

## GIUNTA COMUNALE

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL 05/12/2023

### DELIBERAZIONE N. DG/2023/00607 (PROPOSTA N.DG/2023/00567)

**Oggetto:** Istituzione Zona a Traffico Limitato "Scudo Verde" ed approvazione della relativa disciplina della circolazione

La seduta ha luogo il giorno 05/12/2023 alle ore 09:30 , in Firenze, nella sala delle adunanze, presso il Mandela Forum, previa convocazione con apposito avviso.

**Presiede:** Sindaco - Dario NARDELLA

**Assiste:** il Segretario Generale Giuseppe ASCIONE

Al momento dell'adozione del presente provvedimento risultano presenti i Sigg.:

Dario NARDELLA	Sindaco
Alessia BETTINI	Vice Sindaco
Elisabetta MEUCCI	Assessore
Stefano GIORGETTI	Assessore
Maria Federica GIULIANI	Assessore
Giovanni BETTARINI	Assessore
Sara FUNARO	Assessore
Benedetta ALBANESE	Assessore
Cosimo GUCCIONE	Assessore

risultano altresì assenti i Sigg.:

Andrea GIORGIO

## LA GIUNTA COMUNALE

### Richiamati:

- la **direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008** relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- il **decreto legislativo 13 agosto 2010 n. 155** "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa";
- la **legge regionale 11 marzo 2010 n. 9** "Norme in materia di qualità dell'aria ambiente" che detta, in relazione alla normativa nazionale e comunitaria, indirizzi per la gestione della qualità dell'aria ambiente a livello regionale e per la lotta ai cambiamenti climatici e disciplina anche le competenze dei Comuni che devono provvedere ad elaborare e approvare il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'Aria (PAC) nel quale devono essere contenuti gli interventi e le misure previsti per il contenimento delle emissioni inquinanti in coerenza con gli altri piani fra cui il Piano urbano della Mobilità;
- la **deliberazione del Consiglio Regionale 18 luglio 2018, n. 72**, con cui è stato approvato il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria ambiente "PRQA";
- la **legge regionale 10 dicembre 2019, n. 74** "Disposizioni urgenti per il rispetto nel territorio della Toscana degli obblighi previsti dal decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 di attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente" che prevede il rafforzamento delle azioni previste nel Piano Regionale per la Qualità dell'aria Ambiente "PRQA", per raggiungere il rispetto degli obblighi europei relativi ai valori limite previsti dal D.lgs. 155/2010 ed in particolare l'istituzione di zone di limitazione alla circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti nei Comuni nei quali risulta superato il valore limite relativo al biossido di azoto;
- il **protocollo di intesa "Piano di azione per il miglioramento della qualità dell'Aria 2019-2021"** stipulato il 5 giugno 2019 fra la Presidenza Consiglio dei Ministri, vari ministeri (Ambiente, Sviluppo economico, Infrastrutture e dei trasporti, Politiche agricole e forestali, Salute), le Regioni e le Province autonome che prevede, fra l'altro, l'adozione di accordi tra Stato, Province autonome e Regioni già interessate dalle procedure d'infrazione europea o a rischio di infrazione;
- la **delibera della Giunta Regionale n. 1487 del 2 dicembre 2019** "Approvazione schema accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente per l'adozione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nella Regione Toscana", stipulato il 17 febbraio 2020 che, conseguentemente a quanto sopra prevede vari impegni del Ministero dell'Ambiente e della Regione Toscana per ridurre le emissioni in particolare nelle Zone e negli Agglomerati in cui si registrano superamenti dei valori limite di legge per il PM 10 ed NO2 che vanno ad aggiungersi alle misure già previste nel PRQA ed in particolare ad introdurre una limitazione della circolazione, dal lunedì al venerdì con orario dalle ore 8:30 alle 18:30, per le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3 ad alimentazione diesel, di categoria inferiore o uguale ad "Euro4 da estendere alla categoria "Euro5" a partire dal 1° novembre 2025 in una determinata area del Comune di Firenze;
- la **delibera di Giunta Comunale n. 2020/G/00244 dell'11 agosto 2020** "Approvazione dello schema di Accordo (ai sensi dell'art. 15 della L.241/1990) finalizzato alla realizzazione di interventi rivolti al miglioramento della qualità dell'aria nel Comune di Firenze già approvato dalla Giunta Regionale Toscana con propria deliberazione n. 907/2020" stipulato in data 11 Settembre 2020, con cui si regolano le modalità di attuazione degli interventi di limitazione alla circolazione da parte del comune di Firenze (non oltre il 31 marzo 2021 alle autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3 diesel fino Euro 4, da estendere alla categoria "Euro 5" a partire dal 1° novembre 2025) e da parte della Regione Toscana a finanziare il Comune per l'erogazione di incentivi ai cittadini per la sostituzione dei mezzi di

cui viene limitata la circolazione.

