Divisione Infrastrutture e Mobilità 2019 00626/006
Area Mobilità
Servizio Mobilità
MP
0/A

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

26 febbraio 2019

Convocata la Giunta presieduta dal Vicesindaco Guido MONTANARI, sono presenti gli Assessori:

Antonietta DI MARTINO
Marco GIUSTA
Maria LAPIETRA
Francesca Paola LEON
Alberto SACCO
Sonia SCHELLINO
Alberto UNIA

Assenti, per giustificati motivi, oltre la Sindaca Chiara APPENDINO, gli Assessori: Roberto FINARDI - Paola PISANO - Sergio ROLANDO.

Con l'assistenza del Segretario Generale Reggente Flavio ROUX.

OGGETTO: «TORINO CENTRO APERTO»: ISTITUZIONE DELLA NUOVA Z.T.L. CENTRALE. LINEE DI INDIRIZZO RELATIVE ALLE NUOVE MODALITÁ DI ACCESSO. APPROVAZIONE.

Proposta della Sindaca Appendino, del Vicesindaco Montanari
e degli Assessori Lapietra, Rolando, Sacco, Unia e Finardi.

La Città di Torino nel 1994 ha adottato misure consistenti in limitazioni alla circolazione del traffico veicolare e nello specifico con deliberazione della Giunta Comunale del 15 luglio 1994 (mecc. 1994 05715/06) la Civica Amministrazione ha approvato l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato denominata ZTL Centrale con estensione di 1,03 kmq in vigore dalle ore 7.30 alle ore 10.30 dei giorni feriali escluso il sabato.

Per rendere più efficace il controllo e la repressione delle violazioni relative alla ZTL, la Civica Amministrazione ha successivamente introdotto un sistema di controllo degli accessi alla ZTL Centrale, ai sensi dell'art. 17, comma 133 bis Legge 127/97, munito di porte elettroniche in grado di fotografare le targhe dei veicoli in transito nonché di appositi sistemi in grado di riconoscere i dispositivi elettronici di bordo (telepass). Tale sistema di controllo è stato approvato dalla Giunta Comunale con deliberazione del 23 aprile 2003 (mecc. 2003 03009/006).

Per contrastare l'inquinamento atmosferico, con deliberazioni della Giunta Comunale del 21 settembre 2004 (mecc. 2004 07536/006) è stato approvato l'ampliamento della zona a traffico limitato, costituendo una ZTL Ambientale, esterna alla ZTL Centrale, con estensione di 2,62 kmq., al cui interno era previsto tra l'altro, il divieto di transito dalle 7.30 alle 19.00 per i veicoli per il trasporto di persone con omologazioni precedenti alle direttive Euro 3 e s.m.i.. Successivamente si è proceduto al riordino della disciplina generale delle suddette ZTL mediante approvazione delle deliberazioni della Giunta Comunale del 9 novembre 2004 (mecc. 2004 08734/110) e del 7 dicembre 2004 (mecc. 2004 11479/110).

In seguito, con l'approvazione della Giunta Comunale del 12 febbraio 2010 (mecc. 2010 00659/119), poi integrata dalla deliberazione del 27 aprile 2010 (mecc. 2010 02058/119), i confini della ZTL Centrale sono stati estesi fino a coincidere con la ZTL Ambientale, istituendo così un'unica area (Nuova ZTL Centrale), interdetta al transito dei veicoli non autorizzati dal lunedì al venerdì dalle ore 7.30 alle ore 10.30 mediante ingressi controllati con varchi elettronici autorizzati dal Ministero dei Trasporti.

Contestualmente all'interno della nuova "ZTL Centrale" venivano identificate altre aree, comprese nella stessa e soggette ad ulteriori limitazioni della circolazione ("ZTL Trasporto Pubblico", "ZTL Pedonale", "ZTL Area Romana").

L'attuale regolamentazione della ZTL Centrale prevede che, all'interno del suo perimetro, il transito sia vietato dalle ore 7.30 alle ore 10.30 dei giorni feriali a tutti i veicoli, tranne il sabato fatta eccezione per i veicoli muniti di permesso di circolazione (disciplinati con le deliberazioni della Giunta Comunale del 19 dicembre 2014 mecc. 2014 07151/119 e dell'8 aprile 2015 mecc. 2015 01463/119) nonché per specifiche categorie di veicoli esenti (velocipedi e biciclette a pedalata assistita, veicoli di soccorso, appartenenti agli Organi di Polizia, del Corpo dei Vigili del Fuoco, della Polizia Municipale di Torino e dei Comuni della

Regione Piemonte, che svolgono servizio di Trasporto Pubblico Locale, taxi etc.).

