia sul biossido d'azoto nel 2014, a fronte di 18 superamenti riscontrati nell'anno 2013;

Che questi risultati sono certamente da ascrivere anche alle azioni intraprese dall'Amministrazione, tra le quali la rimodulazione delle tariffe di accesso alle Zone a Traffico Limitato, che hanno consentito di ridurre la mobilità privata motorizzata nelle aree centrali della città;

Che pertanto è da ritenersi che un indebolimento delle regolamentazioni attuate non possa che avere effetti negativi rispetto ai risultati evidenziati;

Che gli obiettivi di mobilità ed ambientali che l'Amministrazione intende conseguire sono quantitativamente declinati nel nuovo PGTU di Roma Capitale e riferiscono una sostanziale riduzione degli effetti ambientali e sanitari dovuti alla congestione da traffico e all'incidentalità stradale, che sinteticamente si traducono in una modulazione progressivamente crescente dell'uso dei sistemi di mobilità a minore impatto ambientale man mano che ci si avvicina al centro storico e da questo punto di vista la regolamentazione onerosa dell'accesso alle Zone a Traffico Limitato rappresenta una leva fondamentale di dissuasione della mobilità privata nell'area centrale e deve essere valutata all'interno della più complessiva politica di mobilità che l'Amministrazione sta portando avanti, pur nelle more dell'approvazione definitiva del PGTU ma in piena coerenza con esso e con il PGTU del 1999 vigente;

Che, circa l'adeguatezza della misura delle tariffe proposte, l'esperienza delle rimodulazioni tariffarie effettuate negli ultimi anni mostra che, solo in occasione di "salti" significativi, si è pervenuti ad effetti misurabili di riduzione della mobilità motorizzata, nel caso delle merci anche con una positiva spinta verso la razionalizzazione del sistema di distribuzione urbana e peraltro l'ampia articolazione tariffaria prevista contempla un'adeguata casistica di agevolazioni per i residenti in base al reddito e alla propensione dell'uso del trasporto pubblico, con tariffe base annuali comunque più basse delle altre categorie autorizzabili;

Che Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. ha trasmesso, con nota prot. n. 11489 del 6 marzo 2015, la relazione di analisi e valutazione per la rideterminazione delle tariffe relative al rilascio dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato che si allega al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

Che inoltre, dalle indagini riportate nella suddetta relazione, emerge che in merito ai livelli di inquinamento è stata stimata sia la diminuzione degli inquinanti nel periodo gennaio 2014 – gennaio 2015 sulla base della variazione del numero di ingressi ai varchi delle categorie "Residenti" e "Veicoli Merci", variabile tra -1% e -3%, sia la diminuzione di tali inquinanti su base quinquennale, variabile tra -6% e -12%;

Che la misura adottata con la presente deliberazione si prefigge pertanto il raggiungimento di livelli di inquinamento proporzionalmente decrescenti tenuto conto



che, come riportato nella citata relazione di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.:

- gli studi relativi a esposizioni di lunga durata mostrano una associazione tra le concentrazioni di PM e la mortalità cardiovascolare e infantile;
- in letteratura scientifica non emerge alcuna indicazione di un valore soglia per la comparsa di effetti sanitari il quale ha una relazione dose-risposta di tipo continuo ossia senza un valore soglia oltre cui si ha la comparsa dell'incidenza del danno con la conseguenza che riduzioni anche minime di emissioni e quindi concentrazioni in aria abbiano sempre dei benefici in termini di danni evitabili, seppure commisurati all'entità della riduzione emissiva;

Considerato inoltre che con deliberazione della Giunta Capitolina n. 359 del 23 dicembre 2014 è stato previsto, in favore della Presidenza della Repubblica, un plafond di n. 585 permessi di solo transito o di circolazione e sosta per consentire l'accesso alla specifica Zona a Traffico Limitato in cui è ubicato l'Ufficio operativo di riferimento, con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata segnalato dalla medesima Amministrazione a fronte del corrispettivo economico stabilito per le Forze di Polizia con deliberazione della Giunta Capitolina n. 244 dell'8 agosto 2014, ovvero, in alternativa, per consentire l'accesso alle Zone a Traffico Limitato da tutti i varchi a fronte del corrispettivo economico stabilito con deliberazione della Giunta Capitolina n. 119 del 30 aprile 2014 per la categoria "Plafond Forze di Polizia, VV.F., Prefettura, Servizi di Sicurezza Presidenza della Repubblica";

Che con deliberazione della Giunta Capitolina n. 378 del 30 dicembre 2014 sono state modificate le tariffe dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato approvate con deliberazione della Giunta Capitolina n. 119 del 30 aprile 2014 e s.m.i. per quanto concerne le categorie "Autocarri" e "Temporanei";

Che permangono le circostanze per le quali sono state adottate le predette deliberazioni della Giunta Capitolina n. 359 del 23 dicembre 2014 e n. 378 del 30 dicembre 2014, per cui è necessario confermare il contenuto delle stesse;

Per tutto quanto sopra esposto, pur considerando i riflessi negativi sugli interessi dei privati in un contesto di sfavorevole congiuntura economica, si ritiene che l'aumento delle tariffe dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato costituisca uno strumento particolarmente idoneo a indurre un contenimento del traffico veicolare privato a vantaggio del trasporto pubblico con il conseguente decongestionamento veicolare e con la riduzione degli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute e sull'inestimabile valore ambientale, storico e artistico del centro della città, dichiarato patrimonio dell'Umanità;

Che comunque, a salvaguardia delle fasce più deboli individuate sulla base del reddito ISEE, sono state introdotte alcune consistenti riduzioni tariffarie;

Che per i motivi suddetti si ritengono soddisfatti i requisiti di ragionevolezza e proporzionalità delle tariffe per l'accesso alle Zone a Traffico Limitato approvate con il presente provvedimento;

Considerato che in data 6 marzo 2015 il Dirigente della U.O. Contratti di Servizio mobilità privata e TPL non di linea, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Babusci";

Preso atto che in data 6 marzo 2015 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato – ai sensi dell'art. 28, comma 1, lettera i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di

deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: A. Graziano;

Che in data 6 marzo 2015 il Dirigente della XXII U.O. della Ragioneria Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Ruiz";

Che sulla proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;

Per i motivi espressi in premessa

## LA GIUNTA CAPITOLINA

### DELIBERA

1. di approvare le tariffe dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato come di seguito riportato:

Categoria	Importo permesso	Importo permesso autovetture con potenza compresa tra 20 e 23 CV fiscali	Importo permesso autovetture con potenza superiore a 23 CV fiscali	Durata
Rappresentanti di Commercio	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Trasporto oggetti preziosi	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Servizio di Vigilanza ed Investigazione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Plafond Forze di Polizia, VV.F., Prefettura, Servizi di Sicurezza Presidenza della Repubblica				
Permesso di circolazione e sosta	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Permesso di solo transito con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00	1 anno
Permesso di circolazione e sosta con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 130,00	€ 156,00	€ 181,00	1 anno
Giornalisti Freelance	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema dell'Informazione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema Bancario ed Assicurativo	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Organi Costituzionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Presidenza della Repubblica				
Permesso di circolazione e sosta	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Permesso di solo transito con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 76,00	€ 91,00	€ 106,00	1 anno
Permesso di circolazione e sosta con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 130,00	€ 156,00	€ 181,00	1 anno
Enti pubblici o a partecipazione pubblica	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Partiti Politici	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Associazioni Imprenditoriali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sindacati	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Ordini Professionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno

Permessi approvati dalla commissione	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Servizi Tecnologici	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Operatori sanitari in pronta disponibilità	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Medici Convenzionati	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Ambasciate Organizzazioni Internazionali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Vaticano				
Permesso di circolazione e sosta	€ 250,00	€ 300,00	€ 350,00	1 anno
Permesso di solo transito con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 56,38			1 anno
Permesso di circolazione e sosta con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata	€ 56,38			1 anno
Autocarri ZZTL "Centro Storico" e "Trastevere" (compresi i veicoli adibiti al trasporto merci e ai servizi tecnologici)				
1) Euro 4	€ 350,00			50 giornate di ingresso
	€ 700,00			100 giornate di ingresso
	€ 1.400,00			200 giornate di ingresso
	€ 2.000,00			1 anno
2) Euro 5	€ 250,00			50 giornate di ingresso
	€ 500,00			100 giornate di ingresso
	€ 1.000,00			200 giornate di ingresso
	€ 1.420,00			1 anno
3) Euro 6	€ 200,00			50 giornate di ingresso
	€ 400,00			100 giornate di ingresso
	€ 800,00			200 giornate di ingresso
	€ 1.120,00			1 anno
4) GPL/Metano/Ibrido/Elettrico-bimodale	€ 75,00			50 giornate di ingresso
	€ 150,00			100 giornate di ingresso
	€ 300,00			200 giornate di ingresso
	€ 360,00			1 anno
Artigiano con laboratorio in ZTL – 1° permesso	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Artigiano con laboratorio in ZTL – 2° permesso	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Autofficina ubicata in ZTL	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Attività terziarie in ZTL con posto auto (Transito)	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
Transito scolastico	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	Anno scolastico
Lavoratore notturno con settore e con orario	€ 266,00	€ 316,00	€ 366,00	1 anno
Alberghi con settore	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno

Residenti 1° permesso con reddito ISEE del nucleo familiare inferiore a € 15.000,00	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	5 anni
Residenti 1° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	5 anni
ZTL Trastevere	€ 516,00	€ 716,00	€ 916,00	5 anni
ZTL San Lorenzo	€ 166,00	€ 266,00	€ 416,00	5 anni
ZTL Testaccio	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	5 anni
ZTL Centro Storico	€ 216,00	€ 256,00	€ 296,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 116,00	€ 156,00	€ 196,00	1 anno
Residenti 2° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	5 anni
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	5 anni
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	5 anni
ZTL Testaccio	€ 105,00	€ 126,00	€ 147,00	5 anni
ZTL Centro Storico	€ 416,00	€ 496,00	€ 576,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 216,00	€ 256,00	€ 296,00	1 anno
Residenti 3° permesso				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00	1 anno
Residenti – permesso di transito				
ZTL Centro Storico	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 516,00	€ 716,00	€ 916,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 166,00	€ 266,00	€ 416,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 78,00	€ 94,00	€ 109,00	1 anno
Domiciliati				
ZTL Centro Storico	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
ZTL Trastevere	€ 1.016,00	€ 1.216,00	€ 1.416,00	1 anno
ZTL San Lorenzo	€ 316,00	€ 516,00	€ 816,00	1 anno
ZTL Testaccio	€ 159,00	€ 191,00	€ 223,00	1 anno
Amministrazione Centrale dello Stato	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema giurisdizionale	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema delle autonomie locali	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Aziende sanitarie locali ed ospedaliere	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Banca d'Italia	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Sistema Universitario e della Ricerca Scientifica	€ 2.016,00	€ 2.416,00	€ 2.816,00	1 anno
Temporaneo	€ 10,00 per ogni giorno di validità del permesso			Inferiore a 1 anno

Operazioni di modifica dei permessi	Importo
Cambio targa	€ 132,00
Duplicato per furto	€ 150,00
Duplicato per smarrimento o deterioramento	€ 150,00
Duplicato per cambio abitazione	€ 182,00

Gli autocarri in uso presso la Santa Sede sono soggetti all'applicazione della tariffa prevista per la categoria "Vaticano".

Gli importi del permesso "Temporaneo" sono relativi al solo costo del permesso giornaliero che va sommato agli ulteriori oneri (marche da bollo, diritto fisso, diritto di istruttoria) dopo averlo moltiplicato per il numero di giorni di validità.

Le tariffe sono comprensive dell'onere della marca da bollo pari a 16,00 Euro applicata sul contrassegno, ad eccezione del permesso "Temporaneo" e delle operazioni di modifica dei permessi "Duplicato per furto", "Duplicato per smarrimento o deterioramento" e "Duplicato per cambio abitazione".

Gli importi dei permessi della categoria “Autocarri” devono essere maggiorati del valore di n. 2 marche da bollo da riportare sull’istanza e sul contrassegno, oltre al diritto di istruttoria.

Il Dipartimento Mobilità e Trasporti, con determinazione dirigenziale, adegua le tariffe ogni anno all’indice di inflazione, calcolato tenendo conto delle variazioni percentuali medie annue del tasso di inflazione pubblicate dall’Istat e basate sull’indice generale dei prezzi medi annui al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI), con arrotondamento per eccesso se la frazione decimale è uguale o superiore a 0,50 Euro o per difetto se è inferiore a tale importo, ad eccezione dell’importo della categoria “Vaticano” che rimarrà inalterato fino a diverso accordo con lo Stato della Città del Vaticano.

E’ confermata la riduzione di 200,00 Euro del costo dei permessi con validità annuale e con un costo superiore a 200,00 Euro per i possessori del titolo di viaggio annuale Metrebus, prevista dalla deliberazione della Giunta Comunale n. 410 del 29 luglio 2006.

E’ confermata la riduzione del costo di tutti i permessi per l’accesso alle ZZTL, ad eccezione del primo permesso residenti, prevista dalla deliberazione della Giunta Comunale n. 86 del 25 febbraio 2008, come di seguito indicato:

- 50% di riduzione in caso di autorizzazione per veicolo a trazione elettrica;
- 25% di riduzione in caso di autorizzazione per veicolo con motore alimentato a metano o a GPL o per veicolo con motore ibrido a trazione elettrica e a carburante.

Tale riduzione non è cumulabile con quella prevista per i possessori del titolo di viaggio annuale Metrebus e sarà applicata al momento del rinnovo dei permessi in corso di validità oltre che in sede di rilascio di nuovo permesso.

Ai sensi di quanto disposto con deliberazione della Giunta Comunale n. 856 del 1° agosto 2000, ai soggetti residenti sul perimetro della ZTL con posto auto nello stesso edificio ma con accesso all’interno della ZTL, sarà rilasciato un permesso di transito a titolo gratuito, mentre per coloro che svolgono attività lavorativa con ubicazione sul perimetro della ZTL e che dispongono di un posto auto nella stessa sede societaria ma con accesso all’interno della ZTL sarà rilasciato un permesso di transito a titolo oneroso.

Oltre ai permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato da qualsiasi varco, è previsto il rilascio anche di permessi di solo transito o di circolazione e sosta nella specifica Zona a Traffico Limitato in cui è sito l’Ufficio Operativo della Forza di Polizia (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato, Polizia Penitenziaria, Polizia Provinciale e Forze di Polizia della Sovrintendenza Centrale dei Servizi di Sicurezza della Presidenza della Repubblica), dei Vigili del Fuoco, della Prefettura di Roma e della Polizia Locale di Roma Capitale con l’utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata. La dichiarazione del varco di entrata dovrà essere resa dal soggetto richiedente e confermata dal Responsabile del proprio Ufficio di Riferimento. Tali permessi di solo transito o di circolazione e sosta possono essere rilasciati al personale operativo e civile in servizio presso le Forze di Polizia (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato, Polizia Penitenziaria, Polizia Provinciale e Forze di Polizia della Sovrintendenza Centrale dei Servizi di Sicurezza della Presidenza della Repubblica), i Vigili del Fuoco, la Prefettura di Roma o la Polizia Locale di Roma Capitale, con posto auto assegnato dal proprio Ufficio di Riferimento e impiegato in turni di servizio che hanno inizio in orari antecedenti alle ore 6,00 o termine in orari successivi alle ore 23,00, ossia in fasce orarie in cui per i

servizi di Trasporto Pubblico Locale è prevista la riduzione notturna. E' confermato il rilascio dei permessi ad autovetture private, nel caso in cui le vetture di servizio non fossero sufficienti alle esigenze della struttura operativa. In favore dei suddetti organismi delle Forze di Polizia, si stabiliscono i seguenti plafond di permessi:

Denominazione Corpo	Plafond
Polizia di Stato	590
Carabinieri	590
Guardia di Finanza	45
Corpo Forestale	20

Polizia Penitenziaria	20
Vigili del Fuoco	100
Prefettura di Roma	300
Polizia Locale di Roma Capitale	100
Polizia Provinciale	40
Sovrintendenza Centrale dei Servizi di Sicurezza della Presidenza della Repubblica	120

Per la Città dello Stato del Vaticano e per il Vicariato è previsto, oltre ai permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato da qualsiasi varco, anche il rilascio di permessi di solo transito o di circolazione e sosta nella specifica Zona a Traffico Limitato in cui sono ubicate le relative strutture con l'utilizzo esclusivo di un solo varco di entrata. L'indicazione del varco di entrata dovrà essere resa dai relativi responsabili apicali;

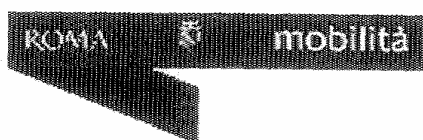
2. di confermare il contenuto delle deliberazioni della Giunta Capitolina n. 359 del 23 dicembre 2014 e n. 378 del 30 dicembre 2014;
3. che per il rinnovo dei permessi annuali in scadenza nel periodo compreso tra il 4 marzo 2015, giorno successivo alla data di deposito in Cancelleria della sentenza del TAR Lazio n. 3666/2015, e la data di esecutività del presente provvedimento, continuano ad applicarsi le tariffe stabilite con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 86 del 2 dicembre 2013.

E' revocata ogni disposizione in contrasto con il presente provvedimento.

L'adozione della presente deliberazione non costituisce, neanche implicitamente, acquiescenza alla sentenza del TAR Lazio n. 3666/2015 nella parte in cui in parziale accoglimento delle avverse censure ha ritenuto irragionevoli gli atti amministrativi assunti in precedenza dalla stessa Amministrazione Capitolina, riservandosi al riguardo la medesima ogni più ampia facoltà nelle più opportune sedi.

Gli introiti relativi al rilascio dei permessi ZTL saranno regolarizzati sul Bilancio 2015 come di seguito illustrato:

- tit. 3, cat. 05, risorsa 4000, v.e. 0RTB, C.d.R. 0RG per l'imposta di bollo e marca da bollo;
- tit. 3, cat. 01, risorsa 8000, v.e. 0DLI e C.d.R. 0MC per i diritti di istruttoria;
- tit. 3, cat. 01, risorsa 3000, v.e. 0CST, C.d.R. 0MC per gli oneri concessori.



