

## **PROPOSTA DI DELIBERAZIONE**

OGGETTO: Decreto interministeriale 9 febbraio 2021 n. 71, attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ai sensi dell'art. 1, commi 613-615, legge 11 dicembre 2016, n. 232 e del DPCM 17 aprile 2019 - Adesione della Città metropolitana al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ed approvazione della scheda tecnica per le modalità di utilizzo delle risorse statali assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale nel periodo 2019-2033.

### **IL CONSIGLIO METROPOLITANO**

Premesso:

che con Decreto n. 90 del 30.07.2021 il Vice Sindaco Metropolitano ha approvato la proposta di deliberazione da sottoporre al Consiglio Metropolitano: “Decreto interministeriale 9 febbraio 2021 n. 71, attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ai sensi dell'art. 1, commi 613-615, legge 11 dicembre 2016, n. 232 e del DPCM 17 aprile 2019 - Adesione della Città metropolitana al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ed approvazione della scheda tecnica per le modalità di utilizzo delle risorse statali assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale nel periodo 2019-2033”;

Visti:

il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”;

lo Statuto della Città metropolitana di Roma Capitale approvato con deliberazione della Conferenza Metropolitana n. 1 del 22/12/2014 e ss.mm. e ii.;

il Regolamento sull’Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Città metropolitana di Roma Capitale approvato con decreto della Sindaca Metropolitana n. 167 del 23/12/2020;

la legge 7 aprile 2014, n. 56 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.” e ss.mm.ii;

la deliberazione del Consiglio metropolitano n. 22 del 28 maggio 2021 – esecutiva ai sensi di legge – avente ad oggetto “Adozione del Bilancio di previsione finanziario 2021 - 2023 e Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2021 – 2023 – Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2021 – 2023 ed Elenco annuale 2021”;

la deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 25 del 28 giugno 2021 – esecutiva ai sensi di legge – avente ad oggetto “Variazione al Bilancio di Previsione finanziario 2021 – 2023 e al Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) 2021 – 2023”;

la deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 24 del 28 giugno 2021 – esecutiva ai sensi di legge – avente ad oggetto “Approvazione del Piano Esecutivo di Gestione 2021-2023, unificato con il Piano della Performance (art. 169 del D.Lgs. n. 267/2000), e del PDO della Società in house Capitale Lavoro”;

il Regolamento di contabilità in attuazione dell'armonizzazione degli schemi e dei sistemi contabili di cui al d.lgs 118/2011, approvato con delibera del Consiglio metropolitano n. 40 del 5 ottobre 2020;

il D.Lgs. 14 aprile 2016, n. 50 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e ss.mm.ii.;

il D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (decreto Rilancio) convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 contenente "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID 19";

l'art. 5, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri" ai sensi del quale il «Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti» è ridenominato «Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili»;

Visti inoltre:

la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, recepita in Italia dal D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155;

la direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE, recepita in Italia dal D.Lgs. 3 marzo 2011, n. 28;

la direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita in Italia dal D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 (AFID);

la direttiva 2015/1513/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, inserendo l'elettricità come alimentazione alternativa per il settore dei trasporti, recepita in Italia dal D.Lgs. 21 marzo 2017, n. 51;

la direttiva 2016/2284/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE, recepita in Italia dal D.Lgs. 30 maggio 2018, n. 81;

la direttiva 2019/1161/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;

il decreto ministeriale 4 agosto 2017, n. 397, recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" come modificato dal decreto ministeriale 28 agosto 2019, n. 396;

il decreto della Sindaca metropolitana n. 175 del 27 dicembre 2018 con il quale si è dato avvio al processo di pianificazione di Città metropolitana per la redazione del proprio Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017;

il decreto della Sindaca metropolitana n. 122 del 28 ottobre 2019 con il quale è stato approvato il documento “Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale” composto dai due elaborati “Quadro conoscitivo” ed “Obiettivi e strategie” che definisce, a partire dalla situazione attuale dell’assetto socioeconomico, urbanistico, trasportistico del territorio metropolitano, gli obiettivi generali e la visione strategica condivisa con i Comuni dell’area vasta, nonché l’approccio metodologico e l’organizzazione delle attività per la redazione del PUMS;

l’articolo 1, commi 613-615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di bilancio 2017) che ha previsto la predisposizione di un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed alla promozione e al miglioramento della qualità dell’aria con tecnologie innovative;

l’articolo 1, comma 71, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di bilancio 2018) che destina quota parte delle risorse annualmente stanziare di cui all’articolo 1, comma 613, della L. 232/2016, fino a un limite massimo di 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033, al finanziamento “di progetti sperimentali innovativi di mobilità sostenibile coerenti con i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) ove previsti dalla normativa vigente, per l’introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane”;

il DPCM del 17 aprile 2019, recante “Approvazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell’articolo 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di bilancio 2017)”;

il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 14 febbraio 2020, n. 81, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 5 del DPCM 17 aprile 2019 alle regioni”;

il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 6 giugno 2020, n. 234, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 3 del DPCM 17 aprile 2019 alle città ad alto inquinamento”;

il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 9 febbraio 2021, n. 71, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 4 del DPCM 17 aprile 2019 relativo alle città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti”;