- la **delibera della Giunta Regionale n. 907 del 29 luglio 2020** “Approvazione delle misure urgenti di rafforzamento per il rispetto degli obblighi europei relativi ai valori limite previsti dal Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) in attuazione della L.R. 74/2019 e degli accordi con i Comuni interessati”
- la **deliberazione di Giunta Comunale n. DG/2021/00040 del 27 settembre 2021** con cui è stato approvato il Piano di Azione Comunale (PAC) per la Qualità dell'Aria 2021-2024, che ha preso atto e fatto proprie tutte le indicazioni relativi agli interventi da attuare, da parte dei comuni, riportati: nelle linee guida per la predisposizione dei (PAC)”(allegato A alla DGR n. 814/2016), nel “PRQA” approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 18 luglio 2018, n. 72 e dei successivi accordi stipulati fra Ministero - Regione e Regione - Comune di Firenze;

**Considerato che:**

- in alcune zone ed agglomerati del territorio nazionale, tra cui anche la Toscana, continuano a registrarsi superamenti dei valori limite di qualità dell'aria per il materiale particolato PM10 e per il biossido di azoto NO<sub>2</sub>;
- tali superamenti sono stati contestati alla Repubblica Italiana all'interno della causa (C-573/2019) relativa alla procedura di infrazione 2015/2043, aperta dalla Commissione Europea nel maggio 2015, per la non conformità al valore limite media annua (> 40 µg/m<sup>3</sup>) per il biossido di azoto NO<sub>2</sub>;
- la Corte di giustizia dell'Unione europea ha accertato, ai sensi dell'art. 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), l'inadempienza della Repubblica Italiana al diritto dell'Unione per il mancato rispetto nel periodo 2010-2017 dei valori limite stabiliti nell'Allegato XI della direttiva 2008/50/CE con sentenza del 12 maggio 2022 per il biossido di azoto NO<sub>2</sub> (P.I. 2015/2043 C-573/19);
- nella sentenza la Corte ha stabilito l'obbligo per la Repubblica Italiana di metter in atto provvedimenti affinché il periodo di superamento sia “il più breve possibile”;
- in caso di permanenza dei superamenti, un'eventuale sentenza di condanna da parte della Corte di Giustizia, ai sensi dell'art. 260 del TFUE, comporterebbe, in futuro, oneri economici rilevanti e la possibile riduzione dei Fondi Strutturali per l'Italia;

**Rilevato che:**

- la zona della Regione Toscana oggetto della sentenza è la IT0906 “Agglomerato di Firenze”, che non risulta conforme dal 2010 per il biossido di azoto NO<sub>2</sub>, con particolare riferimento alla stazione di rilevamento di Fi-Gramsci, che risulta essere il punto di maggiore criticità in Toscana ed è da considerare rappresentativa dell'arco dei viali di circoscrizione compreso tra le porte medievali di ingresso alla città verso Arezzo (Piazza Beccaria) e verso Prato (Porta a Prato);
- in questa zona la principale sorgente di questo tipo di inquinanti deve ritenersi legata al traffico ed in particolare alle emissioni “*exhaust*” dei veicoli diesel Euro3, Euro4 ed Euro5, che si stima contribuiscano rispettivamente per il 14%, 25% e 29% (per un totale complessivo pari al 68%) – secondo i dati ACI sul parco circolante al 2021 – con la conseguenza che è necessario provvedere, in modo graduale, alla limitazione della circolazione per questi veicoli partendo da quelli con categoria inferiore;
- durante la pandemia, le restrizioni stabilite per contrastare la diffusione della malattia hanno ridotto in maniera consistente la circolazione dei veicoli e fornito impatti positivi a breve termine sulla qualità dell'aria per quanto riguarda l'inquinante NO<sub>2</sub>, confermando che la sorgente di inquinamento è il traffico e che riducendo le emissioni dei veicoli si abbattano le concentrazioni di biossido di azoto;

**Dato atto** pertanto che le disposizioni ambientali che stabiliscono la limitazione alla circolazione nel

centro abitato cittadino per alcune tipologie di veicoli inquinanti sono finalizzate anche a garantire il rispetto degli obblighi europei al fine di ottemperare alla sopra citata sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 12 maggio 2022 (originata dalla procedura di infrazione n 2015/2043 – Causa – C – 573/2019) relativa alla non conformità del valore medio annuo per il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) nell'Agglomerato di Firenze;

**Preso atto** che, anche a seguito della suddetta sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, la Regione Toscana ha recentemente aggiornato il proprio quadro normativo finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria, approvando:

- la **delibera della Giunta Regionale n. 228 del 06/03/2023** con la quale ai sensi della L.R. n. 9/2010 si è provveduto ad una nuova identificazione delle aree di superamento e dei Comuni soggetti all'adozione dei PAC, all'aggiornamento delle situazioni a rischio di inquinamento atmosferico, dei criteri per l'attivazione dei provvedimenti, delle modalità di gestione e all'aggiornamento delle linee guida per la predisposizione dei PAC, revocando le precedenti DGR n. 1182/2015 e n. 814/2016;
- la **delibera della Giunta Regionale n. 244 del 13/03/2023**, avente ad oggetto: *“Ulteriori misure urgenti di rafforzamento per il rispetto nell'Agglomerato di Firenze degli obblighi previsti dal Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155”* con cui ha anticipato la data della attivazione della limitazione alla circolazione dei diesel Euro5 nel Comune di Firenze, secondo le tempistiche definite, di concerto col Comune, nel cronoprogramma contenuto in uno specifico Protocollo di Intesa (approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. DG/2023/000181 del 18/04/2023), sottoscritto fra il Comune di Firenze e la Regione Toscana in data 21/04/2023;