**Analisi e valutazioni per la rideterminazione delle tariffe  
relative al rilascio dei permessi di accesso alle Zone a  
Traffico Limitato**

# Indice

1. PREMESSA.....	3
2. RICHIAMI ALLE POLITICHE DELL'AMMINISTRAZIONE IN MATERIA DI REGOLAZIONE DEL TRAFFICO PRIVATO E MOBILITA' SOSTENIBILE.....	5
2.1. Il percorso per la pianificazione della mobilità urbana ed il PGU del 1999.....	5
2.2. Il nuovo PGU - dalle "regole" ai "sistemi": una nuova visione di città.....	6
2.3. I benefici attesi dall'attuazione del nuovo PGU.....	7
2.4. Interventi in corso e programmati nel breve periodo nel centro storico.....	9
2.4.1. Nuove discipline di traffico.....	9
2.4.2. Sviluppo della ciclabilità.....	9
2.4.3. I sistemi di sharing.....	10
2.4.4. La Linea C della metropolitana.....	10
2.4.5. Le nuove linee tranviarie.....	11
3. ELEMENTI ANALIZZATI AI FINI DELLA DEFINIZIONE DELLE NUOVE TARIFFE.....	12
3.1. Gli accessi nella ZTL Centro Storico.....	12
3.1.1. Permessi rilasciati.....	12
3.1.2. Accessi registrati.....	13
3.2. Il trasporto pubblico.....	14
3.2.1. Offerta di trasporto pubblico.....	14
3.2.2. La domanda servita.....	17
3.2.3. Effetti della riorganizzazione dei servizi.....	17
3.2.4. Miglioramento della velocità commerciale nel Centro Storico.....	17
3.3. Valutazioni ambientali.....	19
3.3.1. Piano Regionale per la Qualità dell'Aria e quadro normativo europeo.....	19
3.3.2. Elementi di previsione della riduzione delle emissioni inquinanti nel C. Storico.....	20
3.4. Effetti sull'incidentalità stradale.....	22
3.4.1. Analisi dei dati di incidentalità nell'ambito del Centro Storico.....	22
3.4.2. Riduzione del costo sociale.....	23
3.5. Considerazioni sulla riduzione della domanda di sosta all'interno della ZTL Centro Storico.....	24



## 1. PREMESSA

Il presente documento è finalizzato alla valutazione degli effetti dovuti all'introduzione di un nuovo regime oneroso per il rilascio dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato.

L'intervento di che trattasi va naturalmente inquadrato in una più generale azione di riordino della mobilità urbana finalizzata agli obiettivi prioritari di salvaguardia della salute, quindi di contenimento della congestione da traffico e delle emissioni inquinanti, di miglioramento dell'efficacia ed efficienza del trasporto pubblico, di riqualificazione del centro storico e di riduzione dell'incidentalità.

Tale azione di riordino è declinata nel nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) in corso di approvazione da parte dell'Assemblea Capitolina dove può ritrovarsi la coerenza tra l'azione di revisione delle tariffe di accesso alle ZTL e gli obiettivi quantitativi e qualitativi che lo stesso PGTU si prefigge attraverso il rafforzamento delle cosiddette misure di regolazione della domanda.

D'altra parte nel caso specifico va evidenziata la **coerenza e la continuità dell'azione dell'Amministrazione rispetto anche al PGTU vigente approvato nel 1999 dove già veniva individuata la necessità di introdurre la tariffazione dell'accesso alla ZTL.**

Gli effetti positivi dovuti alla regolamentazione crescente della mobilità privata nel centro storico attuata fin dal 2000, anno di installazione dei varchi elettronici, sono certi e misurabili, ed hanno consentito di migliorare sensibilmente le condizioni ambientali e di vivibilità di questa area.

Tuttavia proprio le condizioni di qualità dell'aria registrate nel 2013 hanno rappresentato un grave punto di criticità rispetto agli obiettivi di legge posti dal Piano Regionale della Qualità dell'Aria (approvato con Deliberazione n. 66 del 10.12.2009 dal Consiglio Regionale del Lazio) fino alla comunicazione della Regione Lazio di novembre 2013 che ha informato della possibilità da parte della Commissione Europea dell'apertura di una procedura di infrazione sui livelli di inquinamento, nonché per Roma di una dilazione dei termini temporali di rientro nei limiti di legge dei livelli di PM10 al 2015/2016.

In tal senso non si può non rilevare come nel corso del 2014 rispetto all'anno precedente la qualità dell'aria nel centro storico sia migliorata. Ciò è attestato dai dati ARPA Lazio relativi alle misure degli inquinanti in atmosfera che mostrano per la stazione "Arenula", inclusa nella ZTL Centro Storico", un azzeramento dei superamenti della soglia sul biossido d'azoto nel 2014, a fronte di 18 superamenti riscontrati nell'anno 2013.

Questi risultati sono certamente da ascrivere anche alle azioni intraprese dall'Amministrazione, tra le quali la rimodulazione delle tariffe di accesso alle ZTL, che hanno consentito di ridurre la mobilità privata motorizzata nelle aree centrali della città.

Questi presupposti delineano un quadro in cui è necessario agire rapidamente ed utilizzando tutte le leve disponibili per contenere l'uso dei mezzi motorizzati privati.

Trattando il centro storico va peraltro evidenziato che l'obiettivo posto nel nuovo PGTU "da raggiungere all'interno di questa zona di avere un uso quasi esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico" è supportato da un dato attuale di uso del trasporto pubblico che già supera il 50% del totale degli spostamenti, nonché da una dotazione di servizi, cosiddetta offerta di trasporto, che è tripla rispetto al resto della città.



Gli obiettivi finali non possono che essere frutto di un complesso di misure infrastrutturali, gestionali ed organizzative della mobilità tra loro coerenti ma con caratteristiche di forte discontinuità rispetto a quanto già attuato nel passato.

E' in questo quadro di discontinuità che si collocano le misure di limitazione al traffico di via dei Fori Imperiali, la pedonalizzazione dell'area del Tridente, l'apertura della nuova Metro C che seppur parziale costituisce una grande innovazione per tutta la mobilità del settore est della città, il forte potenziamento dei servizi di car sharing con due nuovi operatori che muovono oltre 50 mila utenti a settimana, ma anche la revisione delle tariffe della permessistica della ZTL che in questo quadro, quindi, non rappresenta un mera misura di adeguamento ma un'azione di politica di mobilità mirata a ridurre il numero di mezzi motorizzati in circolazione, siano essi destinati al trasporto di persone che di cose.

## 2. RICHIAMI ALLE POLITICHE DELL'AMMINISTRAZIONE IN MATERIA DI REGOLAZIONE DEL TRAFFICO PRIVATO E MOBILITA' SOSTENIBILE

### **2.1. Il percorso per la pianificazione della mobilità urbana ed il PGTU del 1999**

L'art. 36 del Codice della Strada prevede, per tutti i centri abitati con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, l'obbligo della redazione del cosiddetto Piano Urbano del Traffico (PUT). Il PUT si articola su tre livelli progettuali - procedurali progressivi. Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è il primo livello di progettazione, cioè il progetto preliminare o piano quadro del PUT relativo all'intero centro abitato e definisce le scelte strategiche sulla regolazione della mobilità attraverso la redazione di piani specifici relativi alle singole componenti del traffico (pedoni, veicoli, sosta).

In sintesi, il PGTU è uno strumento di programmazione di medio periodo finalizzato alla razionalizzazione dei sistemi e dei servizi di mobilità esistenti e alla regolazione della domanda di spostamenti.

Nel giugno del 1999 Roma si è dotata di tale strumento di programmazione che ha indotto cambiamenti radicali nelle abitudini dei romani e effetti importanti direttamente conseguenti o connessi con gli indirizzi tracciati.

Gli elementi introdotti dal PGTU del '99 (che riguardava la sola area interna al Grande Raccordo Anulare) costituirono effettivamente delle grandi innovazioni per la città, almeno in termini di nuove "regole":

- il territorio fu suddiviso in quattro zone concentriche, ciascuna caratterizzata da una diversa valenza urbana, e per ciascuna fu individuato uno specifico "ruolo" rispetto al sistema della mobilità
- venne introdotto il sistema della tariffazione della sosta su strada, come strumento di gestione della domanda di spostamento verso le zone centrali e semicentrali, a favore del trasporto pubblico
- fu concepito un sistema di gestione della domanda di trasporto attraverso un sistema unitario di Zone a traffico limitato e sosta tariffata indicando la **limitazione dell'accesso alle ZTL anche per i titolari di permesso** ed introducendo la **tariffazione dell'accesso nella ZTL** con agevolazioni per specifiche categorie fra cui i residenti
- fu potenziato il sistema del TPL e furono realizzati nuovi parcheggi di scambio
- furono introdotte nuove tecnologie per la gestione dei sistemi di controllo (sosta tariffata; controllo dei varchi di accesso nelle nuove ZTL, ...).