Premesso che:

il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (di seguito “Piano”), approvato con il richiamato DPCM 17 aprile 2019, ha previsto risorse statali per l’acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale e delle relative infrastrutture di supporto, destinate a:

- i comuni capoluogo delle città metropolitane ed i comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e biossido di azoto;
- i comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti;
- le regioni;

il Piano prevede l'approvazione delle graduatorie per l'assegnazione delle suddette risorse con tre distinti decreti interministeriali del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell'Economia e delle Finanze, rispettivamente per le tre categorie di Enti destinatari sopra richiamate;

con decreto interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, è stata approvata la graduatoria con la quale sono state ripartite le risorse destinate alle regioni, tra le quali la Regione Lazio è destinataria di complessivi € 240.371.554,63, di cui € 10.925.979,76 nel 2019 ed € 16.388.969,63 per ciascun anno dal 2020 al 2033;

con decreto interministeriale 6 giugno 2020, n. 234 sono state ripartite le risorse ai comuni capoluogo delle città metropolitane ed ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e biossido di e sono stati destinati 66 milioni di euro per l'anno 2019 e 83 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023 (per 38 comuni capoluogo di città metropolitane e province, tra cui Roma Capitale per € 60.729.137,00 nel quinquennio 2019-2023);

la Regione Lazio, con deliberazione di Giunta n. 725 del 20/10/2020 ha approvato la scheda tecnica per le modalità di utilizzo delle risorse statali assegnategli nel periodo 2019-2033 e dei criteri generali per il riparto delle medesime risorse agli Enti beneficiari;

con decreto interministeriale febbraio 2021, n. 71 sono state destinati, per le finalità previste dall'art. 4 del DPCM 17 aprile 2019, ai comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti 34 milioni di euro per l'anno 2019, 17 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023 (primo quinquennio) e 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2033 (secondo e terzo quinquennio);

con decreto interministeriale n. 71/2021 sopra citato, sono state assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale risorse pari ad € 8.712.693,00 per il primo quinquennio 2019-2023 (Allegato 3) e ad € 110.748.673,00 (Allegato 4) complessivi per il secondo ed il terzo quinquennio 2024-2033;

l'art. 3, comma 1 del decreto n. 71/2021 prevede che il Ministero delle infrastrutture e trasporti richieda agli enti beneficiari le modalità di utilizzo delle risorse, che le stesse comunicano sulla base di una scheda tecnica elaborata allo scopo, entro un termine di 120 giorni, pena decadenza del contributo statale;

Atteso che:

l'articolo 200, comma 7, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 prevede che *“al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi stessi, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi. Per le medesime finalità di cui al*

*primo periodo non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi";*

Preso atto che:

in virtù della sopracitata norma, fino al 2024 non è applicabile l'articolo 6 del DPCM 17 aprile 2019 che prevede delle quote di cofinanziamento e che, per il periodo 2019-2020, è possibile l'acquisto anche di autobus ad alimentazione diesel e/o ibrida;

che comunque per gli anni successivi al 2024 se non fosse possibile procedere al cofinanziamento è prevista una decurtazione delle risorse assegnate nella seguente misura:

- 80 per cento per mezzi ad uso urbano ad alimentazione elettrica o ad idrogeno e relative infrastrutture;
- 60 per cento per mezzi ad uso urbano ad alimentazione a metano e relative infrastrutture;
- 80 per cento per mezzi ad uso extraurbano ad alimentazione a metano o idrogeno e relative infrastrutture;

le risorse sono destinate all'acquisto di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto pubblico locale e regionale, ad alimentazione alternativa (metano, elettrica, ad idrogeno), e delle relative infrastrutture di supporto e non all'acquisto di mezzi ad alimentazione tradizionale (diesel e ibridi);

le risorse sono assegnate per il periodo 2019-2033, con valenza anche per procedure di acquisto a far data dal 17 aprile 2019;

