

VERBALE N. 17
SEDUTA DEL 26/03/2021

(Redatto ai sensi dell'art. 32 Regolamento del Consiglio Comunale e degli altri organi istituzionali)

L'anno **2021** (duemilaventuno) il giorno **26** (ventisei) del mese di **marzo**, la Commissione Consiliare 6^a è convocata dal Presidente Calistri in modalità telematica secondo quanto previsto dall'art. 73 del D.L. n. 18/2020 del 17 marzo 2020 convertito in Legge n. 27 del 24 aprile 2020, alle ore 12.00 con il seguente ordine dei lavori:

1. Comunicazioni del Presidente;
2. Audizione dell'Arch. Marcello Cocchi in merito all'Accordo di programma per l'adozione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria, sottoscritto l'11 febbraio 2020 tra Regione Toscana e il Ministero dell'Ambiente.
3. Varie ed eventuali.

Per la Direzione del Consiglio sono stati invitati sulla piattaforma Teams il Direttore Dott. Pietro Rubellini, la P.O. Direzione del Consiglio e Commissioni Consiliari, Sabrina Sezzani, Vieri Gaddi per la diretta in *streaming*.

Alle ore 12.00 sono presenti telematicamente: il Presidente Calistri, il Vicepresidente Draghi, e il Consigliere Pampaloni.

Alle ore 12.01 sono presenti telematicamente le Consigliere: Giuliani e Innocenti.

Alle ore 12.02 è presente telematicamente il Consigliere Pastorelli.

Alle ore 12.03 sono presenti telematicamente i Consiglieri: De Blasi e Palagi.

Alle ore 12.05 è presente telematicamente la Consigliera Bonanni.

Alle ore 12.07 il Presidente Calistri procede all'appello che accerta la presenza dei/delle Consiglieri/Consigliere:

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Bonanni Patrizia	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Giuliani Maria Federica	
Componente	Innocenti Alessandra	
Componente	Palagi Dimitri	
Componente	Pampaloni Renzo	
Componente	Pastorelli Francesco	

ed apre la seduta alle ore 12.08 essendo presente il numero legale.

Per la segreteria della Commissione Consiliare 6^a è presente telematicamente Cristina Ceccarini.

È altresì presente il Dirigente del Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche, Arch. Marcello Cocchi.

Prende la parola il Presidente Calistri per salutare i presenti, ringraziare l'ospite in audizione ed introdurre l'ordine dei lavori, e lascia la parola all'Arch. Cocchi.

L'Arch. Cocchi riferisce che il 17 febbraio 2020 è stato firmato un Accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente e Regione Toscana (*da ora in avanti "Accordo"*) atto ad adottare misure di miglioramento della qualità dell'aria nella Regione Toscana. Questo Accordo segue i Protocolli di intesa stipulati tra Stato, Regioni ed Anci su questa materia. Questo Accordo prende le mosse dalla procedura di infrazione avviata dalla Comunità Europea contro l'Italia per la non corretta applicazione della Direttiva n. 50/2008 in riferimento ai superamenti continui di lungo periodo dei valori limite del particolato PM10 e del biossido d'azoto sul territorio italiano. Per quanto concerne la Toscana il superamento dei valori riguardava il PM10 nelle zone del Valdarno, la Piana lucchese e Prato-Pistoia. Il superamento del biossido d'azoto (NO₂), invece, è stato individuato nell'agglomerato di Firenze ad opera della centralina di Viale Gramsci. L'ostinato superamento di tali limiti – anche da parte della Regione Toscana – ha comportato la violazione della Direttiva n. 50/2008 da parte dell'Italia che per questo è stata deferita alla Corte di Giustizia europea. Una sentenza a sfavore dell'Italia avrebbe conseguenze economiche non indifferenti limitando anche l'accesso ai fondi strutturali europei. Per questo motivo il Ministero dell'Ambiente e la Regione Toscana hanno ritenuto opportuno stipulare questo Accordo in cui si stabiliscono una serie di misure da adottare, anche di carattere straordinario (cioè non previste dal Piano regionale della qualità dell'aria della Toscana). L'art. 2 dell'Accordo elenca la serie di impegni che si assume la Regione Toscana. Per quanto riguarda Firenze si prevede l'emanazione di provvedimenti per limitare la circolazione – a partire dal 1 novembre 2020 – dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 18.30 per veicoli e autovetture di categoria commerciale N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria inferiore agli Euro 4.

Negli impegni a carico della Regione vi è anche quello di concedere un contributo ai titolari dei mezzi inquinanti interessati dal divieto di circolazione che siano stati immatricolati nel Comune di Firenze.

Le misure contenute nell'Accordo hanno lo scopo di far rientrare i valori degli inquinanti dentro i limiti previsti dalla Direttiva.

