

 <p><b>Atto di Consiglio</b></p>	<h2>Mobilità Sostenibile</h2>	<p>P.G. N.: 367149/2014  N. O.d.G.: 143/2015  Data Seduta Giunta : 20/01/2015  Data Seduta Consiglio : 02/02/2015  <input checked="" type="checkbox"/> Richiesta IE</p>
<p>Oggetto: <b>AGGIORNAMENTO E RIMODULAZIONE DELLE TARIFFE ATTINENTI LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E ISTITUZIONE DI DIRITTI DI ISTRUTTORIA</b></p>		
<p>- Delibera di Consiglio -</p>		

Operatore Corrente : |

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

### IL CONSIGLIO

Premesso 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 di 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 nel Centro Storico e nelle aree della prima periferia ;

i Piani Generali del Traffico Urbano successivi hanno confermato la scelta di adottare il Piano Sosta come misura di controllo della domanda di sosta, mettendo a sistema unitariamente il Piano Sosta ed il Piano Parcheggi, definendone le linee di indirizzo nonché la tipologia dell'offerta e delle tariffe, ripartite attualmente in Cerchia del Mille, Centro Storico, Corona Semicentrale e Zone periferiche;

il miglioramento dell'efficienza complessiva del trasporto pubblico figura tra le principali azioni illustrate nell'ultimo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU 2006) approvato con Delibera di Consiglio P.G. n. 109827/2007 e che, pertanto, insieme alla regolamentazione dell'uso del mezzo privato, la diversione modale a favore dell'utilizzo del trasporto pubblico è tra gli obiettivi principali contenuti nel Piano;

#### A) SOSTA

Visti:

i precedenti provvedimenti di revisione della tariffa e delle norme del Piano Sosta ed, in particolare:

la Delibera di Consiglio O.d.G. 215/2006 P.G. n° 232951/2005, con la quale è stata

istituita una tariffa speciale da applicare nella Cerchia del Mille e nelle aree particolarmente sensibili del Centro Storico e l'abbonamento giornaliero alla Corona Semicentrale e alle Zone periferiche;

la Delibera di Giunta P.G. n. 192974/2006, con la quale sono state implementate tariffe scontate per i veicoli alimentati a metano o GPL;

la Delibera di Consiglio P.G. n. 42768/2011, con la quale si è proceduto all'aggiornamento del quadro tariffario per la sosta nelle aree soggette a tariffazione;

**Premesso, inoltre, che:**

la Società Reti Mobilità s.r.l. - S.R.M., con le funzioni di stazione appaltante, in quanto società strumentale del Comune di Bologna che agisce anche quale Agenzia Locale per la mobilità ed il trasporto pubblico locale ai sensi della L. Regionale E.R. 30/98, ha aggiudicato definitivamente la gara per l'affidamento dei servizi afferenti il Piano Sosta ed i servizi ad esso complementari alla ditta TPER Spa, con decisione 01/2014 del 24 gennaio 2014;

in data 5 maggio 2014 è stato sottoscritto il contratto di cessione del ramo d'azienda di ATC Spa a Tper Spa che è, pertanto, subentrata, da tale data, nella gestione dei servizi più sopra elencati;

**Considerato inoltre che**, con la Delibera di Consiglio O.d.G. 385/2013 P.G. n. 176069/2013, è stata approvata una nuova manovra tariffaria per il trasporto pubblico locale (TPL) di linea per il bacino bolognese, che ha previsto, tra l'altro, l'incremento del titolo singolo a terra, del city pass e dell'abbonamento giornaliero, dopo che peraltro tutte le tariffe del TPL avevano già subito un adeguamento nel 2011;

**Ritenuto opportuno** introdurre una manovra sulle tariffe della sosta che, in coerenza con il rafforzamento delle politiche di mobilità sostenibile in corso nel presente mandato amministrativo, consenta di progredire ulteriormente nell'obiettivo generale di una sempre maggiore diversione modale a favore del TPL, anche tramite la regolamentazione del traffico privato, in questo caso mediante la leva della sosta e, altresì, eviti che il servizio di trasporto pubblico possa essere penalizzato in termini di appetibilità e competitività, rispetto all'uso del mezzo privato, in relazione ai recenti incrementi tariffari dei titoli di viaggio sopra richiamati;