**Ricordato** che il **Piano Regionale per la Qualità dell'Aria ambiente “PRQA”** prevede, tra gli interventi strutturali per la mobilità (intervento M15), che nel Piano di Azione Comunale (PAC) siano individuate obbligatoriamente *“una o più aree a traffico limitato, coincidenti generalmente con i centri storici e le principali aree residenziali, nella quale il traffico è interdetto ai veicoli maggiormente inquinanti”* e riporta le misure minime di limitazione che devono essere previste, riconoscendo comunque ai comuni la facoltà di estendere le limitazioni;

**Dato atto** che il **Piano di Azione Comunale (PAC)** per la Qualità dell'Aria 2021-2024:

- in coerenza agli altri atti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale, individua le azioni e le iniziative da attuare nel campo della mobilità, del risparmio energetico e dell'informazione;
- definisce le azioni specifiche richieste dalle sopra citate disposizioni per la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti primarie quali il PM<sub>10</sub> e gli ossidi di azoto NO<sub>x</sub>, che sono precursori dell'inquinante secondario Ozono (O<sub>3</sub>), al fine di ridurre la concentrazione in aria ambiente di quest'ultimo inquinante e del biossido di azoto (NO<sub>2</sub>);
- per quanto riguarda il campo della mobilità, recepisce la pianificazione del PUMS della Città Metropolitana di Firenze, che individua le strategie generali di riorganizzazione della viabilità nell'area metropolitana di Firenze e in particolare nella città di Firenze, centro attrattore principale, e, in coerenza col PRQA, prevede l'estensione delle Zone a Traffico Limitato;

**Ricordato** che, per quanto attiene alle limitazioni ambientali:

- nell'intero centro abitato di Firenze sono soggetti a divieto permanente di accesso e transito i seguenti veicoli: Ciclomotori Euro0, Ciclomotori Euro1 a due tempi, Motocicli Euro0 a due tempi, Autovetture Euro0 diesel e benzina, Autovetture Diesel Euro1, Autoveicoli merci Euro0 diesel e benzina, Autoveicoli per uso speciale Euro0 diesel e benzina, Autobus e autosnodati Euro0 in servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) Urbano.
- con la seduta di Giunta del 28 aprile 2009 il Comune di Firenze ha dato attuazione alla istituzione all'interno del territorio comunale di una Zona a Basse Emissioni individuando e definendo come *Low Emission Zone (LEZ)* tutta l'area compresa all'interno della Zona a Traffico Limitato del Centro Storico (ZTL “Centro Storico”) in cui sono vigenti specifici divieti di

- accesso, comunicandolo alla Regione Toscana per la notifica all'UE;
- con ordinanza del Sindaco n. 2018/00301 è stata vietata la circolazione nella ZTL "Centro Storico", con orario 0-24 dal lunedì alla domenica, oltre che ai veicoli sopra riportati, anche a: Ciclomotori Euro1 a due ed a quattro tempi, Motocicli Euro0 a quattro tempi, Motocicli Euro1 a due ed a quattro tempi, Motoveicoli Euro0 ed Euro1 Benzina, Motoveicoli Euro0, Euro1, ed Euro2 diesel Autoveicoli Euro1 a benzina ed Euro2 diesel;
  - con ordinanza del Sindaco n. 00013/2021 è stata data attuazione all'accordo stipulato con la Regione Toscana nel 2020 ed è stato istituito nella ZTL "Centro Storico" ed in una tratta dei viali di circonvallazione il divieto di transito, dalle 8:30 alle 18:30 dal lunedì al venerdì, alle autovetture Euro1, Euro2, Euro3 ed Euro4 diesel ed ai veicoli merci N1, N2, N3 Euro1, Euro2, Euro3 ed Euro4 diesel, mantenendo tuttavia altresì per la ZTL i divieti più restrittivi già in vigore;
  - con ordinanza del Sindaco n. 00100/2023 è stata data attuazione alla lett. a) dell'art. 5 del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2023 istituendo, a decorrere dal 1° giugno 2023, dalle 8.30 alle 18.30 dal lunedì al venerdì, in un tratto dei viali di circonvallazione e strade afferenti, il divieto di accesso e transito alle autovetture ed ai veicoli merci N1, N2, N3 Euro5 diesel immatricolati fino all'anno 2011 (compreso);
  - con ordinanza del Sindaco n. 00153/2023, in attuazione dell'art. 5, lett. b), del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2023, è stato esteso, a decorrere dal 1° settembre 2023, il divieto sopra citato alle autovetture ed ai veicoli merci N1, N2, N3 Euro5 diesel immatricolati fino all'anno 2014 (compreso);
  - con ordinanza del Sindaco n. 00200/2023, in attuazione dell'art. 5, lett. c), del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2023, è stato esteso, a decorrere dal 1° novembre 2023, il divieto sopra citato alle autovetture ed ai veicoli merci N1, N2, N3 Euro5 diesel indipendentemente dal periodo di immatricolazione;