per la copertura dei costi delle infrastrutture di supporto possono essere utilizzate le risorse dei primi tre anni di ciascun quinquennio sino ad un limite massimo del 50%;

per la redazione di piani di investimento esecutivi possono essere utilizzati fino al 2% dei costi delle infrastrutture di supporto;

gli autobus oggetto di finanziamento sono di proprietà dell'ente pubblico istituzionalmente competente per il servizio a cui sono destinati, oppure di un soggetto terzo con vincolo di reversibilità a favore del medesimo ente pubblico o dei successivi soggetti affidatari del servizio, con il medesimo vincolo, previo riscatto del valore residuo al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico;

le quote di cofinanziamento statale per gli autobus ad uso urbano, ad uso extraurbano e delle relative infrastrutture di supporto per gli anni successivi al 2024 sono:

- 60 per cento per mezzi ad uso urbano ad alimentazione a metano;
- 80 per cento per mezzi ad uso urbano ad alimentazione elettrica o ad idrogeno;
- 80 per cento per mezzi ad uso extraurbano ad alimentazione a metano o ad idrogeno;
- 80 per cento per tutte le infrastrutture di supporto, aumentabile al 100% se più aziende si consorziano per la realizzazione condivisa;
- 100 per cento per i piani di investimento;

il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - ha trasmesso ad ANCI (incaricata dello smistamento della nota ai Comuni e alle Città metropolitane interessati) la scheda tecnica prevista dall'art. 3, comma 1, del decreto Interministeriale n. 71/2021, con note prot. 0001997 del 12/03/2021 e 3383 del 27/04/2021, data quest'ultima dalla quale decorrono i 120 giorni previsti per la sua restituzione, unitamente al decreto della Sindaca metropolitana di approvazione della stessa, pena la decadenza del contributo previsto dalle norme sopra citate;

la scheda tecnica da approvare richiede l'indicazione delle percentuali di risorse da destinare all'acquisto delle varie tipologie ed alimentazioni di autobus previste dal Piano e alle relative infrastrutture di supporto, i codici CUP e l'eventuale cofinanziamento;

nel decreto di impegno del MIMS sarà prevista la possibilità nell'annualità 2023 e 2028 di rimodulare la scheda in argomento;

con successivo decreto dirigenziale verranno determinate le risorse finanziarie attribuite ai beneficiari secondo le disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4, dell'articolo 6 del DPCM e le modalità di erogazione, rendicontazione, monitoraggio delle risorse;

L'art. 3, comma 2, del decreto interministeriale n. 7/2021 ai sensi del quale nel caso in cui i servizi di trasporto pubblico locale nel Comune o nella città metropolitana beneficiari del finanziamento siano svolti dal gestore dei servizi TPL, sulla base di un contratto di servizio sottoscritto con altra pubblica amministrazione o con altri soggetti individuati dalle normative regionali, le risorse assegnate al Comune o alla città metropolitana possono essere messe a disposizione della stessa, tramite specifica convenzione, al fine di assicurare una organica ed efficace gestione delle politiche di rinnovo del parco rotabile automobilistico utilizzato per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, fermi restando i vincoli di destinazione e di reversibilità previsti dall'articolo 5;

gli enti beneficiari potranno utilizzare le risorse loro assegnate, nel rispetto della normativa vigente, direttamente o per il tramite di altro soggetto individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 2, decreto interministeriale n. 7/2021. Ciascun Comune o Città metropolitana, titolare del contratto di servizio, potrà altresì affidare la gestione e quindi l'espletamento delle gare per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale, ex DPCM 17 aprile 2019, anche all'attuale soggetto affidatario dei servizi del TPL, previa apposita convenzione da stipulare con il predetto affidatario, Nel la convenzione dovrà altresì essere espressamente richiamato l'articolo 5 decreto interministeriale n. 7/2021, al fine di dare piena attuazione ai vincoli di destinazione e di reversibilità dei veicoli;