**Considerato poi** che si registra da tempo un sottoutilizzo di numerosi parcheggi di interscambio e attestamento esistenti, riferibile in parte anche alla necessità di un miglior coordinamento tra le politiche tariffarie della sosta su strada e in struttura, e che inoltre recentemente, con la Delibera di Consiglio O.d.G. 279/2014 P.G. n. 191476/2014, sono state aggiornate alcune tariffe della sosta in struttura (parcheggi);

**Valutato altresì opportuno** ristabilire una maggiore organicità tra le tariffe della sosta in struttura e quelle della sosta su strada, anche al fine di incentivare l'uso da parte della cittadinanza dei parcheggi esistenti, spesso situati nella prima fascia esterna al centro storico, di perseguire un'equilibrata gestione della domanda di sosta, indirizzandola in modo integrato verso l'offerta complessivamente disponibile su

suolo pubblico e nelle strutture, nonché di evitare, con specifico riferimento alle zone semicentrali particolarmente appetibili in termini di sosta prolungata in alternativa ai parcheggi, che sia sottratta ulteriore disponibilità di sosta ai residenti, esentati dal pagamento;

**Ritenuto quindi necessario** conseguentemente alle premesse summenzionate, dar corso al seguente aggiornamento tariffario relativamente alla sosta su strada nella Corona Semicentrale (ivi compresa quella affidata alla società Bologna Fiera Parking, di cui alla convenzione Rep. 202716 del 4 agosto 2006):

### **CORONA SEMICENTRALE (ZONE A1/B/C/D/E/F)**

**Pagamento in vigore i giorni feriali dalle ore 8 alle ore 18**

TIPOLOGIA	TARIFFA
Pagabile mediante denaro contante o tagliandi prepagati di validità oraria ( <i>vouchers</i> )	1,50 Euro/ora taglio minimo di pagamento 0,25 Euro
Pagabile mediante card prepagate in vari formati	1,20 Euro/ora taglio minimo della card 25 Euro
Abbonamenti valevoli tutti i giorni ore 8-18	7,50 Euro giornaliero 50 Euro mensile 200 Euro semestrale

#### **Dato atto che :**

le Delibere di Giunta P.G. n. 192974/2006 e P.G. n. 215319/2008 hanno istituito alcune agevolazioni per i veicoli alimentati a metano e GPL, prevedendo attualmente che detti veicoli paghino le tariffe per gli abbonamenti mensili e semestrali ridotte del 50% rispetto a quelle ordinarie;

a seguito della presente delibera, con successivo atto di Giunta si provvederà ad aggiornare quanto ivi stabilito e rideterminare gli importi di dette agevolazioni ;

**Atteso che** con Delibera di Consiglio O.d.G. 279 P.G. n. 191476/2014, sono state recentemente istituite nuove aree di espansione della sosta a pagamento nei Quartieri Navile, San Vitale e Santo Stefano, alle quali veniva stabilito di applicare le medesime tariffe della Corona semicentrale;

#### **Valutato che:**

l'adeguamento tariffario per la Corona semicentrale, che viene introdotto con il presente provvedimento, non era previsto al momento dell'istituzione delle nuove aree poc'anzi citate;

inoltre, dette aree di espansione della sosta regolamentata - sia per evitare

disequilibri ed effetti distorsivi nel rapporto fra domanda e offerta di sosta su strada, sia in virtù della loro differente localizzazione territoriale, in parte più periferica - erano comunque già espressamente qualificate dalla delibera di cui sopra non come ampliamenti di quelle esistenti, bensì come zone nuove e diverse rispetto ad esse;

la tariffa che si intende ora stabilire per le zone di espansione (1,20 €/ora), oltre a corrispondere nel suo valore assoluto precisamente a quella già deliberata, è comunque raffrontabile alla tariffa, aggiornata, della Corona semicentrale (1,50 €);

**Valutato inoltre che :**

la tariffa allo stato vigente per le Zone periferiche, categoria in cui attualmente rientra la sola zona A2 - Arcoveggio, è come detto pari a 0,60 €/ora;

appare opportuno individuare una tariffa omogenea per la zona A2 - Arcoveggio e per le nuove zone di espansione, considerato che queste ultime talvolta, in particolare proprio nel quartiere Navile dov'è collocata la citata zona A2, si trovano in posizione anche più periferica di essa, per cui è necessaria una tariffazione unitaria al fine di non creare situazioni di squilibrio territoriale (fra aree limitrofe dello stesso quartiere) e di deviazione dal criterio di norma adottato nel Piano sosta (cioè quello della graduazione della tariffa in relazione alla distanza dal centro città), che deriverebbero da una tariffa più bassa per zone meno periferiche e più alta per zone più periferiche;