Rilevato che il provvedimento attualmente vigente limita il traffico nelle sole prime ore del mattino e consente il transito nel restante periodo, stante il decorso di 25 anni dalla prima istituzione della ZTL, la Città di Torino ritiene opportuna la revisione del provvedimento, adottando nuove misure volte alla riqualificazione dell'area centrale dal punto di vista urbano ed ambientale e corrispondere così alle attuali esigenze di contenimento del traffico e delle emissioni inquinanti che ne derivano.

Tale intervento riveste altresì carattere di urgenza sotto il profilo ambientale, con particolare riferimento alla qualità dell'aria dell'agglomerato torinese, che, nonostante il progressivo miglioramento degli ultimi quindici anni, registra ancora un superamento significativo dei valori limite stabiliti per il materiale particolato PM10 e per il biossido di azoto e, a causa di questi superamenti, sono state avviate dalla Commissione Europea due procedure di infrazione che sono attualmente pervenute ad una fase avanzata del loro iter: deferimento alla Corte Europea di Giustizia – infrazione n. 2014/2147 del 28/04/2017 per le violazioni dei valori limite del materiale particolato PM10 e invio del parere motivato - infrazione n. 2015/2043 del 15/02/2017 per le violazioni del valore limite del biossido di azoto.

Proprio per fronteggiare questa criticità, in data 9 giugno 2017 a Bologna, è stato sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e dai Presidenti delle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, un "Nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano" (di seguito Accordo padano), strumento finalizzato a definire, in un quadro condiviso, importanti misure addizionali di risanamento da inserire nei piani di qualità dell'aria e da applicare in modo coordinato e congiunto nel territorio del Bacino Padano. La Regione Piemonte con D.G.R. n. 42-5805 del 20 ottobre 2017 e con D.D. n. 463 del 31 ottobre 2017 ha dato attuazione agli impegni previsti dall'Accordo padano, inserendo il comune di Torino nell'elenco dei comuni interessati all'adozione dei provvedimenti contenuti nello stesso accordo e con successiva D.G.R. n. 36-6882 del 18 maggio 2018 ha confermato che il comune di Torino rientra fra i comuni piemontesi dove persiste il rischio di superamento dei valori limite di qualità dell'aria.

Presso la Città Metropolitana di Torino in sede di Tavolo di coordinamento della qualità dell'aria è stato condotto un approfondito confronto con i comuni interessati convenendo sulla necessità di adottare limitazioni omogenee sul territorio e, in relazione ai significativi superamenti dei valori limite di qualità dell'aria, più stringenti rispetto a quanto definito nel protocollo padano ed è stato concordato uno schema complessivo delle limitazioni da adottare sul territorio metropolitano. Con Decreto del Vicesindaco Metropolitano n. 474-25331/2018 del 10/10/2018 è stato approvato il Piano d'intervento operativo che definisce le misure da adottare per il miglioramento della qualità dell'aria nel triennio 2018-2020, articolate in misure strutturali e misure temporanee di limitazione delle emissioni veicolari. La Città di Torino ha adottato le misure previste dal suddetto Piano con deliberazione della Giunta Comunale del 23 ottobre 2018, (mecc. 2018 04715/112) e ne ha introdotto l'applicazione, a partire dal

24/10/2018, con ordinanza n. 67/2018.

Si richiama inoltre la deliberazione n. 13-5132 del 5 giugno 2017 della Regione Piemonte che ha adottato la proposta di Piano regionale per la qualità dell'aria ed approvato il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica, di cui all'art. 13, comma 5 del D.Lgs. 152/2006, dando mandato alla Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio di predisporre le azioni volte al prosieguo della procedura di VAS. Con deliberazione della Giunta Regionale n. 58-6057 del 1 dicembre 2017, l'autorità competente per la VAS, struttura incardinata presso il Settore regionale Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate della Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio, ha espresso il proprio parere motivato, ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, con le indicazioni e raccomandazioni descritte dettagliatamente nella relazione istruttoria predisposta dall'organo tecnico regionale. L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, ha provveduto, quindi, alle opportune revisioni della proposta di Piano regionale per la qualità dell'aria, tenendo conto delle risultanze del suddetto parere, al fine di superare le criticità evidenziate nel corso del processo di valutazione e migliorare i profili di sostenibilità ambientale dello stesso, secondo quanto disposto dall'art. 15, comma 2 del D.Lgs. 152/2006.