Considerato inoltre che:

l'art. 20 del Regolamento sull'Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Città metropolitana di Roma Capitale sancisce che per il perseguimento dei progetti e/o degli obiettivi di natura trasversale di particolare importanza e complessità, i quali richiedono la gestione integrata di risorse professionali e/o finanziarie e/o strumentali che sono di norma impiegate in diverse strutture organizzative dell'Ente, il Sindaco può istituire, su proposta della struttura dirigenziale competente in materia di organizzazione e programmazione, le Unità di Progetto o di scopo, che costituiscono strutture organizzative temporanee la cui istituzione è strettamente connessa al periodo necessario per il perseguimento degli obiettivi individuati e la realizzazione dei progetti stabiliti;

con decreto della Sindaca metropolitana n. 53 del 20/05/2021 avente ad oggetto “Artt. 11 e 20 del Regolamento sull’Organizzazione degli Uffici e dei Servizi. Istituzione dell’Unità di progetto per la gestione delle risorse finanziarie assegnate alla Città Metropolitana di Roma Capitale con decreto interministeriale n. 71 del 09/02/2021 nell’ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile” è stata istituita l’Unità di progetto per la gestione delle risorse finanziarie assegnate alla Città Metropolitana di Roma Capitale con decreto interministeriale n. 71/2021 nell’ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e che il Direttore del Dipartimento II “Mobilità e Viabilità” è stato preposto al coordinamento della suddetta Unità di progetto;

con determinazione dirigenziale R.U. n. 2152 del 23/06/2021 sono state nominate le professionalità interne facenti parte dell’Unità di progetto per la gestione delle risorse finanziarie assegnate alla Città Metropolitana di Roma Capitale con decreto interministeriale n. 71/2021 nell’ambito del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile;

che la società di supporto tecnico esterno ha condotto le analisi finalizzate all’elaborazione della scheda tecnica di cui all’art. 3, comma 1 del decreto n.71/2021 approvate dall’Unità di progetto;

dall’analisi svolta è emerso per quanto attiene le unità e la vita media del parco mezzi:

- la Regione Lazio ha 4884 unità di cui il 68.2% (pari a 3334 autobus) sono destinate al servizio urbano e il restante 31,8% (pari a 1550 autobus) sono utilizzati per il servizio extraurbano;
- delle 1550 unità dedicate al servizio extraurbano regionale, 386 unità (pari al 25%) ha una età media di 17,2 anni;
- Il parco autobus di Roma consiste in 2298 unità e di questi, il 30% supera lo standard di vita economico-tecnica di 15 anni fissato dalla Regione Lazio;

relativamente all’analisi della ripartizione degli abitanti e degli spostamenti si è rilevato che:

- i residenti dell’area metropolitana di Roma sono 4,333mln di abitanti (pari al 73,7% del totale della Regione Lazio) e di questi, 1,496mln risiedono nei Comuni della cintura metropolitana;
- i pendolari residenti nella Regione Lazio che ogni giorno si dirigono verso Roma sono 293.697 e di questi il 77% (pari a 227.166) provengono dai Comuni della cintura metropolitana;
- il fabbisogno rilevato dalla Regione prevede un ricambio di circa 325 unità all’anno, di cui 222 per servizio urbano e 103 per servizio extraurbano;

l’Unità di progetto ha effettuato una valutazione incentrata sul Life Cycle Cost del sistema di trasporto (mezzo + infrastruttura + servizi), piuttosto che sul solo prezzo di acquisto dei mezzi, come raccomandato dal Clean Vehicle Directive da cui si evince l’indiscusso vantaggio dei mezzi elettrici in termini di rapporto costi/benefici individuabile in minor impatto ambientale, possibile integrazione tra trasporto e reti elettriche, passaggio ad una mobilità sostenibile capillare e integrata con sistemi MaaS (Mobility As a Service);

tale struttura ha individuato quale migliore soluzione, la transizione del trasporto pubblico ad un sistema totalmente elettrico ripartito con l’impiego del 70% nell’approvvigionamento di mezzi e nel 30% in realizzazione dell’infrastruttura;

l'Unità di progetto, nel rispetto di quanto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, ha previsto la realizzazione del progetto in un periodo di 15 anni secondo quanto stabilito dal decreto interministeriale 71/2021;

nello specifico, i fondi stanziati dal decreto Interministeriale 71/2021 saranno destinati:

- all'acquisto di autobus da 12-18 metri, caratterizzati da un'alta capacità di carico ideali per linee ad alta frequentazione e percorrenza (da 350 a 400 km) corrispondenti a tratte che collegano i Comuni della cintura metropolitana a Roma Capitale;
- alla costruzione di un sistema capillare di ricarica elettrica così composto: Ricarica in deposito: caratterizzata da ricarica lenta e minori costi di installazione, servizio e manutenzione; Ricarica al capolinea: caratterizzata da ricarica più veloce e facile integrazione con le linee già esistenti. Costi di realizzazione e manutenzione più elevato; Ricarica sul percorso: Ricarica veloce, integrabilità con linee e servizi per utenze private;

tale strategia consentirà di sostituire circa 450 autobus di lunga percorrenza e la realizzazione di un nuovo sistema infrastrutturale di trasporto sostenibile a zero emissioni e a costi ridotti nei 15 anni previsti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS);

a seguito di intese con Roma Capitale e con Regione Lazio l'Unità di progetto ha ritenuto di realizzare un progetto organico di sviluppo ed implementazione riferito al livello regionale in linea con quanto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dalle direttive europee facendo confluire i fondi stanziati dai tre decreti interministeriali (€ 60 milioni di Roma Capitale, € 120 milioni di Città metropolitana e € 220 milioni di Regione Lazio);

