



Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

P.G. N.: 329762/2017

N. O.d.G.: 358/2017

Data Seduta Giunta : 03/10/2017

Data Seduta Consiglio : 23/10/2017

Richiesta IE

Oggetto: **PROVVEDIMENTI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE: MODIFICHE ALLE REGOLE DI ACCESSO ALLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO (Z.T.L.), ED ALLE TARIFFE PER LA SOSTA .**

- Delibera di Consiglio -

Operatore Corrente : |

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

Premesso che:

la mobilità urbana rappresenta per l'Unione Europea un fattore di crescita e occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile; la Commissione Europea ha adottato il Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" allo scopo di promuovere il dibattito sui grandi temi e criticità della mobilità urbana e di ricercare, in collaborazione con tutte le Parti interessate, soluzioni efficaci e percorribili per lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile;

la Commissione Europea ha adottato il libro bianco "Trasporti 2050" per un sistema di trasporti concorrenziale in grado di incrementare la mobilità dei passeggeri e delle merci arrivando ad una riduzione delle emissioni di anidride carbonica nei trasporti del 60% entro il 2050;

la Regione Emilia Romagna considera tra gli obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, tenuto conto delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente e riconosce che il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e, nello stesso tempo, per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale;

Premesso, inoltre, che:

nel nuovo Documento Unico di Programmazione (DUP) 2017-2019 del Comune di Bologna è declinata, al par. 3.5 del Volume 2, la Linea programmatica di mandato **"Bologna Città Circolare - Mobilità: un modello convergente"**.

- è indicato quale obiettivo primario del nuovo mandato quello di creare un nuovo modello di mobilità che consenta di integrare il sistema dei trasporti urbano con la rete infrastrutturale metropolitana, con la pianificazione urbanistica e territoriale di area vasta e con la capacità mettere a sistema i fabbisogni dei diversi fruitori della strada (il trasporto pubblico, la consegna delle merci, la tutela dell'utenza debole, gli spostamenti per lavoro, ecc.);
- l'obiettivo generale dell'attività di pianificazione nel suo complesso dovrà

consentire di migliorare le condizioni di qualità urbana e ambientale, realizzando politiche integrate: della mobilità sostenibile, della riqualificazione degli spazi pubblici, della tutela ambientale, per consentire ai cittadini/abitanti, stabili e temporanei, di fruire delle migliori condizioni di accessibilità, utilizzando modi di fruizione "dolce" basate sulla pedonalità, sull'uso della bicicletta e del mezzo pubblico, realizzando un sistema di accesso sostenibile ed integrato, facilmente comunicabile e comprensibile e quindi una città più lenta, silenziosa, respirabile;

- tali azioni consolidano e valorizzano il recupero di qualità ambientale, conseguito con limitazione del traffico, compensando con il recupero di attrattività la penalizzazione alla accessibilità autoveicolare;
- è previsto di agire, da subito, senza dover necessariamente attendere l'approvazione e attuazione degli strumenti di pianificazione, anzi tutto sulla regolamentazione (ordinanze, rilascio dei permessi, segnaletica, ...) in modo dinamico e mirato, definendo varie azioni, progetti e interventi nei diversi settori del piano della pedonalità o, comunque, con esso coerenti.

Il DUP prevede che gli strumenti principali della nuova fase di pianificazione in materia di mobilità siano il Piano Urbano della Mobilità Metropolitana Sostenibile (PUMS) e il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che dovranno essere sviluppati in modo sincrono e coordinato per garantire una piena coerenza strategica a scala metropolitana. Tali piani, attualmente in fase di predisposizione, dovranno delineare le linee di azione nei diversi ambiti tematici in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità;

la predisposizione del PUMS, di competenza della Città Metropolitana, rientra tra i contenuti dei principali documenti di indirizzo della Commissione Europea in tema di trasporti: si tratta di un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale medio lungo, ovvero come un piano di bacino metropolitano che sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e metropolitana. Tale sistema si correla e coordina con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunali, avendo come suo fulcro principale il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e l'integrazione dei servizi per la mobilità (il Comune di Bologna ha approvato le Linee di indirizzo per la redazione del PUMS con Delibera di Giunta P.G. 140344/2016);