A fronte di tali prescrizioni il Ministero dell'Ambiente si obbliga ad erogare risorse economiche, che per la Toscana ammontano a 4 milioni di Euro di cui 3 milioni e mezzo saranno destinati a Firenze, per permettere la sostituzione dei mezzi inquinanti.

Per quanto riguarda il PM10, invece, la Delibera della Giunta Regionale n. 1413 del 16 novembre 2020, che riclassifica le zone per il superamento del PM10, esclude il Comune di Firenze – e gli otto Comuni dell'agglomerato fiorentino - dal superamento critico poiché per cinque anni consecutivi il valore è rimasto sotto i limiti di legge grazie alle misure di contenimento inaugurate circa dieci anni fa.

Il 15 settembre 2020 viene sottoscritto l'Accordo operativo tra Regione Toscana e Comune di Firenze (*da ora in poi "Accordo operativo"*) per definire le modalità di attuazione degli interventi contenuti nell'Accordo. L'Accordo operativo recepisce in modo pedissequo le

prescrizioni contenute nell'Accordo poiché le medesime sono il frutto della procedura di infrazione comunitaria cui è stata sottoposta l'Italia. Fra queste prescrizione vi è il divieto di circolazione dei veicoli e delle autovetture di categoria commerciale N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria inferiore agli Euro 4 - nelle zone ivi indicate¹ - a partire dal 1 novembre 2020, successivamente slittato al 31 marzo 2021 causa Covid.

All'Accordo operativo è seguita:

- la delibera di Giunta n. 25 del 9 febbraio 2021 con la quale si approvano le linee di indirizzo dei bandi per la concessione dei contributi per la sostituzione dei veicoli inquinanti.
- l'Ordinanza sindacale del 18 febbraio 2021 n. 50 con la quale si è stabilito il blocco dei veicoli inquinanti nelle zone contemplate dall'Accordo operativo a partire dal 31 marzo 2021.

Il bando per la concessione dei contributi è stato pubblicato il 2 marzo 2021 e la gestione dello stesso è stata affidata a SAS attraverso l'allestimento di una piattaforma informatica per la presentazione delle domande a partire dal 31 marzo 2021.

Per ciò che concerne il contenuto dell'ordinanza sindacale, in linea con quanto prescritto nell'Accordo si stabilisce sia la categoria dei veicoli inquinanti e pertanto interdetti dalla circolazione (veicoli e delle autovetture di categoria commerciale N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria inferiore agli Euro 4), il perimetro interessato dal divieto (area della Ztl e area dei viali di circonvallazione tra viale Amendola-Giovine Italia e Piazza della Libertà), le categorie di soggetti esentate dal divieto (i residenti nella zona interessata dal divieto di circolazione sono esentati per 18 mesi, e cioè fino a settembre 2022 per consentire loro di procedere alla sostituzione; gli over 70 e altre categorie specifiche come i veicoli appartenenti ad aziende che svolgono servizi di rilevanza pubblica per conto delle pubbliche amministrazioni). L'Arch. Melloni conclude dicendo che subito dopo l'emanazione dell'Ordinanza n. 50/2021 le associazioni di categoria CNA e Confartigianato hanno fatto una richiesta di proroga per le imprese artigiane, pari a quella dei residenti, poiché la sostituzione del parco macchine sia impossibile da sostenere dopo un anno di pandemia. Tale richiesta è stata fatta propria anche da una mozione votata all'unanimità dal Consiglio regionale. Tuttavia ad oggi non è seguita nessuna risposta da parte della Regione e tradotta da Comune e Regione in una richiesta al Ministero dell'Ambiente di cui ancora si attende risposta.

Alle ore 12.25 si connette telematicamente il Consigliere Bussolin

Chiedono di intervenire il Vicepresidente Draghi (ritiene l'ordinanza sindacale inopportuna in un momento dettato dalla crisi causata dalla pandemia tenuto conto del fatto che nell'ultimo anno il traffico ha subito una diminuzione. L'ordinanza andava posticipata di almeno sei mesi anche per non far coincidere la richiesta di contributo per la sostituzione dei veicoli inquinanti con il loro divieto di circolare). Interviene il Presidente Calistri per ricordare che nonostante l'impegno dell'Amministrazione per rendere meno gravoso questo divieto tuttavia il suddetto discende da una procedura di infrazione comunitaria in materia di inquinanti che non poteva essere disattesa.

¹ Si tratta dell'area perimetrale che annovera la ZTL e il tratto della circonvallazione urbana comprendente la centralina di Viale Gramsci, ossia da Piazza della Libertà a Piazza Beccaria.

