



**REGIONE TOSCANA**  
**Consiglio Regionale**

Il Portavoce dell'Opposizione

AOCRT Protocollo n. 0004803/03-04-2025



CEX XI  
IO 835  
09.11.20

Alla cortese attenzione del  
Presidente del Consiglio regionale  
dott. Antonio Mazzeo  
SEDE

**Interrogazione a risposta immediata** ai sensi dell'art. 173 del Regolamento Interno.

**OGGETTO:** in merito al progetto “Scudo verde”, alla sua reale efficacia e all’impatto economico e sociale sui cittadini della Città metropolitana e delle altre province della Toscana.

Il sottoscritto Consigliere regionale,

**Premesso che,**

il biossido di azoto NO<sub>2</sub> è un inquinante che viene normalmente generato a seguito di processi di combustione, intermedio di base per la produzione di tutta una serie di inquinanti secondari pericolosi e irritante per le mucose e responsabile di specifiche patologie a carico dell'apparato respiratorio.

**Preso atto che,**

la legge regionale 11 marzo 2010 n.9 “Norme in materia di qualità dell'aria e dell'ambiente” contiene indirizzi per la gestione della qualità dell'aria a livello regionale, disciplinando anche le competenze dei comuni, chiamati ad elaborare e approvare il Piano di Azione Comunale per la qualità dell'aria, a loro volta contenenti le misure previste per il contenimento delle emissioni inquinanti;

il decreto legislativo 13 agosto 2010, n.155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa” fissa in 40 µg/m<sup>3</sup> il valore limite annuale per la protezione della salute umana e in 200 µg/m<sup>3</sup> quello orario, da non superare più di 18 volte nell'anno civile;

la legge regionale 10 dicembre 2019, n.74 “Disposizione urgenti per il rispetto nel territorio della Toscana degli obblighi previsti dal decreto legislativo 13 agosto 2010, n.155 ‘Attuazione della direttiva

2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente” prevede il rafforzamento delle azioni previste dal Piano Regionale per la Qualità dell'aria Ambiente, approvato dal Consiglio regionale della Toscana con deliberazione 18 luglio 2018, n.72, che annovera tra i suoi obiettivi “portare a zero la percentuale di popolazione esposta a superamenti oltre i valori limite di biossido di azoto NO<sub>2</sub> e materiale particolato PM10 entro il 2020”.

### **Ricordato che,**

il 7 marzo 2019 la Commissione europea ha deferito l'Italia alla Corte di Giustizia dell'UE per il mancato rispetto del valore limite annuale di biossido di azoto NO<sub>2</sub> negli anni 2010-2017. Il superamento è stato registrato nella zona IT 0906 “Agglomerato di Firenze”, nel dettaglio solo nella stazione di traffico denominata FI-Gramsci, collocata lungo i viali di circonvallazione, in prossimità di un impianto semaforico, mentre le altre stazioni registravano valori ampiamente entro i limiti. Ne consegue che la procedura d'infrazione era relativa solo alla citata stazione FI-Gramsci. Nello specifico la stazione ha registrato le seguenti medie annue: 63 µg/m<sup>3</sup> nel 2015, 65 µg/m<sup>3</sup> nel 2016, 64 µg/m<sup>3</sup> nel 2017, 60 µg/m<sup>3</sup> nel 2018, 56 µg/m<sup>3</sup> nel 2019, 44 µg/m<sup>3</sup> nel 2020, 45 µg/m<sup>3</sup> nel 2021 e nel 2022, 41 µg/m<sup>3</sup> del 2023, 37 µg/m<sup>3</sup> nel 2024. Sino al 2017 i superamenti hanno interessato anche la stazione FI-Mosse, scesa sotto la soglia massima dal 2018. Il valore relativo alla concentrazione media oraria di 200 µg/m<sup>3</sup> dal 2013 risulta rispettato in tutte le stazioni dell'agglomerato fiorentino;

