



## CITTA' DI TORINO

Assessore alla Viabilità e Trasporti, Infrastrutture - Mobilità Sostenibile e

Politiche per l' Area Metropolitana

### INTERPELLANZA DEL CITTADINO n. 201800802

**PER ISTITUIRE OLTRE ALLE STRISCE BLU, ANCHE QUELLE BIANCHE, COME RICHIEDE IL CODICE DELLA STRADA ALL'ART.7 COMMA VIII (CDS) CHE PREVEDE CHE SIANO REALIZZATE AL 50% SUL TERRITORIO COMUNALE, MAGARI A TEMPO IN MODO DA CONSENTIRNE UN USO A ROTAZIONE PIU' DEMOCRATICO.**

La mobilità nei centri urbani negli ultimi anni è stata caratterizzata dall'aggravarsi dei fattori critici nel trasporto delle persone, quali l'aumento dell'uso dei mezzi privati, con conseguente aumento della congestione del traffico e dell'inquinamento.

La strategia del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino è quella di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo ed individuale, in modo da ridurre sensibilmente tali criticità del sistema della mobilità urbana.

Il perseguimento di questa strategia comporta una politica che sempre più favorisca l'uso del trasporto collettivo e persegua la sostenibilità del trasporto privato.

La qualità dell'aria, il rumore, la congestione e la sicurezza stradale, sono infatti le emergenze che la pianificazione della mobilità deve affrontare, nella ricerca di soluzioni condivise.

Il problema dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico veicolare è forse l'effetto più sensibile e di maggiore importanza nell'area metropolitana ed urbana di Torino, in cui la situazione permane particolarmente critica.

L'indice di qualità dell'aria calcolato quotidianamente per l'area metropolitana torinese, presenta valori negativi per una cospicua parte del periodo di osservazione, in ogni caso superiore ai limiti fissati dall'Unione Europea in termini di giorni di superamento consentiti.

In area centrale, dove è elevata l'offerta e la concentrazione di trasporto pubblico, è necessario continuare ad attivare azioni di regolamentazione e di contenimento del traffico privato.

Già le scelte operate nel corso degli ultimi anni hanno perseguito il rafforzamento del ruolo prioritario del trasporto pubblico nei confronti del trasporto privato, attraverso l'adozione di una serie di iniziative tese ad aumentare l'offerta qualitativa e quantitativa in tema di mobilità sostenibile quali:

- l'estensione dei limiti della ZTL centrale ed il potenziamento del controllo dei relativi accessi, con l'installazione di un sistema elettronico (porte);
- la progressiva pedonalizzazione di aree centrali, nell'ambito di una riqualificazione finalizzata alla risistemazione del centro storico;
- il potenziamento del trasporto pubblico urbano, attraverso il completamento dei lavori e la messa in esercizio del tratto Porta Nuova - Lingotto della Linea 1 di metropolitana ed il prolungamento verso Piazza Bengasi e Collegno.

La Città ha inoltre approvato provvedimenti di limitazione alla circolazione di veicoli non ecologici, in conformità con i provvedimenti regionali in materia.

Le iniziative fin qui attuate, vanno comunque accompagnate da una politica tariffaria della sosta a raso, tesa a disincentivare la mobilità privata in progressione verso le aree più centrali della città e ad indurre la scelta del trasporto pubblico.

La realizzazione dei parcheggi in struttura e la tariffazione della sosta hanno permesso alla Città di avviare la riduzione progressiva della sosta su strada, a partire dalle aree centrali della città, a vantaggio della mobilità su mezzi pubblici, pedonale e ciclabile. Tuttavia permane la criticità della sosta su strada nelle zone ad alta densità abitativa.

Nell'ambito del PUT 1995 era stata approvata la delimitazione perimetrale della "Zona di particolare rilevanza urbanistica", ai sensi del comma 8 dell'articolo 7 del Codice della Strada. La delimitazione era stata individuata, sulla scorta di indagini tecniche atte a determinare la domanda di sosta e verificare l'esistenza di particolari condizioni di traffico, rispetto ai quali è stata progressivamente attuata la sosta a pagamento. La delimitazione della "zona di particolare rilevanza urbanistica" è stata confermata nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato con deliberazione del 7 gennaio 2011 (mecc 2010 03195/006). Si allega il documento per opportuna conoscenza.

Tutte le aree in cui è stata istituita la sosta a pagamento ed in cui sono previste le future estensioni, sono ricomprese all'interno di tale perimetro, e **pertanto non sussistono gli obblighi di cui al comma 8 art. 7** relativi alla riserva di parte dell'area a pagamento di un'adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta.

Già nel 1994 la sosta a pagamento era stata introdotta nell'area centrale, per incentivare la rotazione e razionalizzare l'offerta di sosta in una zona particolarmente congestionata e successivamente è stata estesa alle zone limitrofe al centro.

Attualmente gli stalli di sosta su strada regolamentati ammontano a circa 48.000.

In base all'analisi delle criticità, si ritiene necessario estendere la sosta a pagamento in alcuni ambiti limitrofi alle zone a pagamento già esistenti, con l'obiettivo di favorire la rotazione e conseguentemente alleggerire la presenza del numero di veicoli dei non residenti che stazionano sullo spazio pubblico, rendendo la circolazione più ordinata, sicura e rispettosa delle forme di mobilità più debole (pedonale e ciclabile). Nelle zone di nuova istituzione della sosta a pagamento sarà prevista una quota di stalli riservati ai residenti, che verranno identificati con colore giallo, così come già fatto in alcune vie della zona San Salvario.