Chiedono di intervenire i/le Consiglieri/Cosigliere: Innocenti (concorda con quanto sostenuto dal Presidente Calistri. Sottolinea che la tramvia ha dato un contributo notevole al miglioramento della qualità dell'aria a Firenze. Propone di verificare se anche gli altri Comuni della città metropolitana possono avere contributi finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria di Firenze considerato che molti residenti della stessa si spostano verso Firenze per motivi di lavoro); Pastorelli (chiede se l'ordinanza riguarda solo i motori diesel oppure anche quelli a benzina; quali tipo di sanzioni e controlli sono previsti a rispetto dell'ordinanza); Pampaloni (sottolinea i passi avanti fatti dalla città Firenze sulla diminuzione del particolato, tuttavia evidenzia che la normativa europea ha parametri più restrittivi sugli inquinanti rispetto alla normativa italiana e quindi prima o poi ci dovremo attrezzare per rispettare quei parametri poiché la qualità dell'aria rileva non solo sotto l'aspetto di sensibilità ambientale ma anche in materia di salute e di sostenibilità dell'ambiente); De Blasi (chiede il numero di centraline di monitoraggio dislocate sul territorio fiorentino. Infine sulla deroga agli over 70 prevista dall'ordinanza osserva che questa categoria di soggetti sono quelli che per motivi di necessità o comodità utilizzano maggiormente il veicolo privato e che hanno maggiori disponibilità economiche per sostituire il mezzo ritenuto inquinante. Pertanto sarebbe stato più opportuno esonerare coloro che per comprovati motivi di lavoro sono costretti ad utilizzare il mezzo); Palagi (evidenzia una discrepanza tra i rilievi sulla qualità dell'aria effettuati dall'OMS con gli studi più recenti fatti da Legambiente; chiede se c'è stato un comportamento dell'amministrazione che ha contribuito a disattendere le indicazioni ricevute nel 2014 a fronte anche delle indicazioni pervenute dal territorio).

Interviene l'Arch. Cocchi per rispondere alle domande. Per quanto riguarda i controlli del rispetto dell'Ordinanza, questi spettano *in primis* al Sindaco attraverso la Polizia Municipale, e poi alla Polizia stradale e in genere a tutti gli organi con competenza di controllo ispettivo. Riguardo al numero delle centraline site nell'agglomerato fiorentino occorre fare una precisazione: quelle che rilevano il biossido di azoto sono due: Firenze-Gramsci (che ha uno sfioramento consistente e quindi necessita di monitoraggio continuo) e Firenze-Ponte alle Mosse. Quelle deputate al rilievo del PM10 sono quattro: Firenze-Bassi, Boboli, Scandicci, Signa. Tutte queste centraline sono omologate dal ministero e fanno parte del sistema regionale che le gestisce attraverso Arpat. Per ciò che concerne i finanziamenti previsti nell'Accordo per riportare nei parametri l'inquinamento di biossido d'azoto, questi sono dotati di una clausola specifica che limita l'erogazione al solo Comune di Firenze. Ciò non significa che non possano essere fatti dei finanziamenti integrativi o aggiuntivi da parte della Regione – oppure facendo un nuovo accordo tra Regione e Ministero dell'Ambiente per avere ulteriori risorse - anche per i Comuni limitrofi. Nell'Accordo è contenuto un altro divieto, seppur non immediato, che riguarda gli Euro 5 diesel previsto per il 2025 e riguarda una platea di circa 35.000 veicoli immatricolati nel Comune di Firenze. Con riguardo alla diversificazione dei dati rispetto all'OMS occorre chiarire che quest'ultima rispetto a certe fonti emissive è più severa sui valori limite, mentre su altre fonti è meno severa. Tuttavia i valori applicati dall'OMS non hanno riconoscimento applicativo normativo e quindi nel rilevare le fonti inquinanti l'Amministrazione deve rigorosamente attenersi ai limiti di legge vigenti.

Prende la parola il Presidente Calistri per ringraziare l'Arch. Cocchi per l'illustrazione di questo Accordo. Il Presidente Calistri assicura che il tema sarà ripreso a stretto giro in quanto c'è da approvare il piano triennale della qualità dell'aria. E siccome l'aria si muove occorrerà anche un coordinamento maggiore non solo con i Comuni contermini alla città di Firenze.

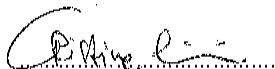
Non essendoci altri interventi il Presidente Calistri chiude la seduta alle ore 13.20.

Alla chiusura della seduta erano presenti i/le Consiglieri/Consigliere:

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Bonanni Patrizia	
Componente	Bussolin Federico	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Giuliani Maria Federica	
Componente	Innocenti Alessandra	
Componente	Palagi Dmitrij	
Componente	Pampaloni Renzo	
Componente	Pastorelli Francesco	

Verbale, letto, approvato e sottoscritto nella seduta del 8/4/2021

La Segretaria
Cristina Ceccarini



Il Presidente
Leonardo Calistri