al fine di rendere coerenti e coordinati gli strumenti di pianificazione e di gestione della mobilità, la predisposizione del PUMS comporta la necessità di redigere un nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune, finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e al risparmio energetico, in accordo con gli indirizzi, le strategie e le azioni individuate dal PUMS. Allo scopo di massimizzare la coerenza complessiva del sistema della pianificazione in tema di mobilità il PUMS detterà, inoltre, gli indirizzi per l'aggiornamento e il coordinamento dei PGTU dei Comuni del territorio, con particolare riferimento a quelli contermini.

Rilevato che:

in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada", il Comune di Bologna si è dotato del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU); a partire dall'adozione del primo Piano Generale del Traffico Urbano nel 1996, è stato dato avvio al Piano Sosta come strumento di regolazione della domanda di mobilità e sosta;

con Delibera di Consiglio P.G. 30429/2006 si è proceduto all'approvazione del Piano per la distribuzione delle merci in città e con Delibera di Consiglio P.G. 109827/2007 è stato approvato il vigente "Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU 2006), le cui azioni sono finalizzate ad un miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini con interventi integrati mirati a garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città in una logica di incremento del trasporto pubblico e di tutela delle zone a maggior pregio ambientale e architettonico, da attuarsi anche tramite la regolamentazione dell'uso del mezzo privato ed la diversione modale a favore dell'utilizzo del trasporto pubblico;

il Piano merci e il PGTU 2006 hanno stabilito il principio di accessibilità alla ZTL per i veicoli merci (cosiddetti "operativi") differenziandoli in diverse classi in ragione della loro ecocompatibilità (al fine di incentivare il ricambio veicolare verso mezzi a basso impatto) e l'introduzione della tariffazione per i medesimi, demandando a successivi atti di Giunta (come previsto nel par. 6.7.2 del PGTU e nel par. 1.2 del Piano merci) sia l'individuazione dell'esatta articolazione tariffaria, sia l'aggiornamento della composizione delle classi ecologiche alla luce dell'evoluzione del parco veicolare (con delibere di Giunta P.G. 59401/2006 e P.G. 155012/2012 fu quindi definito il quadro tariffario e introdotta la validità annuale dei contrassegni "operativi");

Rilevato, inoltre, che, trascorsi molti anni dall'introduzione di tali disposizioni, nell'ultimo triennio sono stati adottati i seguenti provvedimenti di aggiornamento :

Delibera di Consiglio P.G. 367149/2014 avente per oggetto "AGGIORNAMENTO E RIMODULAZIONE DELLE TARIFFE ATTINENTI LA MOBILITA' SOSTENIBILE E ISTITUZIONE DI DIRITTI DI ISTRUTTORIA." nella quale furono previste una serie di misure, da attuarsi in fasi successive e con specifici provvedimenti attuativi, tenuto conto anche della complessità organizzativa richiesta dalle diverse disposizioni approvate;

Delibera di Giunta P.G. 127532/2015 avente per oggetto "DEFINIZIONE DELLA NUOVA ARTICOLAZIONE TARIFFARIA INERENTE LA MOBILITA' SOSTENIBILE: CONTRASSEGNI PER VEICOLI COSIDDETTI "OPERATIVI" E TICKET ACCESSO ZTL" con cui, tra l'altro, al fine di perseguire in misura sempre maggiore obiettivi quali la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e della congestione stradale, la razionalizzazione e ottimizzazione della distribuzione urbana delle merci si è aggiornata l'articolazione tariffaria annuale dei contrassegni "operativi" e la composizione delle classi ecologiche alla luce dell'evoluzione del parco veicolare, differenziando le tariffe in modo tale da privilegiare i titolari di attività con sede all'interno della ZTL, che utilizzino un minor numero di veicoli e a minore impatto ambientale e che ottimizzino le modalità di consegna, rispetto alle attività che non abbiano una o più di queste caratteristiche, attraverso aumenti di tariffe il più possibile proporzionali ed equilibrati (tenuto conto anche della necessità di adeguamenti e razionalizzazioni gradualmente dell'articolazione tariffaria);