Ritenuto pertanto:

di aderire al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), come individuato dal D.P.C.M. 17 aprile 2019 e dal citato decreto interministeriale 9 febbraio 2021 n. 71 attraverso la presentazione dell'allegata scheda tecnica;

di approvare la scheda tecnica allegata al presente atto, di cui costituisce parte integrante e sostanziale;

di sancire la collaborazione tra Regione Lazio, Roma Capitale e Città metropolitana sul progetto condiviso con un accordo tra Enti di cui si allega la proposta;

Dato atto:

che gli eventuali impegni di spesa a carico della Città metropolitana di Roma saranno assunti nei limiti degli appositi stanziamenti di bilancio dell'Ente e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;

che il presente decreto non comporta maggiori spese o minori entrate a carico del bilancio della Città metropolitana di Roma Capitale;

Preso atto:

che il Direttore del Dipartimento II “Mobilità e Viabilità” Ing. Giuseppe Esposito ha espresso parere favorevole di regolarità tecnica, ai sensi dell’articolo 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii. ed ha apposto il visto di coerenza con i programmi e gli indirizzi generali dell’Amministrazione (art. 24, comma 1, lett. d, del Regolamento sull’Organizzazione degli Uffici e dei Servizi);

che il Ragioniere Generale ha espresso parere favorevole di regolarità contabile, ai sensi dell’articolo 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

che il Segretario Generale, ai sensi dell’art. 97 del D.Lgs. 267/2000 e ss. mm. ed ii. e dell’art. 44 dello Statuto, nello svolgimento dei *“compiti di collaborazione e delle funzioni di assistenza giuridico-amministrativa nei confronti degli Organi dell’Ente, in ordine alla conformità dell’azione amministrativa alle Leggi, allo Statuto ed ai Regolamenti”*, nulla osserva;

## **DELIBERA**

Per le motivazioni in premessa che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto:

1. di aderire al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), come individuato dal D.P.C.M. 17 aprile 2019 e dal decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 9 febbraio 2021, n. 71 attraverso la presentazione dell’allegata scheda tecnica;
2. di approvare la scheda tecnica allegata e parte integrante del presente atto con la quale si stabiliscono le modalità di utilizzo delle risorse statali assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale, pari a complessivi € 119.461.366,00 per gli anni 2019-2033, di cui € 8.712.693,00 per il quinquennio 2019-2023, ed € 110.748.673,00 per il decennio 2024-2033, ai sensi dell’art. 3, comma 1 del medesimo decreto interministeriale 9 febbraio 2021, n. 71;
3. di prendere atto che la scheda tecnica elaborata, prevista dall’art. 3, comma 1 del decreto interministeriale 9 febbraio 2021, n. 71 è coerente con il documento “Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale” composto dai due elaborati “Quadro conoscitivo” ed “Obiettivi e strategie” approvato con decreto della Sindaca metropolitana n. 122 del 28 ottobre 2019;
4. di prendere atto che il progetto organico di sviluppo ed implementazione della mobilità sostenibile prevede il confluire dei fondi stanziati dai tre decreti interministeriali -n. 81 del 14 febbraio 2020 recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 5 del DPCM 17 aprile 2019 alle regioni”, n. 234 del 6 giugno 2020 recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 3 del DPCM 17 aprile 2019 alle città ad alto inquinamento” e n. 71 del 9 febbraio 2021 recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 4 del DPCM 17 aprile 2019 relativo alle città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti”- e trova attuazione nella proposta/schema di accordo di collaborazione tra Regione Lazio, Città metropolitana e Roma Capitale che viene approvata con il presente atto e ne costituisce parte integrante;

5. di delegare il Direttore del Dipartimento II “Mobilità e Viabilità, preposto al coordinamento della suddetta Unità di progetto, alla presentazione dell'allegata scheda tecnica al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili entro i 120 giorni previsti e all'eventuale rimodulazione;

6. di dare atto che gli eventuali impegni di spesa a carico della Città metropolitana di Roma Capitale saranno assunti nei limiti degli appositi stanziamenti di bilancio dell'Ente e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica.