



CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: "NUOVA TASSA DI ACCESSO ALLA ZTL E DANNO AMBIENTALE" PRESENTATA IN DATA 3 APRILE 2019 - PRIMO FIRMATARIO LO RUSSO.

I sottoscritti Consiglieri Comunali,

CONSIDERATO

che con deliberazione del 26 febbraio 2019 (mecc. 2019 00626/006) ad oggetto: "Torino Centro Aperto: Istituzione della nuova ZTL centrale - Linee di indirizzo relative alle nuove modalità di accesso. Approvazione." la Giunta Appendino ha rimodulato la nuova ZTL centrale ai sensi dell'articolo 7, comma 9, del Codice della Strada, la quale manterrà lo stesso perimetro individuato dalla Giunta Comunale con atto del 12 febbraio 2010 (mecc. 2010 00659/119), con le 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'articolo 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;

RILEVATO CHE

- nella deliberazione sopra richiamata si evince, tra l'altro, che:
 - è stata 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;
- gli studi di cui fa cenno la deliberazione non sono stati illustrati nelle Commissioni Consiliari;
- per un atto così impattante nella vita dei cittadini e delle attività produttive e commerciali della Città sarebbe stato auspicabile un maggior coinvolgimento dell'organo assembleare nella predisposizione delle linee di indirizzo;
- l'articolo 7 comma 9 recita invero che "I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati" stabilendo pertanto facoltà politica alla Giunta comunale di introdurre il pagamento di una tariffa per l'accesso alla zona a traffico limitato e non un'imposizione;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- la Giunta Appendino giustifica con i media che la rivoluzione delle linee di indirizzo della ZTL rappresentano una necessità ambientale, finalizzata alla riduzione dell'inquinamento;
- tali dichiarazioni risulterebbero in contrasto con quanto riportato nello studio di fattibilità della nuova ZTL, allegato alla deliberazione in oggetto, nel quale viene specificato che "emerge in maniera evidente come non si verifichino differenze degli inquinanti tra lo Stato Attuale e quello ZTL-OffLimits";
- non sono riportati nello studio dati relativi all'impatto dei veicoli che non accederanno alla ZTL per non pagare il pedaggio e gireranno intorno al perimetro scaricando quindi le emissioni additive generate dal maggior chilometraggio percorso per raggiungere la propria meta;
- nello studio in oggetto si legge che lo stesso "non prende in considerazione gli eventuali cambiamenti dello split modale, ovvero di come potrebbe cambiare la modalità di spostamento dei cittadini ...";
- i soli transiti giornalieri attuali nella ZTL, ammonterebbero a circa 31,5 mila veicoli, come peraltro illustrato dalla Sindaca Appendino sul suo sito internet in data 20 marzo 2018;
- non è presente nello studio di fattibilità nessun dato tecnico-scientifico sul miglioramento della qualità dell'aria derivante dalla nuova formulazione della Zona a Traffico Limitato;

INTERPELLANO

La Sindaca e l'Assessore competente per sapere in riferimento alle premesse di cui al presente atto:

- 1) quali siano i benefici ambientali, in termini di miglioramento della qualità dell'aria, a scala cittadina previsti dalla nuova formulazione della ZTL;
- 2) a quanto ammonta la riduzione di emissioni di CO₂, NO_x e particolati derivanti dall'applicazione della nuova ZTL;
- 3) come pensano che gli attuali 31.500 possessori di autoveicoli che si stima attraversino la Zona a Traffico Limitato senza sostarvi reagiranno alla possibilità di attraversarla solo dietro pagamento di una tariffa;
- 4) a quanto ammonta la variazione in aumento delle emissioni di CO₂, NO_x e polveri sottili (in tonnellate/anno) generata dai 31.500 veicoli stimati se i possessori decideranno in tutto o in parte di aggirare la ZTL caricando di traffico le direttrici limitrofe già critiche, aumentando la percorrenza chilometrica e le conseguenti emissioni rilasciate in atmosfera;
- 5) quali alternative di trasporto pubblico vengono sviluppate dall'Amministrazione Appendino per garantir miglior spostamento in città, ammesso che una parte di questi 31.500 possessori di autoveicoli possano o decidano di rinunciare all'utilizzo dell'auto;

- 6) se l'Amministrazione, in assenza di elementi oggettivi che certifichino un complessivo bilancio positivo in termini di emissioni, sia disponibile a valutare una modifica del sistema definito nella deliberazione del 26 febbraio 2019 (mecc. 2019 00626/006).

F.to: Stefano Lo Russo
Silvio Magliano
Francesco Tresso