Delibera di Giunta P.G. 182167/2016 avente per oggetto "AGGIORNAMENTO ARTICOLAZIONE TARIFFE ANNUALI PER L'ACCESSO NELLA ZTL DEI POSSESSORI DI CONTRASSEGNI COSIDDETTI 'OPERATIVI' " con la quale, in linea con quanto convenuto con il "Tavolo Merci" ed in previsione dell'attuazione di ulteriori misure volte a migliorare la sosta operativa, incentivare il rinnovo del parco veicolare e semplificare gli oneri burocratici per le imprese, sono state rimodulate le tariffe annuali relative ai contrassegni "operativi" calmierandole ulteriormente, fatta eccezione per quelle tariffe base che, per evitare di arrecare eccessivi stravolgimenti della configurazione tariffaria, già per effetto della Delibera di Giunta P.G.

127532/2015 si attestavano al di sotto delle tariffe minime fissate dalla Delibera di Consiglio P.G. 367149/2014;

i provvedimenti di aggiornamento tariffario di cui sopra hanno portato risultati in termini di riduzione dei permessi e di miglioramento della qualità del parco veicolare, processi che in base alle previsioni del citato DUP 2017-2019 è necessario continuare a incentivare, anche nelle more dell'adozione dei nuovi strumenti di pianificazione già citati (PUMS e nuovo PGTU).

Vista l'Ordinanza P.G. 95591/2016 avente per oggetto "TESTO UNICO RELATIVO ALL'ACCESSO ALLA ZTL DEL CENTRO STORICO" nel quale sono indicate le varie tipologie di permessi di accesso e le regole per il rilascio dei medesimi ;

Vista la Delibera di Consiglio P.G. 60086/2017 avente per oggetto *"PIANO SOSTA E SERVIZI COMPLEMENTARI ALLA MOBILITA': INDIRIZZI ALL'AGENZIA DELLA MOBILITA' S.R.M. SRL PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI GARA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO E AUTORIZZAZIONE ALLA RELATIVA SPESA. MODIFICHE AL QUADRO TARIFFARIO DEI PARCHEGGI."*

Visto tutto quanto sopra premesso, si evidenzia quanto di seguito specificato, per paragrafi suddivisi in argomenti omogenei.

ACCESSI E SOSTA PER VEICOLI COSIDDETTI "OPERATIVI"

La Regione Emilia Romagna ha approvato la proposta di Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) con Deliberazione Assembleare Prog.115 del 11 aprile 2017, il quale contiene le misure per il risanamento della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite fissati dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs 155/2010. Il PAIR, riportando i fattori di emissione delle diverse tipologie di veicoli, evidenzia la maggiore emissività dei motori diesel rispetto ai motori alimentati a benzina, in particolare per quel che riguarda inquinanti critici quali gli ossidi di azoto, le cui emissioni non sono peraltro influenzate dalla installazione di dispositivi di abbattimento quali filtri anti particolato (che quindi non incidono sulla classificazione ecologica dei veicoli); questa maggiore emissività dei veicoli diesel si rispecchia nelle politiche di limitazioni al traffico già in essere, e richiamate dal PAIR, oltre che nelle azioni previste dal Piano quali l'adozione di specifiche misure emergenziali per l'agglomerato di Bologna di cui all'art. 30 delle Norme Tecniche d'Attuazione che limitano, già da ottobre 2014, la circolazione di diesel EURO 4 al verificarsi di ripetuti superamenti dei limiti di legge .

Si ritiene opportuno procedere all'aggiornamento delle disposizioni relative al rilascio dei contrassegni cosiddetti "operativi", disponendo che non vengano più rilasciati i contrassegni "operativi" a veicoli a benzina Euro 0-1 e diesel 0-1-2-3-4; si prevede che tale modifica, a regime, possa comportare una riduzione di oltre 4.500 veicoli attualmente autorizzati all'accesso nella ZTL, qualora non vengano sostituiti con altri più eco-compatibili.

