



*Alla cortese attenzione
del Sindaco di Roma Roberto Gualtieri,
dell'Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè,
dell'Assessora all'Ambiente Sabrina Alfonsi,
e della Presidente di Roma Servizi per la Mobilità Anna Donati*

Le associazioni ambientaliste e per la mobilità sostenibile: “Fascia Verde è urgente e necessaria. Ecco alcune proposte per rafforzare il progetto”

Sottoscritto da Clean Cities Campaign, A Sud Onlus, Bike to school Roma, Cittadini per l'aria, Greenpeace Italia, Kyoto Club, Legambiente, Salvaiciclisti Roma, Transport & Environment, WWF Italia

La ZTL Fascia Verde è necessaria.

Si tratta di un progetto che mette Roma finalmente sulla strada di [centinaia di altre città europee](#) che negli ultimi due decenni hanno inserito sempre più limitazioni all'accesso e alla circolazione dei veicoli inquinanti, con le cosiddette low-emission zones (LEZ), in italiano “zone a basse emissioni”.

In particolare, installare i varchi telematici e aggiornare il progetto era una scelta obbligata e improrogabile.

Lo esigevano la normativa regionale, in particolare il Piano per il Risanamento della Qualità dell'Aria del Lazio, e le stesse delibere approvate dalle precedenti giunte di Roma, che hanno man mano ristretto la possibilità per i veicoli più inquinanti di accedere e circolare prima nell'Anello Ferroviario e poi nell'area PGTU denominata Fascia Verde.

La nuova Fascia Verde non può che essere un passaggio cruciale verso la riduzione dell'inquinamento dell'aria in città e la transizione verso una mobilità sostenibile e, in futuro, a zero emissioni.

In questo senso, come associazioni ambientaliste e per la mobilità sostenibile, riteniamo non solo che il progetto vada portato avanti senza ulteriori rinvii e senza creare scappatoie e deroghe che ne ridurrebbero gli impatti positivi sulla salute dei romani, ma che si possa fare di più e meglio.

Fascia Verde può diventare l'asse portante di una nuova fase della necessaria e ineludibile transizione verso una mobilità diversa, che metta al centro le persone, che azzeri le morti e i costi collettivi causati dall'inquinamento dell'aria e che punti a decarbonizzare il settore dei trasporti.

Un sondaggio del 2021 condotto dall'istituto di ricerca YouGov e commissionato dalla Clean Cities Campaign ha dimostrato che il 71% dei cittadini europei che vivono in aree urbane vogliono che sindaci e amministratori locali facciano di più per proteggerli dall'inquinamento dell'aria: una percentuale che sale all'84% nella città di Roma.

Per questo invitiamo l'amministrazione di Roma ad andare avanti con decisione sul progetto di Fascia Verde e allo stesso tempo di prevedere le misure integrative necessarie ad assicurare l'efficacia e l'equità del progetto sia nel breve che nel lungo periodo.

Nell'ultima sezione di questo documento facciamo una serie di proposte dettagliate in tal senso, basate sulle storie di successo e buone pratiche raccolte in diverse città europee che su questo tema sono partite prima e meglio.

Perché Roma ha bisogno di una zona a basse emissioni (e perché le zone a basse emissioni sono utili e necessarie).

Roma è inquinata.

Le concentrazioni medie annuali dei principali inquinanti dell'aria sono tutte multipli dei limiti più recenti fissati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (tenendo presente che non esiste una concentrazione sicura di inquinanti dell'aria, ogni microgrammo è un microgrammo di troppo).

Per quanto riguarda il biossido di azoto, un gas particolarmente pernicioso prodotto in larga parte dai motori a diesel, a Roma la concentrazione (33 µg/m³) è oltre tre volte superiore al limite dell'OMS di 10 µg/m³. Quasi altrettanto per il PM 2.5, il particolato più fine che si infiltra nei nostri polmoni e non se ne va: 14µg/m³ contro i 5µg/m³ indicati dall'OMS.

L'inquinamento dell'aria produce ogni anno decine di migliaia di morti in Italia. In provincia di Roma solo i tre principali inquinanti, NO₂, PM_{2.5} e O₃ (ozono), sono responsabili di quasi cinquemila morti evitabili, secondo recenti calcoli dell'Agenzia Europea dell'Ambiente.