il 17 febbraio 2020 il Ministero dell'ambiente e la Regione Toscana hanno stipulato un Accordo di programma che prevede, tra l'altro, a carico di quest'ultima l'impegno a introdurre nei piani di qualità dell'aria o nei relativi provvedimenti attuativi la seguente limitazione della circolazione, nella zona dell'agglomerato fiorentino soggetta a superamenti del limite di biossido di azoto NO<sub>2</sub>: dal 1° novembre 2020 (poi procrastinata al marzo 2021) dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 18.30 per le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria inferiore o uguale a euro 4, con la previsione di estenderla agli euro 5 a partire dal 1° novembre 2025 in una determinata area di Firenze;

la delibera di Giunta regionale 20 luglio 2020, n.907 ha introdotto misure aggiuntive, confermando il 1° novembre 2025 quale data di avvio della limitazione alla circolazione dei mezzi euro 5 lungo i viali di circonvallazione;

il Comune di Firenze, con delibera di Giunta comunale n.244 dell'11 agosto 2020, ha stabilito di limitare la circolazione degli euro 5 a partire dal 1° novembre 2025 e con ordinanza sindacale n.2021/00013 del 30 marzo 2021 ha recepito le misure adottate dalla Regione Toscana, introducendo il divieto di accesso e transito ad autovetture e veicoli merci diesel euro 1, 2, 3, 4 da lunedì a venerdì dalle 8.30 alle 18.30 in ZTL e in una fascia dei viali di circonvallazione;

la sentenza della Corte di Giustizia dell'UE relativa alla causa C-573/19 emessa il 12 maggio 2022, ha condannato l'Italia per la violazione delle regole europee in materia di inquinamento atmosferico. Più specificamente la Corte di Giustizia ha imputato alla Repubblica italiana di non aver provveduto affinché non fosse superato, in modo sistematico e continuato, il valore limite annuale fissato per il biossido di azoto NO<sub>2</sub> negli agglomerati di Torino, Milano, Bergamo, Brescia, Genova, Firenze e Roma,

negli anni 2010-2018, oltre ad altre zone come la A (pianura ad elevata urbanizzazione), Catania e la zona industriale IT1914;

a seguito di tale sentenza la Regione Toscana con delibera di Giunta regionale n.1207 del 24 ottobre 2022, ha ritenuto di anticipare il divieto ai diesel euro 5 in determinate aree di Firenze, motivandola, tra l'altro, con gli approfondimenti scientifici svolti da Arpat e Consorzio Lamma, secondo cui l'estensione della limitazione ai diesel euro 5 risulta "essere risolutiva per raggiungere la conformità della stazione"; L'entrata in vigore dell'ulteriore limitazione è indicata nel 1° marzo 2023, anziché il 1° novembre 2025 "fatto salvo il caso in cui, al 31 dicembre 2022, dai dati di monitoraggio registrati dalla stazione FI-Gramsci dovesse emergere la conformità rispetto ai valori limite stabiliti dalle norme". Nel provvedimento si specifica inoltre che "la limitazione sarà preceduta da un piano di comunicazione rivolto ai cittadini e da un programma di contributi per la sostituzione di una o più tipologie di veicoli diesel fino a euro 5 che risultino immatricolati nei comuni dell'agglomerato di Firenze con veicoli a basso impatto ambientale";

con delibera della Giunta regionale n.244 del 13 marzo 2023 la data di avvio della limitazione per i mezzi alimentati con diesel euro 5 è stata spostata al 24 aprile 2023, "oppure secondo le tempistiche definite in un cronoprogramma contenuto in apposito protocollo che dovrà essere sottoscritto da Regione Toscana e Comune di Firenze entro 30 giorni dall'adozione della presente delibera";

il citato protocollo contenente il cronoprogramma, successivamente sottoscritto, prevede tre date di attivazione della limitazione al transito dei veicoli diesel euro 5 immatricolati fino al 2014 in un'area corrispondente ai viali di circonvallazione definite in base alla media delle concentrazioni di biossido di azoto NO<sub>2</sub> rilevate in un determinato arco di tempo e confrontate con il valore medio dello stesso arco temporale dell'ultimo quadriennio (2019-2022);

il protocollo disciplina inoltre le modalità di monitoraggio, affidato a un tavolo coordinato da Arpat e composto da rappresentanti della Regione, del Comune di Firenze e del Consorzio Lamma. Tale tavolo ha tra le sue funzioni la condivisione dei dati relativi all'evoluzione del livello di concentrazione di biossido di azoto NO<sub>2</sub> nella centralina critica e la messa a disposizione delle valutazioni finalizzate all'attivazione della ZTL ambientale "Scudo verde".