Ai sensi del par. 5.8 della Direttiva Ministeriale 12/04/1995 per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, trattandosi di variazione a piano particolareggiato/esecutivo del traffico, prima dell'adozione della presente Delibera sono state consultate le categorie interessate, nel corso di apposita riunione svoltasi in data 13/09/2017 del cosiddetto "Tavolo Merci", in cui si sono per lo più condivisi alcuni obiettivi di carattere generale del provvedimento .

Il Tavolo merci ha chiesto di suddividere in due fasi il provvedimento ritardando di un anno l'entrata in vigore per quanto riguarda i diesel euro 4. L'Amministrazione ha,

pertanto, proposto la seguente scansione temporale del provvedimento :

- dal 31 luglio 2018 non verranno più rilasciati i contrassegni operativi per i veicoli benzina euro 0-1 e diesel euro 0-1-2-3; la data è individuata in relazione alla scadenza della maggior parte dei rinnovi dei medesimi e da attuarsi in maniera progressiva alle naturali scadenze;

- per quanto riguarda invece i diesel euro 4 i contrassegni continueranno ad essere rilasciati fino al 31 luglio 2019;

Si evidenzia che è necessario il mantenimento dell'equilibrio economico delle operazioni affidate nell'ambito del contratto di servizio relativo al Piano Sosta e servizi complementari: si dispone, pertanto, che a consuntivo, trascorso un anno dall'entrata in vigore delle nuove disposizioni restrittive di rilascio contrassegni, l'affidatario presenti una rendicontazione analitica, per categoria, che indichi le differenze sui numeri di veicoli e sugli incassi tariffari, che sarà oggetto di verifica in contraddittorio con la S.R.M. ed il Comune, al fine di determinare l'eventuale riequilibrio a valere sul canone dovuto contrattualmente al Comune, se ed in quanto necessario.

Si ritiene infine opportuno fornire, come linee di indirizzo, da verificare e definire in ambito di nuovo PGTU:

- l'eventuale opportunità di successiva modifica delle ordinanze di accesso alle Z.T.L. ed alle aree pedonali laddove individuano attualmente differenziazioni di fasce orarie di accesso in relazione alle classi ecologiche ;

- la progressiva riduzione, anche con riguardo alle altre categorie di permessi per l'accesso alla Z.T.L., seguendo il medesimo criterio della compatibilità ambientale dei veicoli interessati utilizzato per i contrassegni operativi .

NOLEGGIO CON CONDUCENTE AUTOBUS (N.C.C. BUS COSIDDETTI "TURISTICI")

Per la conformazione del Centro Storico di Bologna l'accesso di tali veicoli, di dimensioni ingombranti, è critico, ed è quindi già regolamentato con apposite ordinanze, che stabiliscono i percorsi, e la sosta per il carico e scarico in Piazza Malpighi. Anche a seguito dei lavori di ristrutturazione della Piazza si rende ancora maggiormente necessario limitare quanto più possibile tali accessi, tenuto conto, peraltro, della possibilità di utilizzare l'Autostazione delle corriere posta in Piazza XX Settembre, nella quale le operazioni di carico e scarico passeggeri sono consentite gratuitamente.

Considerato che la problematica sopra esposta è da riferirsi principalmente ai bus turistici accedenti da fuori provincia, si ritiene necessario modificare le regole di accesso solo per quest'ultima categoria, che potrà accedere alla Z.T.L. mediante i percorsi individuati dalle specifiche ordinanze, previo pagamento di un ticket di accesso di importo Euro 100,00 al giorno.

Sono equiparati ai bus turistici accedenti da fuori provincia gli scuolabus che fanno trasporto scolastico per conto dei comuni fuori Città Metropolitana di Bologna .