Molti degli obiettivi che il Piano si era prefissato sono stati raggiunti e hanno accompagnato, in questi 15 anni, un profondo cambiamento del contesto di riferimento in termini di assetto del territorio, di distribuzione della popolazione, di tutela ambientale delle aree più centrali.

Alcune misure non hanno però portato i benefici attesi, complici anche un tasso di motorizzazione molto alto ed in continua crescita fin da pochissimi anni fa, un uso del trasporto pubblico ancora insufficiente e, più in generale, una scarsa “vivibilità” urbana dovuta sia al livello dei servizi offerti sia alla non-gestione degli spazi urbani.

## 2.2. Il nuovo PGTU - dalle “regole” ai “sistemi”: una nuova visione di città

Con il nuovo Piano Generale, approvato dalla Giunta Capitolina il 28 marzo 2014, Roma ha deciso di aggiornare il suo strumento di programmazione della mobilità in relazione alle criticità emerse e alle trasformazioni avvenute in questi anni. L’Amministrazione Capitolina ha deciso di favorire lo sviluppo di una nuova “cultura” della mobilità cittadina facendo tesoro delle “regole” sperimentate in questi ultimi anni, in linea generale apprezzate, promuovendo un più efficace “rigore” per il rispetto di tali regole.

D’altra parte i principi fondamentali della “green economy” e delle “smart cities” –partecipazione e condivisione, riduzione del consumo delle risorse naturali, rigenerazione e riuso, accessibilità e tecnologie di informazione, open data e servizi convergenti- orientano sempre più verso una visione sistemica di governance della città.

Per questo il nuovo PGTU affronta la gestione della mobilità in un quadro di sistema garantendo un equilibrio tra le esigenze delle diverse componenti e favorendo al massimo l’integrazione tra i diversi modi di trasporto; l’obiettivo è quello di assicurare a Roma un modello di accessibilità e fruizione coerente con la sua vocazione storico-artistica e con le esigenze di uno sviluppo diffuso del territorio.

Il nuovo PGTU tende quindi alla massima accessibilità, vivibilità, inclusione sociale, competitività, condivisione, **sostenibilità ambientale** e equità: una città ricca di opportunità con un trasporto pubblico efficiente e più competitivo rispetto alle auto private, dove spostarsi a piedi ed in bicicletta sia sicuro, facile e conveniente, prima di tutto per i bambini e per gli anziani; una mobilità multimodale e a basso impatto, facilmente accessibile e aperta all’innovazione tecnologica.

In particolare, il tema/strumento chiave del nuovo PGTU è la condivisione: significa sostituire le regole attuali, orientate prioritariamente alla gestione e al controllo dell’occupazione degli spazi, con misure di *condivisione spaziale e temporale della città*. Tutte le azioni del PGTU richiamano al concetto di condivisione: bonus di mobilità, car e bike sharing, mobility management, trasporto pubblico, open data, sosta tariffata, isole ambientali, smart card.

Da un altro punto di vista si tratta di passare da una logica di controllo e repressione a quello di premialità dei comportamenti virtuosi.

Tali obiettivi generali sono stati declinati in precisi obiettivi quantitativi e posti alla base del nuovo PGTU:

- sulla ciclabilità arrivare al 2% d’uso sistematico entro 2 anni (oggi 0,6), ed al 4% su base cittadina e al 10% nel centro storico entro 5 anni;

- aumentare del 20% la velocità commerciale del servizio di Trasporto Pubblico sugli assi portanti attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e l'attuazione di itinerari a priorità semaforica;
- aumentare del 20% gli utenti del TP;
- rispettare l'impegno con la UE di dimezzare nel 2020 i morti sulle strade del 2011;
- realizzare almeno un'isola ambientale in ogni municipio nei prossimi due anni;
- organizzare integralmente il **Centro storico per isole ambientali** progressivamente estese alle aree esterne permettendo la circolazione ai soli mezzi a basse emissioni.

In una visione di "sistema" gli strumenti e le azioni proposte per raggiungere gli obiettivi fissati sono articolati e i temi connessi tra loro.

Il nuovo PGU propone specifiche azioni per ciascun tema, affrontato secondo un modello di città suddiviso in 6 ambiti: oltre alle quattro zone già definite nel 1999 (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), sono state individuate ulteriori due aree corrispondenti al territorio urbanizzato con continuità all'esterno del GRA. La nuova zonizzazione prevede una quinta zona, che racchiude la porzione di territorio in cui ricadono i centri abitati esterni al GRA e contigui ad esso (l'area di fatto interessa la porzione di territorio compresa tra il GRA e il confine dei Castelli, e le parti urbanizzate lungo le consolari) e una sesta zona, anch'essa esterna al GRA, che riguarda specificatamente l'area urbanizzata tra il GRA e il mare, comprendente le aree di Ostia e Acilia.

Nel Nuovo PGU i sistemi di mobilità alternativi dovranno essere parte integrante di una nuova politica di mobilità in grado di offrire delle alternative valide all'uso del mezzo individuale. Oltre agli spostamenti a piedi o in bicicletta, i sistemi di condivisione come car pooling e car sharing si dimostrano come i più incidenti in termini di impatto sull'ambiente.

Per i servizi di car sharing l'Amministrazione prevede lo sviluppo sia del sistema a postazione fissa (realizzazione di ulteriori 100 postazioni e aumento del parco veicoli di circa il 200%), sia del sistema "a flusso libero" (promozione del sistema su più vasta area del territorio comunale, con l'aumento dei veicoli dedicati dagli attuali 1.500 a 2.500).

Anche il servizio di bike sharing dovrà costituire un elemento non più marginale nel sistema di mobilità: il nuovo PGU prevede nel breve periodo l'ampliamento dell'offerta fino a 80 ciclostazioni (dalle 29 preesistenti) con circa 1.200 stalli e 1.000 nuove biciclette, per arrivare in prospettiva a realizzare quanto previsto dal Piano Quadro della Ciclabilità, cioè una rete di 350 ciclostazioni.

### 2.3. I benefici attesi dall'attuazione del nuovo PGU

Complessivamente i risparmi conseguibili dall'adozione del Piano sono quantificabili in circa 605 mil. di €/anno, gran parte dei quali costituiti dal valore del tempo risparmiato sulla rete (quasi i 2/3 del totale), un 20% associato al miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle strade (riduzione degli incidenti e delle conseguenti esternalità negative), un ulteriore 15% alla somma

dei risparmi ottenuti per miglioramento delle condizioni d'uso della rete (riduzione dei costi di esercizio dei veicoli) e per riduzione degli oneri sociali connessi all'inquinamento.

Si calcola tra gli altri che la diversione modale sulla componente pubblica e il contestuale alleggerimento della rete anche per effetto dell'introduzione di nuove regole (la regolazione degli accessi all'interno dell'anello ferroviario) consente di ridurre gli incidenti per complessive 1400 unità di ridurre i decessi di 14 unità e i feriti di 1800 unità, per un risparmio, in termini di minori oneri sociali di 114 mil. di € circa.

Dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico veicolare si prevede una diminuzione di circa il 10% in tutto il territorio urbano, mentre gli altri inquinanti mostrano una diminuzione fino al 15%. Nelle zone interne della città, le riduzioni degli inquinanti atmosferici e di CO<sub>2</sub> si aggirano intorno al -25% a piano realizzato.

I benefici economici derivanti dalla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera sono stati valutati sulla base di una monetizzazione dei danni indotti sulla salute umana: *l'attuazione del nuovo Piano determina una riduzione dei costi sociali di poco meno di 28,8 mil. di € per quel che riguarda l'emissione degli agenti inquinanti CO NO<sub>x</sub> VOC e PM<sub>10</sub>, e di 17,6 mil. di € per quel che riguarda la CO<sub>2</sub>, agente considerato climalterante, per un totale di quasi 46,4 mil. di € di risparmi in oneri sociali dovuti all'inquinamento.*

## 2.4. Interventi in corso e programmati nel breve periodo nel centro storico

### 2.4.1. Nuove discipline di traffico

Già introdotta nel 2013 e ampliata nel giugno 2014, la nuova disciplina di **chiusura al traffico privato di via dei Fori Imperiali** ha modificato sostanzialmente le abitudini dei cittadini e, oltre a favorire l'uso del trasporto pubblico, ha garantito la tutela e la disponibilità ai cittadini di spazi pregiati della città.

Connessa all'introduzione della nuove discipline di traffico nella zona dei Fori, la **ZTL diurna** del Centro Storico è stata **estesa alla porzione del Rione Monti** compresa tra via Cavour, via delle Carine, via degli Annibaldi e via del Colosseo, con la realizzazione e messa in opera di nuovi varchi elettronici per il controllo degli accessi.

L'Amministrazione ha inoltre messo a punto un programma di progettazione e realizzazione delle c.d. **isole ambientali "attrezzate"** (zone urbane interessate dalla sola viabilità locale, all'interno di una maglia di viabilità principale) nell'intera prima zona PGU, delimitata dalle Mura Aureliane. L'obiettivo è quello di sviluppare e promuovere una mobilità "dolce", per garantire più alti standard di vivibilità urbana e di sicurezza stradale; garantire una maggiore qualità del contesto urbano; ridurre gli impatti sull'ambiente; ridurre il traffico veicolare privato; incentivare gli spostamenti a piedi, anche sistematici, e incoraggiare la "mobilità attiva" anche per la sua valenza sociale e per il miglioramento della salute del Cittadino.