È come se ogni anno la capitale perdesse l'intera popolazione di Castro Pretorio o di Campo Marzio per malattie respiratorie e cardiovascolari. Tra questi anche tanti bambini (sono 1.200 ogni anno in tutta Europa).

I costi individuali e per la collettività sono elevatissimi. Ogni romano sostiene in media costi pari a quasi 1.600€ all'anno a causa dell'inquinamento atmosferico. Il costo complessivo per la città supera abbondantemente i quattro miliardi di euro.

Questo inquinamento, causa di malattie, morti e costi invisibili, è prodotto dalle attività umane: trasporti, agricoltura, riscaldamento degli edifici, industria, produzione di energia primaria. Di queste il settore dei trasporti è uno dei principali, in particolare per quanto riguarda il biossido di azoto, responsabile di una morte su 16 nella città di Roma.

Roma è una città soffocata dalle automobili. Ci sono più automobili (1,7 milioni) che patenti (1,5 milioni). Ridurne il numero è essenziale, iniziando proprio da quelle che più inquinano e che quindi hanno maggiori impatti sulla salute (e sul bilancio) dei romani stessi.

Per ridurre l'inquinamento dell'aria serve un ventaglio di azioni concertate. Tra queste una delle più efficaci, come provato da decine di casi di città europee che l'hanno applicata, è la creazione di un'ampia zona a basse emissioni che restringa accesso e circolazione ai veicoli più inquinanti (a partire dai diesel). Fascia Verde è, nella sostanza, questo: una zona a basse emissioni, in inglese low-emission zone (LEZ).

Le LEZ, poiché inducono una sostanziale riduzione dell'inquinamento dell'aria, sono una misura di sanità pubblica, più che una politica ambientale in senso stretto. Inoltre, prendendo di mira i veicoli più inquinanti prima, aiutano ad accelerare la transizione verso una mobilità urbana sostenibile e a basse emissioni.

I principali vantaggi e impatti positivi delle LEZ sono:

✓ **Qualità dell'aria**

L'obiettivo principale delle zone a basse emissioni è di norma quello di ridurre l'inquinamento dell'aria, in particolare il PM2.5 e gli ossidi di azoto (NOx), inquinanti che derivano prevalentemente dal trasporto su strada.

Un'analisi comparativa della letteratura accademica sul tema, prodotta da Transport & Environment (T&E) nel 2019, dimostra come **molte zone a basse emissioni abbiano ridotto anche di un terzo i principali inquinanti dell'aria**, a partire dal biossido di azoto (NO₂). Inoltre le zone a basse emissioni accelerano il rinnovo del parco veicoli, contribuendo a ridurre ulteriormente l'inquinamento dell'aria.

✓ **Clima**

Le zone a basse emissioni possono anche avere un impatto positivo sul clima.

Le emissioni di gas a effetto serra sono calate nelle città che hanno implementato una LEZ: le emissioni di CO2 del settore dei trasporti a Londra sono crollate del 13% solo nei primi sei mesi di attività della Ultra Low-Emission Zone (ULEZ).

✓ **Traffico e tasso di motorizzazione**

Le zone a basse emissioni riducono anche il traffico motorizzato: la Ultra Low-Emission Zone (ULEZ) di Londra, per esempio, ha contribuito a ridurre il traffico in città tra il 3% e il 9% nel 2019 rispetto all'anno precedente. La LEZ di Ghent, in Belgio, ha ridotto il tasso di motorizzazione del 10% nell'arco di due anni.

✓ **Qualità della vita e spazio urbano**

Le zone a basse emissioni riducono l'inquinamento dell'aria e il traffico, rendendo le città più vivibili. Le zone a basse emissioni più efficaci sono anche quelle in cui la restrizione all'accesso e alla circolazione dei veicoli inquinanti si è accompagnata a una riconfigurazione dello spazio urbano per dare più spazio alle persone.

✓ **Economia locale**

Uno studio del dicembre 2021 pubblicato da Clean Cities dimostra che le zone a basse emissioni e le altre misure che regolano e restringono il traffico veicolare recano benefici all'economia locale: negozi, ristoranti e altre attività economiche. Una delle conclusioni principali dello studio è stata che il numero di negozi vuoti tende a diminuire, e il tempo medio speso dai clienti ad aumentare, a seguito della riduzione dello spazio per le auto e del miglioramento delle infrastrutture per la mobilità attiva.

Osservazioni sulle modifiche al vaglio della giunta.

La giunta Gualtieri ha dichiarato di stare valutando alcune modifiche al progetto di Fascia Verde. Tra queste:

1. L'introduzione di una quota di accessi consentiti per tutti i veicoli ogni anno (ancora da definire il numero totale) sul modello di Area B a Milano
2. Implementazione del sistema MoveIn per l'accesso dei veicoli inquinanti fino a un certo numero di km, dietro pagamento di un modesto abbonamento
3. Slittamento di un anno dell'entrata in vigore dei divieti per gli euro 4 e euro 5

Sul primo punto, ci sono diversi esempi di città italiane e europee che hanno seguito la stessa strada. Concedere un numero limitato di accessi in deroga può essere utile a rispondere alle esigenze di

chi usa la macchina molto di rado e quindi non ha un incentivo a sostituirla (e soprattutto ha un impatto limitato sulla qualità dell'aria). È essenziale però che le deroghe:

- a) restino in vigore per un periodo limitato di tempo, come misura di accompagnamento e transizione per i primi 2-3 anni a partire dall'entrata in vigore dei divieti o dall'accensione dei varchi;
- b) si riducano progressivamente, ad esempio partendo con 30 accessi il primo anno di entrata in vigore delle nuove regole, per poi passare a 20 il secondo anno, a 10 il terzo e a zero dal quarto anno in poi.

Per quanto riguarda il sistema MoveIn, siamo in presenza di una vera e propria scappatoia che consentirebbe, potenzialmente, a veicoli molto inquinanti di continuare a macinare anche migliaia di km all'anno dietro il pagamento di un modesto obolo. MoveIn è una delle principali ragioni per cui Area B a Milano è una zona a basse emissioni relativamente poco efficace, se comparata a schemi simili come la ULEZ di Londra, ed è un cavallo di troia delle regioni per svuotare dall'interno le restrizioni fissate dalle amministrazioni comunali. A meno di non fissare limiti chilometrici molto stringenti e di prevederne la riduzione a zero entro pochi anni, si tratta di una misura che rischierebbe di depotenziare in modo rilevante l'efficacia di Fascia Verde.

Infine, invece di posticipare l'entrata in vigore di alcune delle restrizioni, sarebbe auspicabile mettere in campo misure di accompagnamento che consentano a chi oggi scopre di non poter più circolare (in alcuni casi da anni) con il proprio veicolo inquinante di abituarsi alle nuove regole.

È inoltre essenziale che venga fatta una campagna di comunicazione e sensibilizzazione capillare per indurre un adeguamento anticipato alle regole. Questa è la strada seguita dalla città di Londra, quando la trasformazione della zona a basse emissioni in Ultra Low-Emission Zone (ULEZ) e la sua espansione a un'area molto più vasta della città venne comunicata ai cittadini con due anni di anticipo e accompagnata da generosi schemi di rottamazione¹. La campagna di comunicazione dovrebbe inoltre prevedere un vero e capillare percorso di consultazione, cruciale per la buona riuscita del progetto e per la sua sostenibilità sul lungo periodo, all'interno del quale cittadini e altri portatori d'interesse potranno fare osservazioni, proposte e sollevare criticità che l'amministrazione dovrà prendere in considerazione per adattare man mano il progetto alla realtà romana.

¹ La maggior parte delle LEZ di successo (o la significativa espansione di schemi già esistenti) sono state annunciate circa due anni prima della loro effettiva entrata in vigore.

Per esempio, l'ULEZ di Londra era stata inizialmente annunciata dall'allora sindaco Boris Johnson nel 2015, ma la sua entrata in vigore era prevista per il 2020, cinque anni dopo; è stato invece il nuovo sindaco Sadiq Khan, a inizio 2017, a fissare la data di entrata in vigore ad Aprile 2019 e a rendere il progetto operativo.

A partire dal 2015, la città di Amsterdam ha continuato ad aggiornare e precisare i propri piani di riduzione delle emissioni dal settore dei trasporti: il piano generale dal 2020 al 2030 è stato presentato nel 2019; le modifiche al piano pluriennale 2016-2025 sono state discusse e implementate anche con pochi mesi di preavviso (generalmente posticipando, seppur di poco, l'entrata in vigore delle nuove regole), garantendo contestualmente dei periodi di prova di 3-4 mesi.

Le nostre idee e proposte concrete per migliorare Fascia Verde.

Fascia Verde è un provvedimento che restringe l'accesso e la circolazione dei veicoli inquinanti, e non può essere valutato senza tenere conto del contesto di applicazione, delle esigenze di cittadini e altri portatori d'interesse, e delle misure aggiuntive di governo della mobilità e dello spazio urbano.

Le nostre proposte puntano, da un lato, a riequilibrare gli impatti di Fascia Verde in modo da rendere la misura più equa e più socialmente inclusiva; dall'altro a potenziarne l'efficacia nell'ottica della costruzione di una mobilità sostenibile e a zero emissioni.

Queste le nostre **proposte principali di modifica di Fascia Verde**:

- Prevedere **forme di accompagnamento, limitate nel tempo e nell'ambito di applicazione**, che consentano ai cittadini di abituarsi alle nuove regole, come sperimentato con successo a Bruxelles
- Sviluppare un **cronoprogramma pluriennale**, sul modello di Amsterdam, che dia chiarezza a cittadini e attività economiche sui prossimi passaggi fino all'entrata in vigore, entro il 2030 di una zona a zero emissioni nella ZTL Centro Storico, da estendersi poi all'Anello Ferroviario e a Fascia Verde negli anni successivi
- Prevedere l'entrata in vigore di una **congestion charge nell'Anello Ferroviario per i soli diesel euro 5 ed euro 6 e benzina euro 3 ed euro 4 entro il 2025**, mantenendo il divieto assoluto di accesso e circolazione per tutti i diesel fino ad euro 4 e i benzina fino ad euro 2
- Prevedere la **progressiva riduzione delle eccezioni per motorizzazioni con carburanti alternativi o bifuel non full electric (gpl, metano, ibride)**, con calendario ad hoc di entrata in vigore dei divieti, fino all'esclusione di tutte le motorizzazioni non elettriche o comunque a zero emissioni a partire dal 2030 almeno nella ZTL Centro Storico

Per quanto riguarda le **misure di supporto e gli investimenti in alternative di mobilità**, proponiamo:

Schemi di rottamazione e di supporto

- **Incentivi per l'acquisto di auto elettriche, motorini elettrici, biciclette e cargo bike a pedalata assistita** a fronte della rottamazione di un'auto inquinante, **solo per le fasce economiche deboli** (sulla base dell'ISEE) e dando la precedenza a residenti e domiciliati in zone urbanistiche scarsamente servite da adeguati servizi di trasporto pubblico, sharing mobility e ciclabilità
- **Incentivi per l'acquisto di un'auto elettrica a fronte della rottamazione di due auto inquinanti**, per ridurre contestualmente inquinamento dell'aria e tasso di motorizzazione, come suggerito dal rapporto STEMI dell'ex MIMS, *Decarbonizzare i trasporti*
- **Estensione dei bonus per abbonamenti al trasporto pubblico locale da un anno ad almeno tre anni** sul modello di Barcellona, nonché estensione della gratuità dell'abbonamento a tutti i membri della famiglia, fino a un massimo di 3 persone

- **Abbonamento integrato regionale**, da includere nel bonus
- Completamento del bonus con l'inclusione di **forti sconti o pacchetti di utilizzi per servizi di sharing mobility**

Rafforzamento di trasporto pubblico, infrastrutture ciclabili e intermodalità

- **Investimenti straordinari, con il supporto del governo e della regione, in treni e metro**, per rendere le corse più frequenti e l'accesso più capillare in tutta la città metropolitana di Roma e province confinanti
- **Estensione dell'orario di esercizio notturno delle linee della metropolitana**
- Tramite accordo quadro con regione, governo e compagnie ferroviarie, **potenziamento dei treni regionali nelle fasce orarie sia diurne che notturne**
- **Sviluppo di una rete di linee di autobus notturne** sulla base dei flussi di spostamento, non solo nel weekend ma anche nei giorni feriali per i turnisti e per chi lavora lontano
- **Corsie preferenziali per gli autobus** ovunque possibile e garantire la piena efficienza di quelle presenti, in modo da incrementarne la velocità media e migliorarne puntualità e affidabilità
- Salto di qualità verso la piena intermodalità, con **apertura di bike box** in tutte le stazioni della metro, le principali fermate del trasporto pubblico di superficie e in generale in luoghi sicuri e accessibili
- Trasformazione delle stazioni principali di metro e treni in veri **hub di mobilità sostenibile, con servizi di sharing mobility h24**
- **Accelerazione del piano di sviluppo delle reti e infrastrutture ciclabili**, con priorità alle connessioni intermodali e al completamento e messa in sicurezza dei percorsi esistenti pensati per gli spostamenti quotidiani

Potenziamento mobilità condivisa

- **Miglioramenti del sistema dei voucher taxi** per donne, anziani e persone diversamente abili, negoziando tariffe calmierate con le cooperative di tassisti
- **Sconti per l'utilizzo di servizi di taxi e sharing mobility nelle ore notturne**, puntando alla mobilità dei giovani e alla mobilità sicura delle donne
- **Piano straordinario per la diffusione di servizi di sharing mobility (incluso il car sharing) nei quartieri periferici** e finora meno serviti, con eventuale rinegoziazione dei contratti di servizio per gli operatori attivi in città
- **Rilancio dei programmi di mobility management, con focus su grandi aziende e dipendenti pubblici**, finalizzati alla riduzione della domanda di mobilità sia per i residenti che per i pendolari, con focus su grandi aziende ed enti pubblici (il solo Comune conta oltre 62.000 dipendenti tra amministrazione e partecipate), inclusi programmi di incentivazione per dipendenti che lasciano a casa l'auto (bike-to-work, car pooling, etc) e accordi quadro per estendere lo smart working nonché

lo sfasamento degli orari di entrata e uscita dal posto di lavoro

Parcheggi e rimodulazione dello spazio urbano

- **Rimozione di un numero di parcheggi su strada equivalente al numero di tagliandi residenti revocati** sulla base delle nuove regole (secondo le stime, 35mila in totale nella prima fase di applicazione di Fascia Verde), per ridare spazio a trasporto pubblico, pedonalità e ciclabilità.
- **Riduzione del numero di permessi di parcheggio gratuito per residenti nelle strisce blu** e limitazione ad un singolo permesso per famiglia o unità immobiliare
- **Aumento delle tariffe della sosta sia oraria che in abbonamento**, come sperimentato con successo ad Oslo
- **Potenziamento e miglioramento della sicurezza della rete di parcheggi in struttura sul confine di Fascia Verde**, prevedendo un servizio di navette o estendendo le linee esistenti di trasporto pubblico

Logistica a zero emissioni

- **Redazione e applicazione urgente di un piano per la logistica di prossimità** che limiti il più possibile l'accesso e la circolazione di mezzi pesanti e disincentivi quella dei veicoli commerciali leggeri, potenziando invece la logistica dell'ultimo miglio sulle due ruote ed elettrica con la definizione di mini-hub per la logistica

Infine, è fondamentale che il Comune comunichi con efficacia, in modo capillare e tempestivo, attraverso una o più campagne di comunicazione online e offline, multi-canale e multi target in base ad età, area residenziale e fascia di reddito. Una campagna di comunicazione ben strutturata è essenziale per chiarire la ratio e la necessità della misura e spiegare esaurientemente benefici e iniziative di supporto.

Allo stesso tempo, ci aspettiamo che la città di Roma, insieme ad altre grandi città che hanno adottato o stanno adottando provvedimenti simili - Milano, Bologna, Torino, Firenze, tra le altre- **si faccia protagonista di una campagna nei confronti del governo nazionale, perché aumenti in modo sostanziale la dotazione del Fondo Nazionale Trasporti e del Fondo per la ciclabilità ripristinato a Dicembre 2022, e dei governi regionali perché investano di più in trasporto pubblico.** La normativa di livello ministeriale sui cosiddetti ecobonus va inoltre rimodulata per essere destinata esclusivamente all'acquisto di mezzi elettrici (a due e a quattro ruote).