**Ricordato** che, per quanto attiene alla pianificazione della mobilità cittadina:

- il Comune di Firenze ha adottato il primo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 1999/C/00155, aggiornandolo poi periodicamente fino alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2008/C/00078 del 22/09/2008 e, con riferimento alla classificazione delle strade esistenti, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. DC/2022/00013 del 19/04/2022;
- il PGTU individua tutto il centro abitato di Firenze e Galluzzo come zona di particolare rilevanza urbanistica e ne ha previsto la disciplina a zona a traffico limitato (ZTL) ed a zona a sosta controllata (Z.C.S.);
- in attuazione del PGTU e nell'ambito di un disegno di razionalizzazione della mobilità cittadina, volto alla salvaguardia del preminente interesse pubblico alla tutela della salubrità e qualità della vita urbana, nonché del patrimonio ambientale e culturale, sono state istituite:
- una ZTL per autobus (ZTL Autobus) all'interno del centro abitato di Firenze e Galluzzo al fine di regolare l'accesso in città di tali veicoli, la cui disciplina, che subordina l'accesso e la circolazione degli autobus all'interno della ZTL al pagamento di una somma di denaro, è stata più volte modificata, da ultimo con deliberazione n. DG/2023/00482 del 17/10/2023;
- una ZTL "Centro Storico", comprendente l'area del centro storico cittadino delimitata dai viali di circonvallazione, l'Oltrarno e San Niccolò e sostanzialmente coincidente con l'area UNESCO, la cui disciplina degli accessi - articolata su due linee di azione complementari, consistenti nel precludere l'accesso ai veicoli maggiormente inquinanti e nell'applicare a tutti i veicoli in accesso l'obbligo di acquisire un permesso previo pagamento di una somma, con la sola esenzione a favore di veicoli a zero emissioni e di particolari categorie di utenti - è stata più volte modificata, da ultimo con deliberazione di Giunta n. 2020/G/00227;

**Richiamato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di**

Firenze, approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitan di Firenze n. 24 del 21/04/2021;

**Ricordato** che:

- il PUMS è uno strumento introdotto a livello comunitario con l'obiettivo di "sviluppare un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane in maniera più sostenibile e integrata" e, secondo la definizione delle linee guida di cui all'art. 2 c. 1 del D.M. 04/08/2017, "è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali";
- in questa ottica è necessario potenziare le azioni di mobilità sostenibile finalizzate all'abbattimento di emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, alla riduzione dei fenomeni di congestione stradale e all'aumento della sicurezza stradale al fine di adeguare la città a standard di livello europeo;
- a tal fine il PUMS Metropolitan adotta una strategia basata tanto su elementi strutturali - quali la realizzazione di un trasporto pubblico ad alta capacità ed efficienza (con il completamento della rete tramviaria fiorentina, il potenziamento dei servizi ferroviari e la realizzazione di nuovi sistemi di Bus Rapid Transit nella zona non servita dal treno oltre alla riorganizzazione dei servizi su gomma) e la realizzazione del sistema dei parcheggi scambiatori e nodi di interscambio, concepiti per massimizzare l'utilizzo della rete portante del TPL e la diversione modale dal mezzo privato - quanto su politiche volte alla incentivazione delle forme di mobilità di maggior sostenibilità (mobilità ciclistica, *sharing mobility*, mobilità elettrica, mobilità pedonale);

**Considerato** che a questi elementi il PUMS affianca una misura di regolamentazione innovativa della mobilità per la città di Firenze, lo "Scudo Verde", una ZTL estesa a buona parte del centro abitato e governata da un sistema di controllo telematico, in grado di produrre il riorientamento della domanda verso il trasporto pubblico, sia attraverso una disciplina di carattere ambientale, che include divieti di circolazione per i veicoli più inquinanti, sia attraverso politiche di *road pricing* da calibrare in relazione al potenziale inquinamento atmosferico del veicolo privato (*pollution charge*) e/o alle sue dimensioni (*congestion charge*), al fine di compensare le esternalità negative prodotte dal trasporto con veicoli privati (v. in particolare il par. 19.4.3 della Relazione di Piano del PUMS);

**Ricordato** che il PUMS prevede per la ZTL Scudo Verde sia l'istituzione del divieto di accesso e di circolazione all'interno del perimetro dei veicoli appartenenti alle categorie più inquinanti sia la previsione di assoggettare al pagamento di una somma l'accesso al perimetro degli autoveicoli privati provenienti dall'esterno del territorio comunale e la verifica del pagamento delle somme dovute, oltre all'eventuale recupero delle somme non corrisposte e delle relative sanzioni e/o penali, misure da gestire attraverso la realizzazione di un sistema di varchi telematici per il controllo elettronico degli accessi;

**Rilevato** inoltre che il PUMS ha quantificato, mediante una simulazione con modello di traffico, gli effetti positivi che lo Scudo Verde potrebbe avere nel limitare il traffico privato nella città di Firenze e nel ridurre gli impatti sull'ambiente, evidenziando in particolare nello scenario di Piano potenziato con lo Scudo Verde, una riduzione delle percorrenze chilometriche delle auto nell'ora di punta compresa, per l'intera Città Metropolitana fra il -10,4% e il -13,0% e per l'Agglomerato urbano fra il -13,9% e il -18,3%, a seconda delle diverse discipline adottate per lo Scudo Verde (limitazione di transito fino all'Euro 3 o fino all'Euro 4);

**Dato atto** quindi che, alla luce delle analisi svolte nel PUMS, la ZTL Scudo Verde rappresenta una

misura in grado di contribuire in modo rilevante al raggiungimento degli obiettivi fissati nel Piano, sia in termini di riduzione della congestione stradale che in termini di miglioramento della qualità ambientale;