La prima isola ambientale è stata realizzata con i **provvedimenti di pedonalizzazione che hanno riguardato la zona del Tridente Mediceo** (l'area tra piazza del Popolo, via del Babuino e Ripetta) e la Zona a Traffico Limitato "A1" (Delibera n. 300/2014).

In tale ambito è stata realizzata la pedonalizzazione integrale di piazza di Spagna, la riqualificazione e pedonalizzazione parziale di via del Babuino, la riorganizzazione della sosta dei motocicli, con la disposizione di stalli riservati ai bordi dell'area, oltre a modifiche puntuali dello schema di circolazione.

### 2.4.2. Sviluppo della ciclabilità

Gli indirizzi politici dell'Amministrazione danno rilevante importanza allo sviluppo di modalità dolci di spostamento.

L'Area del Centro Storico, per il valore che assume e per le caratteristiche della domanda ed offerta di mobilità, è stata scelta dall'Amministrazione tra le aree pilota prioritarie per lo sviluppo della ciclabilità. Il nuovo PGU individua obiettivi di uso della modalità ciclabile del 10% in termini di ripartizione modale complessiva per il centro storico.

Tra le attività in corso nel centro storico sono state già avviati i rapporti con circa 30 istituti scolastici e sono in corso le attività per la realizzazione di nuovi parcheggi per biciclette in 8 scuole

di cui 4 scuole inferiori aderenti all'iniziativa Bike to School che vede gli alunni della scuola raggiungere l'istituto in bicicletta. Oltre ai nuovi parcheggi nelle scuole sono in corso le attività per la realizzazione di nuovi parcheggi in oltre dieci sedi di uffici pubblici così da consentire ai cittadini il raggiungimento di tali uffici con la bicicletta.

Oltre all'incremento dell'offerta di parcheggi per biciclette, l'Amministrazione ha in corso le attività relative allo studio e progettazione di percorsi ciclabili di adduzione al centro storico; si evidenzia a tal proposito il percorso prioritario di V.le Aventino – Via di San Gregorio di riconnessione al sistema già calmierato dall'Amministrazione nel 2014 dei Fori Imperiali, Labicana - Merulana - Cavour, ed il percorso ciclabile di penetrazione di P.za della Rovere – L.go Argentina.

### 2.4.3. I sistemi di sharing

I sistemi di mobilità alternativi, in particolare i sistemi di condivisione, costituiscono uno dei temi fondanti della strategia di intervento dell'Amministrazione.

Il **nuovo sistema di Car Sharing** previsto si integra in una nuova politica di mobilità che ha l'obiettivo di offrire estensivamente valide alternative all'uso del mezzo individuale, non solo per i cittadini Romani ma anche per i *city users*.

Nel breve periodo, sul lato dei soli servizi gestiti da Roma Capitale si prevede che il **Car Sharing classico (a postazione fissa)** possa avere un'espansione del servizio in altri 8 Municipi, oltre ai 5 in cui è già presente, con la realizzazione di almeno altre 100 postazioni di sosta, oltre alle 83 già esistenti, con un parco auto che, dalle circa 120 auto attuali, dovrebbe quasi triplicare. Le postazioni di sosta sono previste principalmente in prossimità nei nodi di scambio e delle aree con maggiore densità abitativa.

Sono già state (con i servizi Car2Go e Enjoy, che stanno dimostrando una notevole efficacia e penetrazione) e saranno coinvolte anche le realtà imprenditoriali, per la **promozione del sistema del cosiddetto Car Sharing "a flusso libero"** su vaste aree del territorio comunale (per un totale di 1.500 veicoli che potrebbero arrivare nei prossimi mesi a circa 2.500).

Si prevede, inoltre, il **rilancio e l'ampliamento del sistema di Bike Sharing** che, nel breve periodo, dalle 29 ciclostazioni preesistenti amplierà l'offerta fino ad 80 ciclostazioni, con circa 1.200 stalli e circa 1.000 biciclette. L'espansione punta a completare l'offerta nelle aree centrali della città, con una diffusione più capillare nel I Municipio e misure complementari di riduzione del traffico per garantire condizioni di sicurezza ai cittadini che utilizzeranno le biciclette in sharing.

### 2.4.4. La Linea C della metropolitana

La Metro C di Roma è la linea di trasporto pubblico urbano su rotaia più lunga d'Italia ed è la prima linea metropolitana di Roma a spingersi oltre il limite del Raccordo Anulare, avvicinando la periferia più lontana al Centro Storico.



Dopo l'entrata in esercizio della tratta Pantano/Montecompatri-Parco di Centocelle, il 10 novembre 2014, proseguono i lavori per la realizzazione della tratta Parco di Centocelle-Lodi che si prevede entrerà in esercizio nel giugno 2015.

Entro il 2020 è prevista la realizzazione della tratta della Linea C da San Giovanni a Colosseo (Fori Imperiali): con l'**entrata in esercizio della Linea C fino a Colosseo** e la possibilità di scambio anche con la Linea B, si innescherà definitivamente l'"effetto rete" che garantirà una maggiore efficacia del nuovo servizio offerto.

#### 2.4.5. Le nuove linee tranviarie

L'Amministrazione ha avviato lo studio di un piano complessivo di potenziamento delle infrastrutture di trasporto collettivo ed una serie di interventi riguardano la rete tranviaria a servizio del Centro Storico: in particolare, con le nuove discipline di traffico introdotte nell'area dei Fori Imperiali sono state poste le basi per poter prospettare nel breve medio periodo la realizzazione di nuove tratte tra le quali **piazza Venezia a Esquilino/Termini, passando da via Cavour**.

Il tracciato tranviario proposto tra piazza Venezia/via Cavour/via G. Lanza procederà in sede promiscua, superando il vincolo di corsia riservata, che ha presentato il tram come un ostacolo e non un mezzo di collegamento. Il prolungamento della tranvia consiste nel proseguimento da Piazza Venezia su via dei Fori Imperiali e via Cavour, via Lanza fino al ricongiungimento con i binari esistenti a Piazza Vittorio Emanuele e quindi il capolinea tranviario di Termini.

La realizzazione del prolungamento dovrà essere occasione per una riqualificazione urbana degli spazi interessati dal percorso tranviario, oltre che di una rivisitazione dell'assetto di rete e dei servizi.

### 3. ELEMENTI ANALIZZATI AI FINI DELLA DEFINIZIONE DELLE NUOVE TARIFFE

#### 3.1. Gli accessi nella ZTL Centro Storico

##### 3.1.1. Permessi rilasciati

Nel periodo di vigenza delle Delibere di Giunta Capitolina n° 119/2014 e n° 136/2014 si registra una forte riduzione del numero di permessi rilasciati e validi alla data del 28 febbraio 2015 – n. 31.734 - rispetto a quelli che risultavano in corso di validità il 30 aprile 2014 – n. 37.427.

Di seguito vengono presi in esame i contrassegni concessi in favore dei residenti, delle aziende di trasporto merci e dei soggetti che svolgono servizio presso clientela con sede nella ZTL centrale come elemento rappresentativo della platea degli aventi diritto all'accesso nelle Zone a Traffico Limitato.

Per quanto riguarda le aziende di trasporto merci e dei soggetti che svolgono servizio presso clientela con sede nella ZTL centrale, si osserva una sostanziale riduzione della domanda di rilascio dei contrassegni attendendosi un'ottimizzazione e razionalizzazione della logistica e/o la scelta di mezzi/modalità alternative.

Per quanto attiene i residenti, in considerazione del fatto che solamente un quarto dei permessi sono scaduti nel periodo in esame, e che la riduzione dei contrassegni rilasciati si attesta sulle 140 unità, si stima che **il montante complessivo della riduzione a regime di permessi validi rilasciati ai residenti nel quinquennio sarà pari a 600 unità (circa -4,5% rispetto all'attuale parco)**. L'analisi della base dati permessi mostra che gran parte di questa riduzione interessa il secondo contrassegno rilasciato per la stessa unità abitativa. A questa riduzione corrisponde un conseguente aumento di stalli a disposizione che, se sommati anche alla riduzione di 2700 unità che ha interessato la categoria dei "servizi e lavoro" mostra che **si realizza un notevole aumento della disponibilità potenziale di stalli per la sosta dei veicoli**.



Categoria	Validi 30/04/2014	PERIODO DAL 01/05/2014 AL 28/02/2015				Validi 28/02/2015	Variazione 28/02/2015 su 30/04/2014	
		Scaduti	Rinnovati	Non Rinnovati	Nuovi Rilasci		Val. assoluto	Val. %
Merchi	2362	2147	1283	864	454	1952	-410	-17.4%
Residenziali Centro Storico	12750	2889	2037	852	712	12610	-140	-1.1%
Servizi e Lavoro	9569	9392	5241	4151	1426	6844	-2725	-28.5%
<b>TOTALE</b>	<b>24681</b>	<b>14428</b>	<b>8561</b>	<b>3667</b>	<b>2592</b>	<b>21406</b>	<b>-3275</b>	<b>-13.3%</b>

Nella successiva tabella è riportato lo storico dei permessi delle categorie prese in esame nel presente documento a titolo esemplificativo per tutti i contrassegni rilasciati per la ZTL centro. Gli orizzonti temporali che compaiono nella tabella sono stati scelti perché concomitanti con

l'approvazione di delibere di giunta che hanno aumentato le tariffe dei permessi ZTL (rif. Del. GC n° 245/2011 per gli autocarri, Delibere GC n° 239/2012 e 272/2012 per le autovetture e Delibere GC n° 119/2014 e 136/2014 sia per gli autocarri che per le autovetture).

L'esame dei dati evidenzia in generale più alte riduzioni dei montanti di permessi rilasciati a fronte degli aumenti tariffari più significativi. In particolare, l'applicazione delle Delibere nel 2011 e nel 2012 hanno comportato una prima riduzione dei permessi validi, riduzione che si è confermata nei successivi anni per le categorie delle "merci" e dei "servizi e lavoro". Per i residenti, invece, la riduzione si apprezza nel 2012 e non può essere valutata nel 2014 in ragione, così come sopra indicato, della validità quinquennale dei permessi che avranno scadenza nella gran parte nel biennio 2017-2018.

PERMESSI VALIDI							% INCIDENZA ANNO SUCCESSIVO SU ANNO PRECEDENTE				
CATEGORIA	2010 (31-12)	2011 (31-12)	2012 (31-12)	2013 (31-12)	2014 (31-12)	2015 (28-2)	2011 (31-12)	2012 (31-12)	2013 (31-12)	2014 (31-12)	2015 (28-2)
Merci	3800	3451	2769	2511	2023	1952	-9.18%	-19.76%	-9.32%	-19.43%	-3.51%
Residenziali Centro Storico	14747	14575	12796	12566	12630	12610	-1.17%	-12.25%	-1.75%	0.51%	-0.16%
Servizi e Lavoro	11794	12142	10753	9881	7676	6844	2.95%	-11.44%	-8.11%	-23.32%	-10.84%
TOTALE	30341	30168	26312	24958	22329	21406	-0.57%	-12.78%	-3.15%	-10.53%	-4.13%

 Aumenti di tariffa per i permessi Mercies  
 Revisione tariffe di tutti i permessi ZTL

### 3.1.2. Accessi registrati

Per quel che riguarda gli accessi si osserva che le categorie "merci" e "servizi e lavoro" sono interessate da una riduzione di accessi inferiore alle omologhe riduzioni nel rilascio dei permessi. Tale circostanza evidenzia che le due categorie hanno raggiunto una razionalizzazione nell'utilizzo dei propri mezzi, nel senso che è aumentato il tasso specifico di utilizzo del mezzo con lo stesso permesso.

Per contro, per quel che riguarda i residenti si osserva un incremento degli accessi a fronte di una riduzione di poco superiore all'1% dei permessi rilasciati (su base annua) e che si stima possano arrivare, a regime, al 4-5% sul quinquennio.

Categoria	Maggio 2014		Gennaio 2015		Variazione Gen. 2015 su Mag 2014	
	N° ingressi	%	N° ingressi	%	Val. assoluto	Val. %
Merci	2467	19.5%	2165	18.6%	-302	-12.2%
Residenziali Centro Storico	5820	46.0%	6140	52.6%	320	5.5%
Servizi e Lavoro	4366	34.5%	3361	28.8%	-1005	-23.0%
Ingressi totali AUTORIZZATI	12653	100.0%	11666	100.0%	-987	-7.8%

Si evidenzia, pertanto che i residenti hanno mantenuto costante la domanda di permessi uniformandosi alle disposizioni dell'Amministrazione senza che ciò abbia comportato profonde

modifiche nelle loro abitudini di mobilità e che conseguentemente il livello tariffario individuato risulterebbe comunque sostenibile.

Occorre sottolineare che l'incidenza della delibera sulla categoria dei residenti non può essere valutata in via definitiva, ma bisogna aspettare il termine 2018 come scadenza naturale dei contrassegni validi, rilasciati sulla base delle vecchie tariffe. Tale incidenza è invece riscontrabile per le altre categorie e ha determinato un sostanziale beneficio per la collettività sotto forma di minor numero di contrassegni rilasciati e, quindi, di minor numero di ingressi registrati.

### 3.2. Il trasporto pubblico

#### 3.2.1. Offerta di trasporto pubblico

I dati che seguono sono finalizzati ad evidenziare l'elevata dotazione di offerta di trasporto pubblico all'interno del centro storico e della ZTL in particolare.

L'offerta di trasporto pubblico è stata valutata attraverso l'elaborazione di indicatori e mappe descrittivi delle seguenti grandezze:

- produzione annuale della rete di superficie: vetture\*km nella ZTL e nel resto della città, sia interna al Grande Raccordo Anulare che esterna;
- copertura della rete di trasporto pubblico:
  - area territoriale coperta dall'intera rete di trasporto pubblico;
  - popolazione e addetti serviti dalla rete portante del TL (rispetto al totale della popolazione e degli addetti).

#### Produzione annuale della rete di superficie

L'offerta di trasporto pubblico non è costante per l'intera città ma varia sostanzialmente tra la zona del centro storico (ZTL) e le altre aree, tendendo ad una progressiva diminuzione con il progressivo allontanamento dal centro città e dalla ZTL, legato alle caratteristiche urbanistiche della città. Se si analizza, infatti, la distribuzione territoriale della produzione (vetture\*km / anno) della rete bus di superficie, si può evidenziare che **all'interno dell'attuale ZTL il livello di copertura del trasporto pubblico è 2,6 volte superiore rispetto alla media della città**. Se ci si limita ad analizzare la sola porzione di città interna al Grande Raccordo Anulare, il livello di copertura rimane sempre molto elevato, e pari a 2,1 volte il livello di copertura intra GRA.

#### Copertura della rete di trasporto pubblico

La mappa di seguito riportata rappresenta, attraverso una diversa gradazione di colore, l'indice di copertura del TPL per zona di traffico, in particolare ad intensità di colore crescente corrisponde crescente copertura del TPL. Nello specifico tale indice, espresso in percentuale, è stato calcolato

ipotizzando che ogni stazione ferroviaria e metropolitana abbia un bacino di utenza pari a 500 metri di raggio. Per le stazioni tranviarie e le fermate delle linee autobus il bacino di utenza è stato ipotizzato pari a 150 metri. L'indice di copertura individuato rappresenta il rapporto tra la superficie territoriale coperta dal trasporto pubblico, come sopra calcolati, e la superficie dell'intera zona di traffico. *L'analisi della figura mette in evidenza come l'area interna alla ZTL abbia valori sempre maggiori dell'80% di copertura del Trasporto Pubblico.*





Figura 1 – mappa con copertura dell'offerta del TP all'interno dell'anello e del centro storico



### 3.2.2. La domanda servita

All'interno del territorio comunale la suddivisione degli spostamenti per modalità di trasporto nell'ora di punta della mattina è pari al 50,5% per l'autovettura, 15,5% per i motocicli, il 28,4% per il trasporto pubblico e il 5,6% per la modalità piedi. Disaggregando il dato relativo alla ZTL si osserva che in destinazione, cioè tutti gli spostamenti in arrivo all'interno dell'area, il 58% degli utenti utilizza il trasporto pubblico, il 17% l'autovettura privata, il 21% il motoveicolo e il 4% effettua lo spostamento a piedi.

In uscita dalla zona a traffico limitato il 33% utilizza il mezzo pubblico, il 43% utilizza il mezzo privato, l'11% i motoveicoli mentre il 13% sono i pedoni. Per avere contezza del livello di spostamenti a cui si riferiscono le percentuali, è bene ricordare che nel primo caso la ripartizione modale si applica ad un totale di spostamenti pari a circa 100mila (attrazione-spostamenti in arrivo), mentre nel secondo caso a poco meno di 28mila (generazione-spostamenti in uscita).

Complessivamente l'uso del trasporto pubblico in attrazione e in generazione è superiore al 52%, pari ai livelli delle altre capitali europee.

### 3.2.3. Effetti della riorganizzazione dei servizi

Il processo di riorganizzazione della rete, iniziato nel maggio 2014 in atto su tutto il territorio comunale, porterà progressivamente alla definizione di una nuova rete di servizi calibrata sulle effettive esigenze di spostamento come determinate dall'evoluzione insediativa degli ultimi anni.

Confrontando i dati 2014 rispetto al 2013 del servizio erogato da parte di ATAC (gestore della rete nella ZTL), si nota una flessione del 2% distribuita però su tutto il territorio di Roma. **Nella ZTL e del centro storico la ristrutturazione non ha portato a riduzioni del servizio**, in quanto le modifiche presenti nel progetto riguardano sostituzioni e/o riprogrammazioni di linee.

Inoltre, il progetto di ristrutturazione, attuato ad oggi circa al 50%, **prevede proprio all'interno della ZTL, il potenziamento degli itinerari di penetrazione** anche in relazione agli steps successivi di apertura delle stazioni della metropolitana C, al rafforzamento dei collegamenti con le principali destinazioni centrali da tutti i quartieri popolosi della porzione territoriale compresa tra l'anello ferroviario e il confine comunale. Inoltre, sarà migliorata l'accessibilità a tutte le stazioni su ferro al fine di incentivare l'intermodalità e l'uso del trasporto pubblico.

### 3.2.4. Miglioramento della velocità commerciale nel Centro Storico

Al fine di valutare l'evoluzione dell'efficienza del trasporto pubblico nel centro storico, sono state analizzate le velocità commerciali sui principali assi che attraversano quest'area nonché sul Lungotevere, confrontando i dati medi giornalieri feriali del mese di gennaio 2014 con quelli dello stesso mese del 2015.



Complessivamente sugli assi stradali presi in considerazione, nell'ultimo anno risulta un **incremento della velocità commerciale media pari al 3,3%.**

Le strade sulle quali il trasporto pubblico ha registrato miglioramenti della velocità commerciale sono 8 su 11, con punte su via Cavour (+13,2%), via del Teatro Marcello (+9,4%) ed i lungoteveri (+8%); per contro si è registrata una riduzione su Via Nazionale (-7,7%), frutto anche della redistribuzione dei flussi veicolari effetto della chiusura di via dei Fori Imperiali

	velocità (km/h)		variazione %
	gen-14	gen-15	
Via Nazionale	12,61	11,64	-7,7%
Corso Vittorio Emanuele	14,20	14,28	+ 0,5%
Via Arenula	12,55	13,55	+ 8,0%
Corso Rinascimento	11,92	11,74	-1,5%
Via Cavour	12,05	13,65	+13,2%
Via del Teatro Marcello	14,69	16,07	+9,4%
Via del Corso	14,88	14,60	-1,9%
Via del Tritone - Via Veneto	10,71	11,01	+2,8%
Lungoteveri	10,00	10,80	+8,0%
Via delle Terme di Diocleziano	13,11	13,46	+2,7%
Piazza Venezia	14,61	14,95	+2,3%
Media	12,85	13,25	+3,3%



### 3.3. Valutazioni ambientali

#### 3.3.1. Piano Regionale per la Qualità dell'Aria e quadro normativo europeo

Il 17 dicembre 2013, la Commissione europea ha adottato un nuovo pacchetto di azioni sulla mobilità urbana a sostegno delle politiche delle città e delle metropoli: l' "Urban Mobility Package" - "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse". Il pacchetto prevede contributi finanziari mirati, investimenti a favore di attività di ricerca e sviluppo e incentivi per l'elaborazione di Piani di mobilità urbana sostenibile. Infine, nel documento SWD(2013) 526 final la CE fa una chiamata per sistemi smart **urbani di regolazione accessi** che sono visti in grado di migliorare l'accessibilità urbana e ridurre i costi in termini di emissioni, incidenti ed ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti.

Il quadro normativo europeo sulle tematiche della qualità dell'aria è stato caratterizzato da una fitta successione di Direttive. Il Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010, di attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, che istituisce un quadro normativo unitario in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente. In particolare, il D.Lgs n. 155/2010, all'art. 1 comma 5, stabilisce che le funzioni amministrative relative alla valutazione ed alla gestione della qualità dell'aria ambiente competono anche agli Enti Locali, nei modi e nei limiti previsti dal Decreto stesso.

Diretta emanazione di tale quadro normativo per la qualità dell'aria è il **Piano per il risanamento della qualità dell'aria della Regione Lazio (PRQA)** approvato con Deliberazione n. 66 del 10.12.2009 dal Consiglio Regionale del Lazio, nel quale vengono stabilite le norme tese a evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera, indicando una serie di misure di limitazione alla circolazione specifiche per la città di Roma. Nelle suddette Norme viene stabilito altresì che Roma Capitale predisponga un Piano di Intervento Operativo tale da prevedere le modalità di progressiva attuazione dei provvedimenti da adottare in relazione al persistere o all'aggravarsi delle condizioni di inquinamento atmosferico nei periodi di elevata criticità. Le suddette norme indicano l'Arpa Lazio quale organo tecnico preposto all'attivazione e gestione di un sistema modellistico previsionale in grado di stimare il livello di inquinamento presunto da cui è possibile dedurre la gravità del rischio sulla base del quale il Comune di Roma sarà tempestivamente allertato per adottare gli interventi.

Il PRQA indica azioni e misure direttamente volte a riportare o contenere entro i valori limite di qualità dell'aria gli inquinanti previsti dal quadro normativo citato. Ai fini dell'adozione dei provvedimenti tesi a contrastare l'inquinamento atmosferico, il territorio regionale è suddiviso in zone dove la zona A comprende i due agglomerati di Roma e Frosinone dove per l'entità dei superamenti dei limiti di legge sono previsti provvedimenti specifici nonché l'obbligo di trasmettere alla Regione entro il 31 marzo una relazione sull'attuazione delle azioni di contrasto all'inquinamento messe in atto. Giova notare come il Ministero dell'ambiente abbia comunicato, nel mese di giugno 2013 che ai fini di evitare l'apertura della procedura di infrazione, la



Commissione europea ha richiesto informazioni sui livelli degli inquinanti principali alla luce del perdurante superamento dei valori limite nelle città di Roma e di Frosinone.

Nelle norme di attuazione del PRQA sono indicati all'art. 16 in dettaglio i compiti dei Comuni fra cui l'adozione del PUT, promuovere la riduzione delle percorrenze urbane delle auto private anche attraverso l'individuazione di aree pedonali e/o a traffico limitato e l'istituzione di isole pedonali anche per periodi limitati nei centri cittadini, nei giorni festivi e nei periodi estivi. Inoltre, ai sensi dell'art. 18, il Comune di Roma Capitale ed al fine della fluidificazione del traffico può definire ulteriori aree pedonali e zone a traffico limitato nonché l'applicazione di una tariffa d'uso per il transito su strade di determinate zone o su tratti della rete stradale comunale.

A seguito anche degli interventi dell'Amministrazione Capitolina in tema di mobilità, la situazione rilevata dalle stazioni di controllo degli inquinanti della rete regionale della qualità dell'aria mostra un significativo trend di miglioramento negli ultimi anni. In particolare dai dati ARPA Lazio, si nota come la stazione "Arenula", inclusa nella ZTL Centro Storico" abbia mantenuto simili livelli di PM10, comunque entro il limite annuale, ma abbia azzerato i superamenti della soglia sul biossido d'azoto nel 2014, a fronte di 18 superamenti riscontrati nell'anno 2013.

### 3.3.2. Elementi di previsione della riduzione delle emissioni inquinanti nel Centro Storico

L'analisi dei dati relativi agli ingressi giornalieri all'area della ZTL ha permesso di valutare la variazione del traffico imputabile al nuovo schema di tariffazione dei permessi con particolare riferimento alle categorie dei residenti e dei veicoli merci che rappresentano quota significativa degli ingressi giornalieri.

Sulla base di tali dati di mobilità sono state calcolate le emissioni atmosferiche da traffico veicolare con riferimento ai seguenti inquinanti atmosferici:

1. Il monossido di carbonio (CO);
2. Gli ossidi totali di azoto (NOx);
3. I composti organici non metanici (COVNM) rilasciati sia allo scarico sia per evaporazione del carburante;
4. Il particolato atmosferico totale (nella frazione PM10) inteso come somma del particolato allo scarico e di quello prodotto dai fenomeni attualmente quantificabili di attrito meccanico (usura pneumatici, usura sistemi frenati, abrasione manto stradale);
5. CO2 quale emissioni climalterante.

La stima delle emissioni alla sorgente derivanti dal traffico veicolare è stata fatta riferendosi al parco emissivo del Comune di Roma al 31/12/2012 composto da autovetture, motocicli e veicoli commerciali.

La tabella seguente esprime il risultato delle analisi condotte. In particolare è stato stimato, sia il beneficio nell'ultimo anno (sulla base della variazione del numero di ingressi ai varchi delle



categorie "residenti" e "veicoli merci" registrate tra Gennaio 2014 e Gennaio 2015), sia il beneficio nei cinque anni, quando cioè i permessi saranno arrivati tutti a naturale scadenza. Le categorie considerate ("residenti" e "veicoli merci") rappresentano circa il 30% del totale degli accessi alla ZTL.

Zona	Confronto con Attuale				
	CO	NO <sub>x</sub>	COVNM	PM <sub>10</sub>	CO <sub>2</sub>
ZTL (1 anno)	-2%	-2%	-1%	-3%	-1%
ZTL (entro 5 anni)	-9%	-10%	-6%	-12%	-6%

I dati riportati, di valenza fondamentalmente qualitativa, risultano di particolare significatività in quanto rappresentativi di un'inversione di tendenza tesa a garantire un alto grado di replicabilità in altri contesti cittadini nonché rappresentano un'oggettiva riqualificazione di uno dei contesti urbani di maggior pregio a livello mondiale. Inoltre, tale contesto è soggetto a un alto flusso pedonale.

Va ricordato infatti che studi relativi a esposizioni di lunga durata mostrano una associazione tra le concentrazioni di PM e mortalità cardiovascolare e infantile e che in letteratura scientifica non emerge alcuna indicazione di un valore soglia per la comparsa di effetti sanitari. Esso ha una relazione dose-risposta di tipo continuo ossia senza un valore soglia oltre cui si ha la comparsa dell'incidenza del danno.

Ciò deve indurre a tenere sempre in debita considerazione che **riduzioni anche minime di emissioni e quindi concentrazioni in aria abbiano sempre dei benefici in termini di danni evitabili**, seppure commisurati all'entità della riduzione emissiva.



### 3.4. Effetti sull'incidentalità stradale

Sono stati analizzati i dati di incidentalità che la Polizia Locale fornisce al Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale di Roma Capitale. In particolare sono stati considerati i dati relativi ai primi sei mesi del 2014, ad oggi consolidati e "chiusi" da parte della stessa PLRC.

I dati analizzati riportano una **riduzione degli eventi incidentali occorsi nell'ambito Centro Storico**, in corrispondenza della riarticolazione delle tariffe dei permessi di accesso in ZTL introdotta dalla Del. 119/2014.

Certamente la riduzione dell'incidentalità non può essere correlata direttamente al nuovo sistema tariffario ma è comunque il risultato di un'azione coerente ed articolata di contrasto nella quale il nuovo sistema si inserisce, e che si è svolta attraverso le forti misure di regolamentazione della circolazione iniziate nel 2013 su via dei Fori Imperiali, proseguite poi con le ZTL di Monti, di Testaccio e del Tridente.

Sono stati in particolare analizzati i dati disponibili per i mesi di aprile, maggio e giugno 2014 e confrontati con i dati di incidentalità riferiti a mesi omologhi dell'anno precedente. Per l'analisi è stata considerata sia l'intera giornata sia le sole fasce orarie di attivazione della Zona a Traffico Limitato del Centro Storico.

#### 3.4.1. Analisi dei dati di incidentalità nell'ambito del Centro Storico

Per il mese di aprile 2014 (periodo in cui non era ancora stata introdotta la nuova struttura tariffaria) si registra un numero di incidenti maggiore rispetto all'anno precedente. In particolare, nelle ore in cui la ZTL è attiva si registra un aumento degli incidenti dai 25 del 2013 ai 38 del 2014. Considerando l'intera giornata, si registra comunque un lieve aumento dell'incidentalità: dai 55 incidenti del 2013 ai 57 registrati nell'aprile del 2014.

Già per il mese di maggio (mese di introduzione delle nuove tariffe), dal confronto 2014-2013 si deduce una riduzione dell'incidentalità nell'ambito Centro Storico: **nell'arco della giornata gli incidenti si riducono da 47 a 36 (-23%)**, mentre considerando le sole fasce orarie di vigenza della ZTL si registrano già a maggio 2014 riduzioni del 13% in termini di incidenti rispetto allo stesso mese e alle stesse fasce orarie del 2013.

Nel mese di giugno 2014 (con il sistema delle nuove tariffe ormai a regime) si registra una riduzione degli incidenti più evidente, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente: **dai 47 incidenti del 2013 si passa ai 36 incidenti registrati nel 2014 (-23%)**; considerando le sole fasce orarie di vigenza della ZTL si registra una riduzione dell'incidentalità pari a -25% (dai 36 incidenti del giugno 2013 si passa ai 27 incidenti registrati dalla Polizia Locale nel giugno 2014).

Rispetto alle conseguenze degli incidenti, in particolare per il mese di giugno si registra un evidente miglioramento: si passa infatti dai 22 feriti del 2013 ai 10 feriti riportati per il mese di giugno 2014.



ZTL Centro Storico						
	intera giornata			fascia oraria varchi attivi		
	2014	2013	Var % 2014/2013	2014	2013	Var % 2014/2013
mese di APRILE						
INCIDENTI	57	55	4%	38	25	52%
MORTI	0	0	-	0	0	-
FERITI	27	28	-4%	21	18	17%
<b>COSTO SOCIALE</b>	<b>€ 1,392,591</b>	<b>€ 1,423,824</b>	<b>-2%</b>	<b>€ 1,106,319</b>	<b>902760</b>	<b>23%</b>
mese di MAGGIO						
INCIDENTI	36	47	-23%	21	24	-13%
MORTI	0	0	-	0	0	-
FERITI	23	28	-18%	16	17	-6%
<b>COSTO SOCIALE</b>	<b>€ 1,157,799</b>	<b>€ 1,434,810</b>	<b>-19%</b>	<b>€ 807,336</b>	<b>860541</b>	<b>-6%</b>
mese di GIUGNO						
INCIDENTI	36	47	-23%	27	36	-25%
MORTI	0	0	-	0	0	-
FERITI	23	28	-18%	10	22	-55%
<b>COSTO SOCIALE</b>	<b>€ 1,157,799</b>	<b>€ 1,434,810</b>	<b>-19%</b>	<b>€ 532,050</b>	<b>€ 1,115,580</b>	<b>-52%</b>

Figura 2 – dati di incidentalità Centro Storico (fonte PLRC; elaborazioni Centro di Competenza Sicurezza Stradale)

### 3.4.2. Riduzione del costo sociale

In generale, la riduzione dei livelli di incidentalità si traduce in una riduzione di costo sociale (costi sostenuti, cioè, dalla collettività per le conseguenze degli incidenti stradali).

Si è calcolato, per il solo mese di giugno 2014 e per le sole ore in cui la ZTL è attiva, un risparmio di oltre € 580.000 in termini di costo sociale, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (12 feriti in meno).

Sulla base delle suddette informazioni è stata fatta anche una stima del potenziale risparmio annuale come riduzione del costo sociale dovuto alle conseguenze degli incidenti stradali: per l'intero anno 2013 (per le sole fasce orarie di vigenza della ZTL) il costo sociale sostenuto in relazione agli incidenti avvenuti nel Centro Storico è pari a oltre € 9.000.000; considerando la stessa incidenza del mese di giugno 2013 rispetto all'intero anno e considerando i benefici ottenuti nel 2014 rispetto all'anno precedente, è stata poi riportata una stima del costo sociale teoricamente sostenibile al permanere delle condizioni del giugno 2014, e valutato il risparmio possibile in circa € 4.800.000/anno.

orario varchi attivi	Prev.	2013	Var % 2014/2013
INTERO ANNO			
INCIDENTI	246	328	-25%
MORTI	0	0	-
FERITI	81	179	-55%
<b>COSTO SOCIALE</b>	<b>€ 4,379,680</b>	<b>€ 9,183,129</b>	<b>-52%</b>

Figura 3 – dati di incidentalità annuale per il Centro Storico

### 3.5. Considerazioni sulla riduzione della domanda di sosta all'interno della ZTL Centro Storico

L'introduzione della sosta a tariffazione oraria, così come le misure di limitazione del traffico in alcuni ambiti congestionati o di pregio (come il Centro Storico), si sono dimostrate tra le misure più efficaci per la regolazione della domanda di spostamento e della domanda di sosta.

I dati (derivanti dalle elaborazioni RSM sulla base del monitoraggio dei passaggi a i varchi elettronici) relativi al periodo di vigenza delle nuove tariffe per il rilascio dei permessi di accesso così come riarticolate con la Del. 119/2014, indicano una **riduzione degli accessi mensili nella Zona a Traffico Limitato** del Centro pari a circa il 6 % per la categoria merci e del 3% per la categoria Residenziali Centro Storico (confronto gennaio 2014-gennaio 2015).

Le elaborazioni relative alle targhe in ingresso in ZTL evidenziano invece una diminuzione più significativa (veicoli merci -11%; veicoli della categoria Residenziali -8%).

Tali elaborazioni dimostrano che i provvedimenti intrapresi, se pure hanno ridotto di poco il numero di viaggi, hanno comunque determinato una significativa riduzione dei veicoli con contrassegno, confermando i dati relativi ai permessi residenti (come già evidenziato in precedenza), che misurano una riduzione dei contrassegni rilasciati di 140 unità (che a regime nel quinquennio consente di stimare una riduzione di permessi validi rilasciati pari a 600 unità). Come già evidenziato tale riduzione riguarda fondamentalmente il secondo contrassegno rilasciato per la stessa unità abitativa consentendo di dedurre un corrispondente aumento di stalli a disposizione.

Sommando la suddetta riduzione a quota parte delle 2700 unità (riduzione dei contrassegni relativi alla categoria dei "servizi e lavoro") si può dedurre un significativo aumento di disponibilità di stalli per la sosta dei veicoli.

La maggior disponibilità di offerta di sosta comporta oggettivi benefici su diversi front; in particolare si riduce notevolmente la circolazione veicolare passiva per la ricerca del posto di parcheggio e, mediamente, un recupero quindi di spazi di relazione ad alto valore sociale, soprattutto in un contesto di alto valore come il centro storico di Roma.

*L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, il sueseso schema di deliberazione che risulta approvato all'unanimità.*

*Infine la Giunta in considerazione dell'urgenza di provvedere, dichiara, all'unanimità, immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.*

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE

L. Nieri

IL SEGRETARIO GENERALE

L. Iudicello

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal .....  
al ..... e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dalla Giunta Capitolina nella seduta del  
**6 marzo 2015.**

*Dal Campidoglio, lì .....*

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....