Non si prevede invece in questa fase sperimentale di modificare le seguenti categorie:

gli N.C.C. bus della Città Metropolitana di Bologna ed i bus in servizio di navetta

urbana, autorizzati all'esercizio dell'attività dall'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl e dall'Ufficio Sirio - R.I.T.A. del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, continuano ad essere inseriti gratuitamente nel sistema accesso alla Z.T.L. con le attuali regole;

gli scuolabus che fanno trasporto scolastico per conto dei Comuni della Città Metropolitana di Bologna, autorizzati dall' Ufficio Sirio - R.I.T.A. del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, continuano ad essere inseriti gratuitamente nel sistema di accesso alla Z.T.L. con le attuali regole, a seguito di comunicazione da parte del Comune per cui operano.

gli N.C.C. bus diretti agli alberghi continuano ad essere inseriti gratuitamente nel sistema dagli alberghi stessi, nel rispetto degli specifici accordi stipulati con il Comune ai sensi delle ordinanze vigenti.

AUTOCARAVAN (CAMPER)

Sono state segnalate criticità in relazione alla sosta prolungata degli autocaravan, con particolare riferimento ad aree particolarmente sensibili e non idonee a tale finalità, quali ad esempio le aree di sosta all'interno dei Giardini Margherita. Successivamente le associazioni dei campeggiatori sono state sentite in Commissione Consiliare, per individuare ogni possibile soluzione al fenomeno.

Si ritiene opportuno avvalersi della disposizione di cui all'art.185 del Codice della Strada, prevedendo in particolare l'introduzione di una tariffa maggiorata del 50% con riferimento agli abbonamenti per la sosta su strada previsti dal piano tariffario attuale (giornaliero, mensile, semestrale).

VEICOLI IBRIDI CON MOTORE ELETTRICO

Gli accessi di tali veicoli alla Z.T.L. ed alla cosiddetta "T" risultano di molto superiori alla quota del parco veicolare effettivamente circolante su Bologna (6% degli accessi fronte di un parco circolante a Bologna del 1%); quindi per non snaturare gli obiettivi del PGTU vigente che, da un lato promuovono il ricambio veicolare verso classi ambientali meno impattanti, ma dall'altro impongono la riduzione degli accessi alla ZTL, si dispone, come prima misura sperimentale:

- che solo i veicoli ibridi dei cittadini residenti a Bologna (ed aziende aventi sede a Bologna) continuino ad usufruire delle esenzioni per la sosta previste dal piano tariffario vigente. Per gli altri si applicherà l'attuale disciplina di agevolazione prevista per i veicoli alimentati a metano e GPL;

- di non consentire più ai veicoli ibridi non residenti a Bologna (ed aziende con sede fuori Bologna) l'accesso nelle seguenti zone/aree: la cosiddetta "T" (Indipendenza, Rizzoli, U.Bassi), S.Francesco/Pratello, zona universitaria "U", Via Azzogardino, Piazza Medaglie D'Oro.

Si ritiene infatti che in vista del redigendo nuovo PGTU, nel quale si farà una valutazione complessiva su tutte le categorie sia in relazione all'accesso che alla sosta, un provvedimento di natura anticipatoria e sperimentale, con solo riferimento agli ibridi non bolognesi (che costituiscono i 2/3 delle vetofanie valevoli per accesso e sosta), sia un primo intervento utile al contenimento dell'utilizzo del mezzo privato; il provvisorio mantenimento delle attuali agevolazioni per i residenti a Bologna si rende opportuno, altresì, in quanto occorrerà verificare mediante successiva istruttoria l'eventuale contemporaneo possesso di analoghi requisiti per accesso/sosta (residenti, altre categorie di contrassegni) e valutare quindi le soluzioni conseguenti.

In tale ottica di progressiva differenziazione in vista di una rivisitazione complessiva del sistema di accessi e sosta e con la finalità delle necessarie istruttorie, si dispone che le nuove vetrofanie per i veicoli ibridi vengano classificate in base alla residenza/sede del proprietario/azienda, nonché che abbiano scadenza biennale dal rilascio.

Ritenuto quindi opportuno, in relazione ai vari paragrafi sopra elencati:

- approvare le conseguenti modifiche all'Allegato 1 alla Delibera di Consiglio P.G. 60086/2017 ed all'Allegato alla Delibera di Giunta P.G. 182167/2016, che vengono sostituiti dagli Allegati 1 ed A al presente provvedimento;
- dare mandato al direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di adottare gli atti attuativi necessari, con particolare riferimento alle modifiche alle ordinanze in essere, al fine di recepire tutte le modifiche indicate nel presente provvedimento;
- stabilire che l'entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente provvedimento (con l'esclusione dei contrassegni operativi già sopra stabilita) sarà definita dal Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, tenuto conto dei tempi necessari all'implementazione operativa e dell'attuale svolgimento da parte di S.R.M. della citata gara per il nuovo affidamento della gestione del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità.

Dato atto che le disposizioni del presente provvedimento, in linea con gli indirizzi declinati nel DUP 2017-2019 già citato, hanno comunque nel loro complesso carattere sperimentale e saranno, conseguentemente, soggette a verifica operativa in sede di prima attuazione, con la finalità di inserirle in un quadro di azioni coordinate e coerenti nell'ambito dei redigenti strumenti di pianificazione settoriale, PUMS e nuovo PGTU.

Dato atto, infine, che:

i contenuti della presente deliberazione sono stati condivisi con l'Agenzia della Mobilità S.R.M. srl, anche in relazione al coordinamento delle varie operazioni attuative da porre in essere e tenuto conto della gara per il nuovo affidamento della gestione del Piano Sosta e servizi complementari attualmente in corso di svolgimento da parte dell'Agenzia;

i relativi flussi finanziari (canoni mensili spettanti al Comune da parte dell'affidatario) sono disciplinati dal contratto di servizio vigente, nonché dal capitolato della gara attualmente in corso, che regolerà il nuovo affidamento;

il contenuto del presente provvedimento, nel suo complesso, potrà comportare scostamenti dei livelli di entrata sui citati canoni, la cui esatta definizione potrà avvenire a seguito delle fasi di implementazione operativa a seguito delle quali saranno apportati gli eventuali adeguamenti alle previsioni di entrata degli strumenti di programmazione economico-finanziaria del Comune;

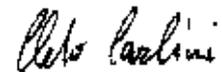
Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie;

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture congiuntamente al Dipartimento Cura e Qualità del Territorio;

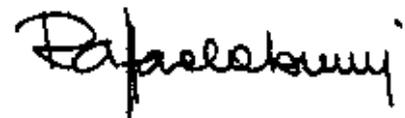
DELIBERA

- 1) DI APPROVARE, per le motivazioni espresse in premessa, le conseguenti modifiche all'Allegato 1 alla Delibera di Consiglio P.G. 60086/2017, che viene sostituito dall'Allegato 1 al presente provvedimento.
- 2) DI APPROVARE, per le motivazioni espresse in premessa, le conseguenti modifiche all'Allegato alla Delibera di Giunta P.G. 182167/2016, che viene sostituito dall'Allegato A al presente provvedimento.
- 3) DI DARE MANDATO al direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di adottare gli atti attuativi necessari, con particolare riferimento alle modifiche alle ordinanze in essere, al fine di recepire tutte le modifiche indicate nel presente provvedimento.
- 4) DI STABILIRE che l'entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente provvedimento (con l'esclusione dei contrassegni operativi già definita in premessa) sarà definita dal Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, tenuto conto dei tempi necessari all'implementazione operativa e dell'attuale svolgimento da parte di S.R.M. della citata gara per il nuovo affidamento della gestione del Piano Sosta e servizi complementari alla mobilità.

Il Direttore del Settore
Cleto Carlini



Il Capo Dipartimento
Raffaella Bruni



Documenti allegati (parte integrante):



Allegato 1 - quadro tariffario sosta disposizioni.odt Allegato A tariffe operativi.odt

Documenti in atti :



TESTO UNICO ZTL PG 95591-16.pdf



TESTO UNICO ZTL ALL. P.G. 95591-16.pdf

Si riportano per maggiore comprensione i testi dei due allegati al presente provvedimento , con

evidenziate le modifiche rispetto a quelli vigenti.



Allegato 1 (modifiche in evidenza).odt ALLEGATO A (modifiche in evidenza).odt