**Dato atto** inoltre, che l'intervento in progetto rientra fra le azioni strategiche previste nel Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima (PAESC) approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale 2023/C/00022 del 08/05/2023 per la riduzione delle emissioni inquinanti con l'obiettivo di abbattere il 60% delle emissioni di CO2 al 2030, per poi raggiungere la neutralità climatica al 2040. Il PAES prevede infatti la realizzazione dello Scudo Verde, in coerenza con il PUMS, all'interno dell'Azione di "Mobility management MOB-03", che rappresenta l'insieme degli interventi atti a controllare la domanda di mobilità, per garantire lo sviluppo e la promozione di una mobilità sostenibile;

**Ricordato** che la città di Firenze è stata selezionata dalla Commissione europea tra le 100 partecipanti alla Missione di Horizon Europe "Climate-neutral and smart cities" (Città climaticamente neutrali e intelligenti) e si è impegnata a raggiungere la neutralità climatica già entro il 2030 attraverso una serie di azioni fra cui figura anche la realizzazione dello Scudo Verde;

**Dato atto** che nel citato Protocollo di Intesa sottoscritto fra il Comune di Firenze e la Regione Toscana in data 21/04/2023, mediante il quale sono stati definite le misure straordinarie da adottare per la riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera, è previsto l'impegno a carico del Comune di Firenze di procedere nella realizzazione del progetto Scudo Verde, in accordo con i comuni della Città Metropolitana, al fine di renderne possibile l'attivazione quale misura strutturale di medio termine per il mantenimento di livelli accettabili di qualità dell'aria nell'area urbana di Firenze;

**Dato atto** che è stato definito un Accordo di Programma tra la Città Metropolitana di Firenze e tutti i comuni che ne fanno parte, al momento in corso di approvazione, nel quale si individuano gli impegni tra le parti contraenti in ordine all'istituzione dei divieti di circolazione dei veicoli inquinanti, finalizzati a ridurre gli effetti negativi del traffico sulla salute, sul patrimonio ambientale e culturale, sul territorio, nell'area urbana di Firenze e nell'intera area metropolitana;

**Considerato** che, dal punto di vista ambientale, l'obiettivo primario dell'Amministrazione è costituito dalla riduzione complessiva della concentrazione di inquinanti in atmosfera, a tutela dell'ambiente e della salute delle persone, da conseguirsi attraverso l'introduzione di una disciplina viabilistica caratterizzata da una c.d. *Low Emission Zone* (zona a basso livello di emissioni) con divieto di accesso e circolazione dinamica per i veicoli maggiormente inquinanti;

**Rilevato** che il lavoro degli uffici, in coerenza con la strategia espressa dall'Amministrazione mediante il complesso di atti sopra richiamato, ha portato all'individuazione della "ZTL Scudo Verde" la cui perimetrazione, interessando la maggior parte del centro abitato, consente, ai sensi dell'art. 7, comma 9 del Codice della Strada, di tutelare la salute, il patrimonio ambientale e culturale e il territorio dagli effetti del traffico, basandosi su una disciplina che può includere provvedimenti sia di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti che di tariffazione per l'accesso e la circolazione;

**Considerato** che, con riferimento alla definizione del perimetro:

- si è perseguito l'obiettivo della massima inclusione del centro abitato cittadino nonché della popolazione residente, al fine di dare maggiore efficacia al provvedimento, pur tenendo necessariamente conto sia di vincoli di ordine viabilistico e normativo, sia di esigenze di razionalizzazione del confine per garantire la massima fruibilità delle c.d. "vie di fuga" che permettano l'instradamento su itinerari alternativi esterni al perimetro;
- il confine della "ZTL Scudo Verde" consente di individuare un adeguato ambito che, tenuto conto delle caratteristiche viabilistiche dei punti di confine, dell'ampiezza della popolazione ivi ricadente, delle caratteristiche del traffico intercettato, è funzionale all'applicazione di ulteriori

misure nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità;

**Rilevato** pertanto che la "ZTL Scudo Verde" si svilupperà su un perimetro comprendente buona parte del centro abitato di Firenze ma in modo tale da non condizionare l'accesso ad alcune infrastrutture strategiche a valenza regionale come l'aeroporto "A. Vespucci" di Peretola, il polo mercatale e logistico di Novoli ed il polo ospedaliero di Careggi;

**Dato atto** altresì che la "ZTL Scudo Verde" sarà protetta da un sistema di controllo telematico degli accessi che prevede la realizzazione di una rete di varchi telematici per il controllo dei veicoli in transito composta da 77 punti di controllo, di cui 73 in ingresso alla città e 4 in uscita;

**Tenuto conto** che l'impiego di sistemi telematici per la rilevazione degli accessi consente di sviluppare, nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità già avviate, una disciplina di salvaguardia ambientale sul territorio cittadino, regolando i transiti all'interno dell'area individuata, riducendo gli effetti negativi di congestione e di inquinamento e fornendo un valido strumento per il miglioramento del traffico all'interno dell'area urbana di Firenze e dell'intera area metropolitana;

#### **Richiamate:**

- la propria deliberazione n. 2020/G/00479 con la quale è stato approvato il progetto definitivo relativo all'intervento *Sistemi infotelematici per il controllo e la gestione del traffico pubblico e privato sulla rete urbana – "Scudo Verde"* e delineati, in via preliminare, le finalità, l'impianto normativo e le limitazioni da introdurre nella futura "ZTL Scudo Verde", con le relative deroghe, rinviando tuttavia una più precisa definizione di tali aspetti al momento della effettiva istituzione della zona di cui all'art. 7, comma 9, del Nuovo Codice della Strada;
- la determinazione dirigenziale n. DD/2021/07548 con la quale è stato approvato il progetto esecutivo relativo al suddetto intervento.