La stesura definitiva del Piano regionale per la qualità dell'aria, realizzata con il supporto tecnico-scientifico di Arpa Piemonte, include un documento, denominato "Allegato A - Misure di Piano". Tra le misure che Regione Piemonte e Arpa hanno individuato per dare corso al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria sono indicate l'ampliamento delle ZTL e delle aree pedonali nei comuni con più di 10000 abitanti (misura TR09) e l'introduzione della "Congestion Charge" nei comuni di Torino, Alessandria e Novara (misura TR14).

È stata, pertanto, svolta un'attività istruttoria in cui sono stati analizzati i dati registrati, a partire dalla introduzione della ZTL nel 1994, riguardanti in particolare il numero degli ingressi, i valori in termini di riduzione di emissioni, la velocità commerciale del Trasporto Pubblico Locale e le ricadute del traffico nelle aree limitrofe.

Sulla base di tale studio è stato predisposto il nuovo progetto di ZTL centrale, il quale mantiene invariato l'attuale perimetro mentre, anche in coerenza con i provvedimenti vigenti nelle principali città italiane ed europee che prevedono zone a traffico limitato con orario di applicazione molto esteso, prevede l'ampliamento dell'orario di vigenza del divieto di accesso, estendendolo dalle ore 7.30 alle ore 19.30 di tutti i giorni feriali escluso il sabato.

L'obiettivo di riqualificare l'area centrale dal punto di vista viabilistico e ambientale, implicherà comunque una più ampia accessibilità, a fronte di una disincentivazione del solo transito veicolare di attraversamento della zona centrale e quindi privo di destinazioni all'interno della stessa.

Si intende quindi passare da un principio di consenso al transito, limitato ad alcune categorie di soggetti o veicoli, alla estensione di tale diritto a tutti i veicoli, esclusi quelli di cui alla limitazione sotto descritta e quelli oggetto di provvedimenti di limitazione del traffico su tutto il territorio comunale (ordinanza n. 67/2018) a seguito dell'adozione dell'Accordo padano

e dei successivi atti attuativi sopra richiamati. In particolare sarà vietato l'accesso a tutti i veicoli con omologazione Euro 0 (compresi ciclomotori e motocicli) e ai veicoli alimentati a diesel con omologazione Euro 1, Euro 2 ed Euro 3; a partire dal 1 ottobre 2020 il divieto sarà esteso ai veicoli alimentati a diesel con omologazione Euro 4 in conformità alle misure permanenti previste dal sopraccitato Accordo padano.

Le nuove regole che si intendono introdurre oltre ad essere volte a diminuire il traffico veicolare nel centro, limitando gli spostamenti di semplice attraversamento, mirano a migliorare la vivibilità del centro, favorendo l'utilizzo regolare della sosta in superficie e in struttura e quindi a valorizzare le attività produttive, commerciali e di servizi presenti nell'area centrale offrendo la possibilità di accedervi a piedi, in bicicletta, con il mezzo pubblico e con l'auto privata nel rispetto delle esigenze di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di incentivo della mobilità sostenibile. Infatti l'Amministrazione in questi ultimi anni ha realizzato progetti quali "bike sharing", "car sharing" e "van sharing" con la finalità di sviluppare la mobilità sostenibile ed attualmente è in corso di espletamento la procedura di acquisto di nuovi autobus da destinare al trasporto pubblico per realizzarne il necessario potenziamento, a supporto del progetto della nuova ZTL.

Il nuovo sistema di accesso, considerate le caratteristiche storiche, tipologiche e dimensionali della maggiore parte delle strade al suo interno, prevede che il principio del divieto di transito sia applicato ai soli veicoli di lunghezza superiore a m. 12,00 (eccezione fatta per quelli che effettuano servizio di Trasporto Pubblico Locale, quelli utilizzati in emergenza e quelli che risulteranno temporaneamente autorizzabili individuati in un successivo atto deliberativo sulla base del criterio dell'interesse pubblico perseguito o del servizio pubblico che devono svolgere). Questi veicoli infatti, per la loro dimensione che si correla ad un maggiore ingombro, creano maggiore intralcio alla fluidità e alla sicurezza della circolazione.

Inoltre in applicazione dell'art. 7, comma 9 del Codice della Strada, si prevede l'introduzione di un sistema di tariffazione per l'accesso quale misura aggiuntiva disincentivante del traffico veicolare, per raggiungere più efficacemente la finalità di tutela ambientale e delle condizioni di salubrità della collettività.

La traduzione pratica dei principi appena esposti consiste nell'offrire, a fronte del pagamento della tariffa di ingresso, la possibilità di usufruire gratuitamente della sosta all'interno dell'area centrale in oggetto, per un periodo di tempo indicato in 2 ore, con modalità e modulazione della tariffazione dipendenti dai livelli di emissione in atmosfera di particolato PM10 o ossidi di azoto (NOx), che verranno scelte con successivi idonei provvedimenti, con un limite massimo tariffario che verrà indicato da specifico atto consiliare, diversificato per chi utilizzerà la sosta in superficie, e per chi utilizzerà la sosta in struttura.

Con l'introduzione del principio del pagamento di una somma a cui corrisponde il beneficio della sosta gratuita di 2 ore nelle aree di parcheggio in superficie o di un tempo dipendente dalle tariffe dei gestori nei parcheggi in struttura, si ritiene di attuare un provvedimento, come detto, capace di ottenere un effetto dissuasivo sul semplice transito

nell’area centrale (quello che non ha finalità o destinazione all’interno della stessa) e nel contempo di garantire la piena fruibilità dell’offerta commerciale, culturale e dei servizi all’interno del centro, per coloro che comunque vi sostano ed oggi sono soggetti al pagamento della sosta.

Con questo metodo il pagamento della sosta per il periodo stabilito porta con sé il pagamento della tariffa di ingresso e regolarizza quindi l'accesso.

Per queste premesse l’insieme delle nuove regole verrà d’ora in poi chiamato “Torino Centro Aperto”.

In applicazione del concetto di centro aperto, la tariffazione degli accessi, (come evidenziato dalle conclusioni dello studio di fattibilità commissionato, nell’ambito del Progetto PON Metro, dalla Città alla società 5T s.r.l. svolto in collaborazione con il Centro Interdipartimentale FULL (Future Urban Legacy Lab) del Politecnico di Torino (**all. 1**), basato su analisi trasportistiche e tecnico-economiche volte a valutare la fattibilità dell’iniziativa e ad individuare i possibili scenari di applicazione) superando l’attuale limitazione all’ingresso, permetterà di conseguire i seguenti obiettivi:

- riduzione del traffico veicolare privato in città;
- incremento delle risorse da destinare al TPL per aumentare l’efficienza e la funzionalità delle reti di trasporto pubblico e favorirne lo sviluppo;
- garanzia del diritto alla mobilità individuale nel rispetto dell’interesse comune;
- reperimento delle risorse da destinare al miglioramento dello spazio e del decoro urbano e alla mobilità sostenibile: pedonalità, ciclabilità e traffico a velocità moderata;
- miglioramento della qualità della vita di chi vi abita, vi lavora, vi studia e di chi la visita, riducendo il numero di incidenti, la sosta irregolare e l’inquinamento acustico e atmosferico della zona centrale;
- incremento delle risorse da utilizzare per infrastrutturare il centro a livello tecnologico e facilitare le procedure di accesso;
- incremento delle risorse da utilizzare per le manutenzioni stradali e dei percorsi pedonali e per l’abbattimento delle barriere architettoniche;
- reperimento di risorse da destinare ad incentivi per il rinnovo parco mezzi della logistica dell'ultimo miglio;
- incremento delle risorse destinate ad aumentare l'attrattività del Centro.

La previsione della tariffazione degli accessi alla ZTL dovrà essere introdotta all’interno del Piano Urbano del Traffico della Città di Torino, come misura necessaria per la riqualificazione ambientale del centro cittadino, previa verifica della sua necessità per il raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso.

Per l’introduzione della tariffa, come ha precisato il Tar Lombardia (sentenza 28 marzo 2013, n. 802 e n. 804) occorre:

- aver istituito una Z.T.L., aver adottato il Piano Urbano del Traffico ai sensi del Codice della strada;

- aver introdotto la tariffazione degli accessi alla ZTL all'interno del medesimo, previa verifica della sua necessità rispetto agli obiettivi fissati dal P.U.T..

Come previsto dal Ministero dei Lavori Pubblici (circolare del 21 luglio 1997, n. 3816), l'introduzione del sistema di accesso a pagamento in ZTL, in assenza di previsione del P.U.T., può essere approvata in via sperimentale per una durata non superiore ad un anno.

Ne deriva che il progetto di tariffazione e la relativa relazione tecnica dovranno essere presentati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la richiesta della relativa autorizzazione.

Successivamente, al conseguimento di detta autorizzazione, la Città potrà dare attuazione all'istituzione della nuova ZTL e, in via sperimentale, ai provvedimenti previsti dal nuovo sistema di accesso.

La sperimentazione di un anno dovrà dimostrare l'efficacia della disciplina a raggiungere gli obiettivi posti, al fine dell'adozione in via definitiva, previo inserimento nel P.U.T..

Si dà atto che nel corso dell'istruttoria del progetto, si sono svolti incontri suddivisi in singoli tavoli di confronto con le associazioni di categoria e dei principali portatori di interesse dell'Area Centrale, il cui coinvolgimento proseguirà anche durante l'attuazione del progetto.

Si rende pertanto necessario procedere all'approvazione dell'istituzione della nuova ZTL centrale e delle linee di indirizzo del progetto "Torino Centro Aperto" per la modificazione dell'attuale regolamentazione, subordinandone la realizzazione al conseguimento dell'autorizzazione ministeriale sopra richiamata.

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA COMUNALE

Visto che ai sensi dell'art. 48 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, la Giunta compie tutti gli atti rientranti, ai sensi dell'art. 107, commi 1 e 2 del medesimo Testo Unico, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla Legge al Consiglio Comunale e che non ricadano nelle competenze, previste dalle leggi o dallo Statuto, del Sindaco o degli organi di decentramento;

Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:
favorevole sulla regolarità tecnica;
favorevole sulla regolarità contabile;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

D E L I B E R A

1) di approvare, per le motivazioni espresse in narrativa e qui richiamate, l'istituzione della nuova ZTL centrale, ai sensi dell'art. 7, comma 9 del Codice della Strada, che avrà lo stesso perimetro individuato dalla Giunta Comunale del 12 febbraio 2010 (mecc. 2010

00659/119) come da planimetria allegata (**all. 2**), sulla base delle seguenti linee di indirizzo:

- applicazione dalle 7,30 alle 19,30 dei giorni feriali escluso il sabato;
- divieto di accesso e transito all'interno della ZTL centrale eccetto autorizzati, per:
  1. veicoli aventi lunghezza superiore a dodici metri;
  2. tutti i veicoli con omologazione Euro 0 (compresi ciclomotori e motocicli);
  3. veicoli alimentati a diesel con omologazione Euro 1, Euro 2, Euro 3 (a partire dal 1 ottobre 2020 anche veicoli con omologazione Euro 4);
- deroga al divieto di accesso ai veicoli, con lunghezza superiore ai dodici metri, fatte salve le disposizioni di divieto di accesso relative all'alimentazione degli stessi, per i veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico locale, quelli utilizzati per i servizi di emergenza e quelli che verranno individuati in un successivo atto deliberativo in base all'interesse pubblico perseguito o al servizio pubblico che devono svolgere, e a cui sono funzionali, o per motivate e particolari esigenze debitamente documentate;
- subordinare, ai sensi dell'art. 7, comma 9 del Codice della strada, l'accesso alla ZTL dei veicoli non soggetti a divieto, al pagamento di una tariffa fino ad un importo massimo la cui definizione è demandata all'apposito provvedimento deliberativo consiliare;
- modulazione delle tariffe, comprese forme di agevolazione e abbonamenti, sulla base dei livelli di emissione in atmosfera di particolato PM10 o ossidi di azoto (NOx), che verranno scelte con successivi idonei provvedimenti, con il beneficio della sosta gratuita fino al massimo di due ore nelle aree di sosta a raso o di un tempo dipendente dalle tariffe dei gestori nei parcheggi in struttura con cui saranno sottoscritte apposite convenzioni;
- esenzione dal pagamento dell'accesso per velocipedi, ciclomotori, motocicli, veicoli che espongono il permesso disabili il cui titolare sia a bordo, veicoli dei residenti all'interno della ZTL centrale e per le altre categorie di veicoli individuati in un successivo atto deliberativo in base all'interesse pubblico perseguito o al servizio pubblico che devono svolgere, a cui sono funzionali;

2) di confermare il mantenimento delle disposizioni che regolano le strade e corsie riservate al mezzo pubblico e le aree pedonali ivi presenti, nonché delle altre disposizioni che regolano la ZTL centrale attualmente in vigore e che si applicheranno anche a coloro che saranno in regola con il pagamento dell'accesso;

3) di subordinare l'attuazione del presente provvedimento al conseguimento della prescritta autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, all'assoggettamento a pagamento dell'accesso alla nuova ZTL centrale;

4) di demandare a successivi provvedimenti deliberativi l'attuazione della nuova ZTL Centrale denominata "Torino Centro Aperto", attraverso l'approvazione delle modalità operative comprese la modulazione delle tariffe e le modalità di pagamento, secondo le

linee di indirizzo sopra descritte;

5) di rinviare ad un successivo provvedimento deliberativo consiliare, la revisione del contratto di servizio con GTT S.p.A. relativo ai servizi di mobilità e di sosta a pagamento su suolo pubblico, che preveda la modificazione delle norme contrattuali interessate, in conseguenza delle nuove disposizioni sul beneficio della sosta previste per l'accesso a pagamento nella ZTL Centrale denominata "Torino Centro Aperto";

6) di demandare ad una successiva istruttoria e valutazione dell'Amministrazione l'individuazione delle modalità di realizzazione e gestione della nuova ZTL Centrale denominata "Torino Centro Aperto", dando comunque atto che le eventuali risorse derivanti al Comune dalla gestione, saranno destinate allo sviluppo della rete di trasporto pubblico ed a interventi di riqualificazione del centro cittadino;

7) di dare atto che il presente provvedimento non rientra tra quelli indicati all'art. 2 delle disposizioni approvate con determinazione n. 59 datata 17 dicembre 2012 (mecc. 2012 45155/066) del Direttore Generale in materia di preventiva valutazione dell'impatto economico delle nuove realizzazioni che comportano futuri oneri, diretti o indiretti, a carico della Città, come risulta dal documento allegato (**all. 3**);

8) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

La Sindaca
Chiara Appendino

Il Vicesindaco
Guido Montanari

L'Assessora alla Viabilità e Trasporti
Infrastrutture, Mobilità Sostenibile e
Politiche per l'Area Metropolitana
Maria Lapietra

p. L'Assessore al Bilancio, Tributi,
Personale e Patrimonio
(Sergio Rolando)
Il Vicesindaco

Guido Montanari

L’Assessore alle Politiche del Lavoro,
Commercio, Sportello Imprese,
Promozione eventi cittadini e Turismo,
Economato, Avvocatura Comunale
Alberto Sacco

L’Assessore all’Ambiente, Fondi
Europei, Energia, Verde, Illuminazione,
Rapporti con il C.C. e Protezione Civile
Alberto Unia

L’Assessore allo Sport e alla Sicurezza
Roberto Finardi

Il Direttore
Divisione Infrastrutture e Mobilità
Roberto Bertasio

Il Direttore
Divisione Urbanistica e Territorio
Sandro Golzio

Il Direttore
Divisione Patrimonio,
Partecipate e Appalti
Antonino Calvano

La Direttrice
Divisione Commercio, Lavoro,
Turismo, Attività Produttive

e Sviluppo Economico
Paola Virano

Il Direttore
Divisione Ambiente,
Verde e Protezione Civile
Claudio Lamberti

Il Comandante
Corpo di Polizia Municipale
Emiliano Bezzon

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

Il Dirigente dell'Area
Giuseppe Serra

Si esprime parere favorevole sulla regolarità contabile.

p. Il Direttore Finanziario
La Dirigente Delegata
Alessandra Gaidano

Verbale n. 8 firmato in originale:

IL VICESINDACO
Guido Montanari

IL SEGRETARIO GENERALE REGGENTE
Flavio Roux

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE E DI ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione:

1° ai sensi dell'art. 124, 1° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi dal 4 marzo 2019 al 18 marzo 2019;

2° ai sensi dell'art. 134, 3° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è esecutiva dal 14 marzo 2019.