**Ritenuto pertanto** che, al fine di garantire una migliore ripartizione, gradualità e proporzionalità tariffaria tra le aree di sosta in relazione alla loro collocazione geografica e appetibilità, per le ragioni fin qui esposte, alle zone di nuova espansione della sosta regolamentata e alla zona A2 è opportuno applicare una tariffa così determinata, nella quale si intende assorbita e aggiornata anche l'attuale tariffa per le Zone periferiche:

**CORONA SEMIPERIFERICA E PERIFERIA (ZONA A2 E ZONE DI NUOVA ESPANSIONE)**

**Pagamento in vigore i giorni feriali dalle ore 8 alle ore 18**

TIPOLOGIA	TARIFFA
Pagabile mediante denaro contante o tagliandi prepagati di validità oraria ( <i>vouchers</i> )	1,20 Euro/ora taglio minimo di pagamento 0,20 Euro
Pagabile mediante card prepagate in vari formati	1,00 Euro/ora taglio minimo della card 20 Euro
Abbonamenti valevoli tutti i giorni ore 8-18	6 Euro giornaliero 40 Euro mensile 150 Euro semestrale

**B) CONTRASSEGNI E TICKET**

**Premesso inoltre che :**

con Delibera di Consiglio O.d.G. 57 P.G. n. 30429/2006 si è proceduto all'approvazione in via definitiva del Piano per la distribuzione delle merci in città (d'ora in poi, per semplicità, "Piano merci");

con tale provvedimento è stato confermato il principio di accessibilità alla Zona a Traffico Limitato per i veicoli merci (cosiddetti "operativi") differenziandoli in ragione della loro ecocompatibilità, distinguendo i veicoli in tre classi a seconda del grado di impatto ambientale (a basso impatto ambientale; a medio impatto ambientale o ECO; ad alto impatto ambientale o NON ECO), al fine di incentivare il ricambio veicolare verso mezzi a basso impatto;

**Considerato che :**

il Piano merci e, successivamente, il PGTU 2006 hanno pertanto stabilito l'introduzione dei contrassegni suddivisi nelle tre categorie sopracitate e dei ticket per l'accesso occasionale alla ZTL, demandando espressamente a successivi atti di Giunta (come espressamente 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;

il pagamento dei contrassegni, con tariffe differenziate a seconda delle categorie di cui sopra e, analogamente, il pagamento dei ticket, sono stati introdotti dal Piano merci stabilendo quali dovevano essere gli importi minimi e massimi vincolanti, rispettivamente, per il solo primo biennio e per il solo primo anno;

con le successive delibere di Giunta P.G. n. 59401/2006 e P.G. n. 155012/2012 è stato quindi, rispettivamente, definito il quadro delle tariffe, nonché stabilita durata annuale a validità e tariffa per i contrassegni cd. operativi e sono stati altresì introdotti i ticket temporanei giornaliero e quadrigiornaliero di accesso alla ZTL, con tariffe di 5 e 12 euro;

**Valutato che :**

a distanza di oltre otto anni, non è più ipotizzabile tecnicamente né equo considerare a medio impatto ambientale in maniera indifferenziata tutti i veicoli rispondenti alla normativa euro;

vista la significativa evoluzione nel frattempo ampiamente intervenuta nel processo, da un lato, di sviluppo tecnologico e, dall'altro, di adeguamento normativo delle motorizzazioni, si rende pertanto necessaria la modifica delle tipologie di veicoli associate alle classi Eco e Non Eco, che risultano oggettivamente non più attuali (tanto che lo stesso Piano merci ne ha previsto espressamente la validità limitata al primo biennio, ampiamente scaduto, e la possibilità di successiva revisione con atto di Giunta);

tale aggiornamento appare indispensabile anche per evitare che, a causa di una indiscriminata eguale considerazione delle odierne sei classi ambientali previste dalla normativa comunitaria (Euro 1-2-3-4-5-6), con caratteristiche emissive invece

assai diverse, si annulli nei fatti l'efficacia del principio di differenziazione tariffaria, che è stato introdotto per incentivare il ricambio del parco veicolare più vetusto e inquinante da parte dei privati;

**Richiamati** altresì gli Accordi regionali per la qualità dell'aria, che hanno previsto in questi anni una progressiva modifica dei veicoli autorizzati alla circolazione, in senso sempre più restrittivo e che hanno inteso promuovere la riduzione dell'esigenza di spostamenti motorizzati tramite il potenziamento dei sistemi di mobilità collettiva (TPL, ferrovie, car sharing, car pooling) e lo spostamento verso l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (bicicletta, veicoli elettrici, a GPL, a metano, ibridi);

**Valutato pertanto opportuno** aggiornare le categorie di veicoli in base all'evoluzione del parco veicolare;

**Considerato, inoltre**, che le tariffe dei contrassegni operativi, come anche quelle dei ticket per l'accesso occasionale, non sono mai state aggiornate dal momento della loro istituzione, nel 2006, ad oggi, nonostante in questo lasso temporale di ormai nove anni si sia registrato naturalmente un trend generale di inflazione, numerose altre città italiane abbiano adottato da tempo modifiche tariffarie nel settore delle autorizzazioni di accesso in ZTL per gli operatori (raggiungendo livelli tariffari anche significativamente più elevati di quello allo stato qui vigente, nell'ordine delle centinaia e talvolta delle migliaia di euro), nel Comune di Bologna siano state anche più volte adeguate tutte le altre tariffe in materia di mobilità (trasporto pubblico, sosta e parcheggi), e, infine, nonostante lo stesso Piano merci prevedesse una determinazione dei limiti tariffari valida solo per il primo biennio/anno (contenendo quindi già *in nuce* la necessità di successiva e periodica revisione);

**Valutato dunque opportuno** aggiornare le tariffe annuali dei contrassegni operativi, articolando il relativo quadro in modo da favorire e incentivare :

1) il rinnovo del parco veicolare degli operatori economici e, quindi, l'impiego di mezzi sempre più ecologicamente compatibili nelle attività di distribuzione delle merci in ambito urbano, al fine di ridurre l'impatto ambientale prodotto da tale rilevante componente di traffico sulla città;

2) un maggiore ricorso al trasporto conto terzi, rispetto al trasporto conto proprio, al fine di incoraggiare i processi di ottimizzazione e razionalizzazione dei carichi, dei tempi e degli itinerari delle consegne, con ricadute positive per la congestione veicolare, l'ambiente e il mercato;

3) la scelta di contrassegni di tipo monotarga, rispetto alla tipologia pluritarga o senza targa (da superare progressivamente, come già da tempo previsto), onde prevenire ed evitare gli utilizzi impropri della possibilità di circolazione nella ZTL del centro storico;

4) nel caso di permessi temporanei, la minore durata dell'autorizzazione, al fine di ridurre al minimo effettivamente necessario il periodo temporale di possibile accesso alla ZTL e quindi il numero di ingressi ad essa;

5) eventualmente, l'uso di veicoli di dimensioni adeguate al contesto storico, al fine di contenere l'occupazione fisica e visiva dello spazio pubblico, nonché di minore potenza, al fine di perseguire finalità di risparmio energetico nel campo dei trasporti ;

6) più in generale, una diminuzione dei veicoli autorizzati all'accesso nella ZTL;

**Premesso ancora che :**

per i veicoli di peso superiore agli 80 quintali attualmente le autorizzazioni vengono rilasciate dalla Polizia Municipale ai sensi dell'Ordinanza P.G. n. 169900/2009, diversamente da tutte le altre tipologie di permessi ;

da un confronto con altre città italiane si è verificato che le tariffe per la circolazione in ZTL di tali tipologie di veicoli sono mediamente dell'ordine di alcune centinaia di euro l'anno;

tali veicoli comportano un notevole impatto in termini di sollecitazione del manto stradale e di ingombro degli spazi di particolare pregio storico ed architettonico ;

**Ritenuto, quindi, opportuno** istituire un nuovo contrassegno temporaneo (T80) a pagamento per veicoli di peso superiore agli 80 quintali, coerentemente con le previsioni del PGTU sinora non attuate per vincoli di carattere organizzativo, che consenta l'accesso in ZTL e Zona U, a completa sostituzione delle attuali autorizzazioni rilasciate dalla Polizia Municipale ;

Le nuove tariffe annuali minime e massime per i contrassegni menzionati nei paragrafi precedenti sono di seguito indicate :

Tipologia	Tariffa annuale minima	Tariffa annuale massima
Contrassegni di tipo A-DS-DSI-F (veicoli fino ad 80 quintali)	€ 50	€ 800
Contrassegni di durata temporanea per veicoli di portata fino ad 80 quintali (T)	€ 160	€ 950
Contrassegni di durata temporanea per veicoli di portata superiore agli 80 quintali (T80)	€ 320	€ 1200

**Dato atto** che, come previsto, la articolazione delle tariffe per le diverse categorie di veicoli e contrassegni, la ripartizione delle tipologie dei veicoli nelle categorie Eco e Non Eco e le altre modalità applicative eventualmente necessarie, saranno definite e, ove necessario, aggiornate con successivi atti della Giunta comunale, che potranno anche individuare scadenze temporali progressive a partire dalle quali i veicoli più inquinanti non potranno più accedere alla ZTL in centro storico, come già peraltro avviene in altre città italiane ;

**Valutato altresì** che, conseguentemente alle citate modifiche tariffarie sui contrassegni operativi, anche al fine di mantenere un rapporto equilibrato tra il sistema delle autorizzazioni annuali e il sistema degli accessi occasionali, nonché per le ragioni generali già sopra esplicitate in merito all'opportunità di un

aggiornamento tariffario dopo numerosi anni dalla istituzione dei titoli in questione, è necessario rimodulare anche la tariffa dei ticket di accesso alla ZTL, stabilendo i seguenti minimi e massimi:

Ticket accesso ZTL	
Ticket giornaliero minimo € 6 - massimo € 10	Ticket quadrigiornaliero minimo € 15 - massimo € 30

**Dato atto** che, come previsto, la articolazione delle tariffe e le modalità e i limiti di utilizzo saranno definiti e ove necessario aggiornate con successivi atti della Giunta comunale;

**Rilevato altresì** che l'Amministrazione comunale sostiene costi per le attività di gestione e rilascio di tutti i contrassegni per la circolazione e la sosta, sia attraverso i flussi finanziari regolati dal contratto di servizio con SRM e Tper, sia attraverso le attività amministrative e informatiche per l'implementazione del sistema informatico di gestione dei contrassegni "SARA";

**Ritenuto, quindi, opportuno:**

coerentemente con quanto disposto dal vigente PGTU (capitolo 5.7 "L'attività di rilascio e gestione dei permessi"), per evitare che un beneficio riconosciuto per alcuni divenga un costo amministrativo a carico di tutta la collettività, definire una tariffa, che potrà variare da un minimo di 15 euro a un massimo di 300 euro, per il rilascio, il rinnovo e/o la modifica dei seguenti permessi, rilasciati presso gli sportelli di Tper Spa:

- Posto Auto (contrassegno PA), per il quale viene anche introdotta la scadenza annuale (come espressamente previsto a fini di monitoraggio e di verifica periodica dei requisiti), e in relazione al quale la tariffa sarà maggiore per le tipologie pluritarga e senza targa, e potrà eventualmente prevedere, altresì, per le autorimesse, un importo, pari nel minimo a 1 € e nel massimo a 5 €, per ciascuna targa inserita, come peraltro già avviene in altre città italiane (in entrambi i casi in ragione della maggiore attività gestionale, manutentiva dei sistemi e di controllo che ne consegue a carico dell'amministrazione);
- Temporanei (contrassegno T) non operativi rilasciati per esigenze organizzative transitorie;
- Medici (contrassegno M), anche della Corona semicentrale;
- Interesse pubblico (contrassegno IP);
- Accompagnamento Scolastico;
- vetrofanie per veicoli elettrici e ibridi;

tenere conto, nella articolazione della tariffa in base alle diverse fattispecie, anche dell'entità e della complessità tecnico-amministrativa dell'istruttoria da compiere e



della documentazione allegata alla domanda, relativamente alle varie tipologie di permessi, nonché della eventuale sussistenza di interessi pubblici o rispondenza a politiche di promozione della mobilità ecologica ;

**Dato atto che :**

in analogia con quanto previsto per i contrassegni operativi, anche in questo caso la articolazione della tariffa, le modalità di applicazione e le relative date di entrata in vigore saranno definite e, ove necessario, aggiornate con successivi atti della Giunta comunale tenuto anche conto della complessità tecnica ed organizzativa necessaria per modificare l'attuale sistema di gestione dei permessi;

tale tariffa è da ritenersi già inclusa nelle tariffe aggiornate con il presente provvedimento in relazione ai contrassegni operativi;

la tariffa non verrà invece applicata ai contrassegni rilasciati a Residenti (R e vetrofanie), a persone invalide (H), per assistenza (cd. sociosanitari e titoli di assistenza a persone non autosufficienti);

**Dato atto , inoltre , che:**

la presente proposta di adeguamento tariffario :

è stata condivisa con SRM srl e Tper Spa; i relativi flussi finanziari sono regolati dal contratto di servizio, in particolare artt. 16 e 18;

è stata anticipata alla soc. Bologna Fiera Parking in relazione alla gestione di propria specifica competenza; l'effetto dell'incremento della tariffa della Corona Semicentrale sul contratto in essere sarà oggetto di analisi nell'ambito delle verifiche attualmente in corso sulla richiesta di revisione del Piano Economico Finanziario presentata dalla società;

**C) DIRITTI DI ISTRUTTORIA**

**Premesso, infine, che:**

il Regolamento per l'occupazione di suolo pubblico e applicazione del relativo canone prevede per cantieri, traslochi, potature alberi e scavi stradali lo svolgimento di una istruttoria articolata e intersettoriale, che comporta di norma un significativo impegno da parte dell'amministrazione, per la necessità di eseguire valutazioni tecniche e amministrative, predisporre modifiche alla circolazione e alla sosta, effettuare sopralluoghi e controlli da parte della Polizia municipale , etc.;

l'art. 27, comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D. Lgs. n. 285/1992 e successive modifiche e integrazioni) prevede l'impegno del richiedente a sostenere le spese di istruttoria per tali tipologie di provvedimenti ;

**Ritenuto pertanto opportuno :**

prevedere l'introduzione del suddetto diritto di istruttoria sulle pratiche OSP del Settore Mobilità Sostenibile, che potrà variare da un minimo di 10 euro a un

massimo di 50 euro per ogni richiesta di rilascio, proroga e/o rinnovo, da corrisponderci all'atto di presentazione della richiesta di occupazione di suolo pubblico;

tenere conto, nella articolazione del diritto di istruttoria, anche dell'entità e della complessità tecnico-amministrativa dell'istruttoria da compiere, dei provvedimenti da rilasciare e della documentazione allegata alla domanda, relativamente alle diverse tipologie di richieste di occupazione;

**Dato atto che** la articolazione del diritto in questione sarà definita e ove necessario aggiornata con successivi atti della Giunta comunale e che la disciplina operativa e la definizione della relativa data di entrata in vigore potrà avvenire con provvedimento del Direttore del Settore Mobilità Sostenibile, previa verifica dei correlati aspetti amministrativi e contabili ed adeguamento organizzativo del Settore ;

**Dato atto, infine, che:**

il contenuto del presente provvedimento comporterà complessivamente incrementi di entrata, la cui esatta definizione potrà avvenire a seguito delle fasi di implementazione operativa e consentirà, quindi, anche un recupero di risorse per l'Amministrazione Comunale, nel particolare contesto economico-finanziario attuale, da reimpiegare in modo prioritario e prevalente nella copertura di attività, servizi o progetti relativi alla mobilità sostenibile, anche in relazione a quanto disposto in proposito dal Codice della Strada (art. 7, comma 7) per i proventi della sosta e dal Piano merci (capitolo 1.3) per i proventi dei contrassegni;

per le suddette motivazioni, saranno apportati, se e per quanto necessario, gli opportuni adeguamenti 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. n. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile del Settore Finanza e Bilancio;

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

**Sentite** le Commissioni Consiliari competenti;

## **DELIBERA**

1. DI APPROVARE l'aggiornamento e la rimodulazione delle tariffe dei contrassegni e dei ticket attinenti la mobilità sostenibile, nonché l'istituzione dei diritti di istruttoria sulle pratiche OSP del Settore Mobilità Sostenibile, così come indicato nelle premesse, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

2. DI DARE ATTO che con successive delibere della Giunta si provvederà con le necessarie ulteriori disposizioni ed articolazioni tariffarie così come puntualmente indicato in premessa.

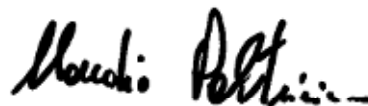
3. DI APPROVARE l'Allegato 1 al presente provvedimento, aggiornato con le modifiche introdotte alle tariffe per la sosta così come puntualmente descritte in premessa.

Infine, con votazione separata

### DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4, del D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, stante l'urgenza dell'entrata in vigore delle disposizioni in relazione alla necessità di dar corso ai successivi provvedimenti attuativi ed operativi.

Il Capo Dipartimento  
Claudio Paltrinieri



Il Direttore del Settore  
Cleto Carlini



**Documenti allegati (parte integrante):**



Allegato 1 - quadro tariffario disposizioni (delibera PG 367149\_2014).doc

**Documenti in atti :**