#### **Richiamati inoltre:**

- l'art. 3, comma 1, n. 54 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.Lgs. n.285 del 30/04/1992, secondo cui per Zona a Traffico Limitato (ZTL) si intende un'area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli;
- l'art. 7, comma 9, del Nuovo Codice della Strada, ove si precisa che i Comuni con deliberazione della Giunta Comunale 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;
- le "Linee Guida per la regolazione della Circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato" emanate il 28/06/2019 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

**Ricordato** come la tariffazione costituisca un ulteriore strumento a disposizione dei comuni, oltre al potere di carattere generale di applicare divieti e limitazioni a tutte o solo ad alcune categorie di veicoli, per disincentivare la circolazione dei veicoli a motore e ridurre la congestione stradale - oltre che l'inquinamento ambientale - nei centri abitati ed in particolare nelle ZTL;

**Preso atto** che lo stesso comma 9 dell'art. 7 del Nuovo Codice della Strada, come recentemente modificato con D.L. 16/06/2022 n. 68 convertito con L. 05/08/2022 n. 108, prevede che *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 ma stabilisce che le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché [...] i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi*, sono individuate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

**Tenuto conto** che nelle more dell'emanazione di tale decreto ministeriale *non possono essere istituite nuove ZTL a pagamento né assoggettate al pagamento ZTL esistenti*, come precisato dal



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con propria nota prot. 10797 del 25/08/2022;

**Ritenuto** pertanto, anche alla luce della normativa sopra richiamata, di procedere con l'istituzione della nuova Zona a Traffico Limitato denominata "ZTL Scudo Verde" prevedendo esclusivamente le limitazioni alla circolazione di carattere ambientale, sulla base delle caratteristiche emissive dei veicoli, e rinviando l'eventuale introduzione della tariffazione a successivi atti da adottare a seguito dell'emanazione del suddetto decreto ministeriale;

**Dato atto** che la nuova Zona a Traffico Limitato denominata "ZTL Scudo Verde" viene istituita, ai sensi del comma 9 dell'art. 7 del Nuovo Codice della Strada, per motivi di congestione ed ambientali, cioè con la finalità sia di limitare la congestione stradale che di ridurre l'inquinamento, mitigando gli effetti del traffico in particolare sulla salute, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

**Ritenuto** opportuno applicare all'interno della ZTL "Scudo Verde" le limitazioni di circolazione dei veicoli inquinanti previste per l'anno 2024 dal citato Accordo di Programma tra la Città Metropolitana di Firenze e i comuni che ne fanno parte, pur nelle more dell'approvazione dello stesso;

**Vista** la proposta di istituzione della nuova Zona a Traffico Limitato "Scudo Verde" predisposta dalla Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità, costituita:

- dalla planimetria riportante il perimetro della "ZTL Scudo Verde", corrispondente a quello già individuato con la deliberazione n. 2020/G/00479 del 01/12/2020 (All. 1)
- dalla tabella dei divieti ambientali previsti per ciascuna categoria di veicoli e classe Euro di emissione, con le relative deroghe (All. 2)
- dal "Disciplinare tecnico ZTL Scudo Verde", con il quale è definita nel dettaglio la disciplina della nuova ZTL per quanto riguarda l'ambito territoriale di applicazione, gli orari di vigenza, i divieti esistenti, le deroghe al divieto di accesso, le categorie aventi diritto a tali deroghe e quant'altro necessario alla circolazione nella "ZTL Scudo Verde" (All. 3);

**Valutato** positivamente tale progetto e ritenuto pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del Nuovo Codice della Strada ed in coerenza col PRQA, col PAC e col PUMS, di procedere per le sopra richiamate motivazioni ambientali e di riduzione della congestione stradale, all'istituzione di una nuova ZTL denominata "ZTL Scudo Verde", come individuata e disciplinata negli allegati sopra richiamati, parti integranti e sostanziali del presente atto;

**Considerato** che la disciplina viabilistica che si propone all'interno della nuova "ZTL Scudo Verde", meglio dettagliata nel suddetto "Disciplinare" (All. 3), è caratterizzata dai seguenti elementi:

- l'istituzione del divieto di accesso e circolazione dinamica dalle 00:00 alle 24:00 di tutti i giorni dal lunedì alla domenica, per i veicoli individuati sulla base delle loro prestazioni ambientali secondo quanto indicato nell'Allegato 2;
- l'esclusione dal divieto di alcune categorie di veicoli e/o tipologie di utenti della strada, in analogia a quanto già previsto dalle ordinanze vigenti, tra i quali sono compresi:
- i veicoli di proprietà o in uso esclusivo alle Forze Armate, alle Forze di Polizia, alla Polizia Locale, alla Croce Rossa Italiana, ai Vigili del Fuoco, alle Organizzazioni riconosciute operanti in materia di protezione civile;
- le autoambulanze ed i veicoli adibiti ad attività di primo soccorso o trasporto socio-sanitario programmato o di emergenza, di proprietà o in uso esclusivo a Pubbliche Assistenze e Misericordie;
- i veicoli per trasporti specifici muniti permanentemente di speciali attrezzature per il trasporto dei disabili motori, così classificati dall'art. 203, lett. H, comma 1, del D.P.R. n. 495/1992;
- i veicoli che espongono il contrassegno per disabili di cui all'art. 188 C.d.S. (CUDE) il cui titolare sia a bordo del veicolo;
- veicoli di enti, associazioni ed altri soggetti pubblici o privati che svolgono servizi di assistenza sociosanitaria e di salvaguardia degli animali all'interno del Comune di Firenze;

- veicoli di soggetti che svolgono servizi di trasporto pubblico di linea, di igiene ambientale e raccolta rifiuti, ed altri servizi essenziali quali gas, acqua, energia elettrica e telefonia;
- veicoli con alimentazione a metano o a GPL, o bifuel (benzina-metano, benzina-gpl);
- i veicoli d'interesse storico e collezionistico dotati di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti o riportanti sulla carta di circolazione il riconoscimento della storicità;
- l'accesso e la circolazione degli autobus (cat. M2 ed M3) è consentita esclusivamente nel rispetto della specifica disciplina che regola la già vigente "ZTL Autobus" di cui alla Deliberazione di Giunta n. DG/2023/00482 del 17/10/2023;

**Preso atto** che, al fine di rendere compatibile la presente disciplina con la possibilità di controllo elettronico, gli impianti per la rilevazione degli accessi saranno attivati a seguito di relativa autorizzazione ministeriale ai sensi del D.P.R. n. 250/1999;

**Preso atto** altresì che, al fine di consentire il controllo degli accessi tramite i suddetti impianti, è indispensabile acquisire preventivamente presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le banche dati relative ai veicoli circolanti;

**Dato atto** pertanto che la disciplina della "ZTL Scudo Verde" entrerà in vigore solamente al termine delle attività tecniche e amministrative finalizzate al completamento ed alla attivazione del sistema di controllo telematico, oltre che all'adozione dei necessari provvedimenti dirigenziali per la precisa determinazione di obblighi, limitazioni e modalità operative e gestionali della ZTL derivanti dal presente atto;

**Ricordato** che:

- la società Servizi alla Strada S.p.A. è controllata al 100% dal Comune di Firenze;
- con deliberazione n.2017/G/00068 la Giunta Comunale ha approvato il contratto di servizio con SAS S.p.A. in cui all'art.4 si individuano i servizi affidati rinviando ai disciplinari attuativi l'efficacia degli affidamenti che con essi si realizza;
- la suddetta deliberazione dà incarico alle Direzioni Comunali di provvedere a quanto necessario per addvenire alla sottoscrizione dei nuovi disciplinari per l'affidamento a SAS dei servizi individuati all'art.4 del contratto di servizio stesso;
- ai sensi della lett. D) del citato art. 4 del Contatto Generale di Servizio sono affidate a SAS S.p.a. le *"attività di rilascio contrassegni di competenza dell'A.C. inerenti la circolazione e la sosta dei veicoli previsti da leggi, regolamenti e/o disciplinari (a titolo esemplificativo contrassegni per invalidi, ZTL bus, ZTL, aree pedonali etc.), riscossione delle relative somme di denaro in nome e per conto del Comune di Firenze ed attività informative all'utenza e di front-office correlate"* fra le quali rientrano quindi le attività che dovranno essere svolte per la gestione della nuova ZTL Scudo Verde;
- in ottemperanza alla suddetta deliberazione, con la determinazione dirigenziale n. 2019/DD/00677 è stato approvato dalla Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità il disciplinare attuativo del servizio di rilascio delle autorizzazioni per l'accesso e la circolazione nella ZTL Autobus e nella ZTL "Centro Storico", nonché la riscossione delle relative somme di denaro, il tutto in nome e per conto del Comune di Firenze;

**Ritenuto** pertanto necessario dare indirizzo ai competenti uffici della Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità di procedere alle eventuali integrazioni del suddetto disciplinare attuativo di cui alla determinazione dirigenziale n. 2019/DD/00677 al fine di regolamentare lo svolgimento da parte della SAS S.p.A. delle attività di gestione della nuova ZTL Scudo Verde;

**Dato atto** che:

- la spesa per la realizzazione del sistema di rilevazione degli accessi e per l'installazione della segnaletica necessaria all'attuazione del provvedimento è già compresa nel quadro

economico del progetto “Sistemi infotelematici per il controllo e la gestione del traffico pubblico e privato sulla rete urbana – ZTL “Scudo Verde” CC.OO. 190094 -190067 -170099 -170157 -180090 CUP H16C18000660005” e quindi non richiederà specifici stanziamenti;

- la spesa per l’acquisizione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle banche dati dei veicoli circolanti è stimata in € 700.000,00 ed è prevista sul cap. 33720 del bilancio di previsione per l’anno 2023;
- gli eventuali costi aggiuntivi da riconoscere a SAS Spa per la gestione della nuova ZTL Scudo Verde, il cui avvio è ipotizzabile a marzo 2024, troveranno copertura nel capitolo 33315 del nuovo bilancio di previsione 2024-2026 attualmente in fase di predisposizione;

**Visti** i pareri di regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento, ai sensi e per gli effetti dell’art. 49 del D.Lgs del 18 agosto 2000, n. 267;

**Visto** lo Statuto comunale nel suo complesso;

**Ritenuto** di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell’articolo 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, al fine di consentire la tempestiva adozione dei provvedimenti attuativi conseguenti di carattere gestionale;

## **DELIBERA**

per le ragioni di cui in premessa:

1. di istituire, ai sensi dell’art. 7 comma 9 del Nuovo Codice della Strada, per motivi di congestione ed ambientali, la Zona a Traffico Limitato “Scudo Verde” (ZTL Scudo VerdeZSV), corrispondente al territorio comunale compreso nel perimetro individuato con Deliberazione n. 2020/G/00479 e riportato nell’allegato cartografico allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (All. 1);
2. di istituire, all’interno del perimetro della “ZTL Scudo Verde” di cui al punto 1), il divieto di accesso e di circolazione dinamica dalle ore 00.00 alle ore 24.00, dal lunedì alla domenica, dei veicoli individuati sulla base delle prestazioni ambientali, secondo quanto indicato nel prospetto allegato quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (All. 2);
3. di approvare il “Disciplinare tecnico della Zona a Traffico Limitato Scudo Verde”, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (All. 3), con il quale è definita nel dettaglio la disciplina della nuova ZTL per quanto riguarda l’ambito territoriale di applicazione, gli orari di vigenza, i divieti esistenti, le deroghe al divieto di accesso, le categorie aventi diritto a tali deroghe e quant’altro necessario alla circolazione nella “ZTL Scudo Verde”;
4. di dare atto che la “ZTL Scudo Verde” sarà protetta da un sistema di varchi telematici per il controllo e la gestione del traffico, come individuato con deliberazione n. 2020/G/00479 e successivi atti gestionali attuativi;
5. di dare atto che le disposizioni più restrittive che regolano le ZTL, le aree pedonali e le corsie riservate al trasporto pubblico presenti all’interno del territorio comunale rimangono in vigore e le relative sanzioni sono applicate a coloro che vi circolano senza titolo;
6. di stabilire che le autorizzazioni già rilasciate per l’accesso alle ZTL “Centro Storico” a veicoli sottoposti alle limitazioni previste con il presente atto rimangono valide fino alla loro data naturale di scadenza e consentono l’accesso dei veicoli anche alla ZTL “Scudo Verde”;
7. di dare atto che il presente provvedimento entrerà in vigore a seguito dell’assunzione di tutti i provvedimenti attuativi ed autorizzativi previsti dalle vigenti norme ed all’installazione della prescritta segnaletica stradale;

8. di demandare alla Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità l'adozione degli atti gestionali per l'attuazione del presente provvedimento e l'acquisizione presso il Ministero competente dei dati relativi ai veicoli circolanti;
9. di individuare come soggetto gestore la società Servizi alla Strada Spa, che agirà in nome e per conto del Comune di Firenze nell'ambito del Contratto generale di Servizi approvato con Deliberazione n. 2017/G/00068;
10. di incaricare il Corpo di Polizia Municipale di assicurare adeguata vigilanza al provvedimento;
11. di incaricare l'ufficio preposto alla gestione dei canali di comunicazione del Comune di Firenze di adottare ogni utile accorgimento per assicurare la massima diffusione dei provvedimenti di cui sopra;
12. di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

#### ALLEGATI PARTE INTEGRANTE

- All 1 - Corografia Generale Scudo Verde.pdf -

e9c1f0c08a2c4c54eca8c7732c90fdb89a9ea8ccff9999998fd15e20951b56c8

- All 2 - Tabella divieti ZTL SV.pdf -

347c115306ca8fead7360d202dee356d173932b8560289f962aeabbda1b64944

- All 3 - Disciplinare ZTL Scudo Verde.pdf -

787c1fc9eb68f339ad63e29cfb4943bc863cd34348c4a18dd6d18351767c599e

#### Elenco Movimenti

N°	Tipo Mov.	Esercizio	Capitolo	Articolo	Impegno/ Accertamento	Sub Impegno/Sub Accertamento	Importo	Beneficiario
1)	U	2023	33720		2023/9605		€ 700.000,00	-
2)	U	2023	33315		2024/1442		€ 100.000,00	-
3)	U	2023	33315		2025/442		€ 100.000,00	-

<b>PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA</b>	
Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 24/11/2023	Il Dirigente / Direttore Ceoloni Alessandro
<b>PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE</b>	
Si esprime parere di regolarità contabile favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 28/11/2023	Il Dirigente / Direttore Cassandrini Francesca

LA GIUNTA APPROVA COL SEGUENTE RISULTATO:

Favorevoli	9: Dario NARDELLA, Alessia BETTINI, Elisabetta MEUCCI, Stefano GIORGETTI, Maria Federica GIULIANI, Giovanni BETTARINI, Sara FUNARO, Benedetta ALBANESE, Cosimo GUCCIONE,
Contrari	0
Astenuti	0
Non votanti	0

**E CON IDENTICO RISULTATO HA DICHIARATO IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE IL PROVVEDIMENTO.**

**Il Segretario Generale**

Giuseppe Ascione

**Il Presidente**

Dario Nardella

Le firme, in formato digitale, sono state apposte sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). Il presente documento è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Firenze, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.