#### **Considerato che,**

nel dicembre 2020 la Giunta comunale di Firenze ha approvato il progetto definitivo dell'infrastruttura denominata "Scudo verde", cioè la rete dei varchi telematici lungo le direttrici di ingresso in città finalizzato a limitare gli accessi per i veicoli più inquinanti, per i quali era già previsto il divieto di circolazione da 18 anni. E' altresì prevista un'estensione progressiva dei veicoli soggetti a divieto, mentre non è ancora chiaro se, in futuro, sarà introdotto un ticket d'ingresso in città: opzione prima ipotizzata poi smentita dall'amministrazione comunale di Firenze.

#### **Osservato che,**

nel materiale illustrativo redatto dalla Direzione Urbanistica e Sostenibilità – settore Economia circolare e qualità dell'Aria – della Regione Toscana in vista dell'approvazione del Piano regionale per la qualità

dell'aria (PRQA), nel paragrafo dedicato a “La ricerca delle cause dell'NO<sub>2</sub> si legge che “il naturale rinnovamento del parco veicolare circolante con mezzi sempre più ecologici non ha prodotto alcun miglioramento, ma anzi... [...] A parità di emissioni di ossidi di azoto le auto diesel nuove dove è presente il filtro antiparticolato, emettono molto più NO<sub>2</sub> (fino al 500%) di quelle vecchie”, anche in ragione del numero di veicoli presenti. La tabella seguente indica che oltre il 30% delle emissioni di NO<sub>2</sub> generate da motori diesel sono prodotte da Euro 6, circa il 24% da Euro 5, il 22,4% da Euro 4, poco più del 12% da Euro 3, il 5% da Euro 2, lo 0,9% da Euro 1, il 4,5 da auto pre Euro;

la limitazione alla circolazione dei veicoli colpisce in particolar modo lavoratori e famiglie a basso reddito, per le quali, al netto dei contributi per acquistare un nuovo mezzo, è economicamente significativo l'esborso;

i divieti derivanti dallo “Scudo verde”, non prevedendo rilevamenti in uscita, impatteranno principalmente su coloro che devono entrare in città – soprattutto per ragioni di lavoro e sanitarie – e per i residenti a Firenze che rientrano in città;

nella nota stampa diffusa dalla Città Metropolitana il 28 marzo scorso, dal titolo “Attivazione dello Scudo Verde a Firenze. Città Metropolitana e Sindaci per una strategia unitaria”, si legge che il provvedimento è finalizzato ad “evitare il superamento sistematico e continuato dei valori limite fissati per il biossido di azoto e di tutti gli agenti legati alla qualità dell'aria”, non prendendo atto che il valore di NO<sub>2</sub> registrato nel 2024 nell'unica centralina con valori critici – posizionata, doveroso ricordarlo, sui viali di circonvallazione nei pressi di un semaforo – ha una tendenza costantemente decrescente, culminata con il rientro sotto il limite massimo previsto;

al contempo altre aree della Città Metropolitana registrano volumi di traffico consistenti, con conseguente significativo inquinamento dell'aria, anche in ragione di una modesta efficacia del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma. Fattore che rende spesso inevitabile il ricorso all'auto.

Tutto ciò premesso e considerato,

### **Interroga il Presidente e la Giunta regionale per sapere**

se ritiene che la ZTL Ambientale denominata “Scudo Verde” introdotta dal Comune di Firenze contemperì il diritto alla salute a quello alla mobilità e al lavoro, con particolare riferimento alle fasce di popolazione meno abbienti, individuando quindi misure in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico, senza tuttavia costringere i cittadini a trovare soluzioni alternative al mezzo privato, quali iniziative ha intrapreso o intende intraprendere per limitare al minimo i disagi sulla popolazione di Firenze e della Città Metropolitana e se non ritiene che l'introduzione dello “Scudo Verde” sia un modo surrettizio per costringere di fatto i cittadini a utilizzare mezzi pubblici senza che questo vada ad incidere sulle emissioni di NO<sub>2</sub>, data l'esiguità dei mezzi più inquinanti.

*Il Portavoce dell'Opposizione,*

Marco Landi

