



CITTÀ DI TORINO

PROPOSTA DI MOZIONE

OGGETTO: "NO ALLA ESTENSIONE DELLE STRISCE BLU IN CITTA" PRESENTATA DAI CONSIGLIERI TRONZANO ED ALTRI IN DATA 6 SETTEMBRE 2012.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO

che nello scorso mese di agosto 2012, la Giunta Comunale ha reso nota la volontà di allargare la zona di sosta a pagamento in alcuni quartieri semi-centrali, riprendendo il contenuto della deliberazione mecc. 2011 07600/119, approvata il 27 dicembre 2011, in cui si prevedeva questa possibilità, d'intesa con le Circoscrizioni interessate "Si valuterà pertanto un'area di possibile ampliamento della sosta a pagamento, che potrà essere attuata anche per fasi successive, d'intesa con le Circoscrizioni interessate, attraverso provvedimenti della Giunta Comunale e previa comunicazione in merito alla Commissione Consiliare competente";

RITENUTO CHE

- tale provvedimento sia ingiustificato, in quanto grava su cittadini che, già nel corso di quest'anno, hanno dovuto subire aumenti sia sulle tariffe orarie e sugli abbonamenti dei parcheggi a pagamento sia sul costo del biglietto singolo e sugli abbonamenti della rete di trasporto pubblica;
- la pressione tributaria locale ha visto un aumento negli ultimi 15 anni di oltre il 110%;
- in particolare i cittadini torinesi hanno subito nel 2011 un peso fiscale determinato dalle politiche impositive dell'Amministrazione della Città di quasi 500 Euro all'anno (1400 Euro se si calcolano le imposte locali determinate da Regione, Provincia e Comune);
- il carico tra tasse, tariffe, rette salirà ulteriormente nel 2012;

CONSIDERATO CHE

- l'uso ordinario della strada da parte degli utenti consiste nell'esercizio del diritto di libera circolazione (la nozione tecnico-giuridica di circolazione stradale non si limita ad esprimere un concetto dinamico, bensì un concetto complesso, che include non solo il movimento dei veicoli, ma anche la fase statica della sosta, della fermata e dell'arresto, quali episodi

- contingenti al fenomeno, ovvero include il concetto sia statico sia dinamico) che è attribuito a tutti i cittadini dall'articolo 16 della Costituzione;
- l'utilizzazione del proprio veicolo viene considerato necessario, in quanto strumento di realizzazione della libertà personale dell'individuo, sia dalla coscienza sociale sia dalla giurisprudenza amministrativa;
 - la Corte Costituzionale rileva che il rapporto tra il diritto alla libertà di movimento e i limiti al suo esercizio va osservato alla luce del criterio generale di ragionevolezza, ossia della giusta correlazione dell'atto allo scopo. Il punto critico è la proporzionalità del sacrificio imposto ai privati rispetto all'interesse pubblico tutelato;
 - non si può, inoltre, sostenere che il bisogno di circolare potrebbe esser pienamente soddisfatto dal sistema dei trasporti pubblici: sono oggettive le perduranti disfunzioni. E' evidente come non abbia importanza che le inefficienze dei mezzi pubblici siano percepite o siano reali perché, in ogni caso, il risultato è il mancato utilizzo;
 - è opportuno segnalare come sia necessario, prima di prendere decisioni cogenti, seguire il principio di proporzionalità amministrativa ossia non incidere sulla vita dei cittadini in maniera superiore a quella indispensabile a conseguire il fine prefissato;
 - altrettanto importante è il rispetto del principio di eguaglianza. E' rilevante evidenziare come, nell'accesso al parcheggio a pagamento, siano privilegiati i cittadini con maggiori capacità economiche rispetto ai cittadini meno abbienti, ai quali sarebbe negato il diritto a causa di oneri non proporzionati alle reali capacità economiche;
 - la ratio della norma che introdusse nel 1989 il pagamento del parcheggio, anche a prescindere dal requisito della custodia, fu quella di ridisegnare le aree urbane più intensamente abitate attraverso una programmazione razionale ed organica dei parcheggi che tenesse conto delle esigenze ambientali visto che la paralisi della circolazione metteva a rischio anche la salute dei cittadini;
 - l'iniziale e valido impianto della legge stabiliva il pagamento per garantire la turnazione delle auto in sosta e quindi la fluidificazione della sosta. Le modifiche normative intervenute successivamente non hanno previsto limitazioni al tempo di parcheggio (si può stazionare con il proprio veicolo per un tempo illimitato) ed è quindi scomparso il sano principio della turnazione ed è apparsa la possibilità di utilizzare la sosta a pagamento per "fare cassa";
 - la Città di Torino non ha fissato, al fine di scongiurare stazionamenti prolungati del medesimo veicolo, un pagamento progressivo e differenziato a secondo della durata della sosta (più tempo più costo) limitando all'automobilista la possibilità di reperire in tempi rapidi un posto in un parcheggio;
 - si è registrato, negli ultimi anni, un notevole aumento degli abbonamenti mensili con conseguente ulteriore riduzione della turnazione;

- nella maggior parte dei casi, l'allargamento delle strisce blu non assolve il compito di regolamentare la cosiddetta "sosta selvaggia"; la conseguenza è la penalizzazione di coloro che frequentano la zona per necessità: residenti, lavoratori e clienti delle attività commerciali;

PRESO ATTO CHE

- il Codice della Strada definisce il parcheggio quale area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli;
- il Codice della Strada dispone all'articolo 7 comma 1 f) che, previa deliberazione della Giunta, il Comune stabilisca aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli sia subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;
- il Codice della Strada all'articolo 7 comma 6) prescrive che le aree destinate al parcheggio debbano essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico;
- il Codice della Strada all'articolo 7 comma 8. dice che, qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, debba riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta;
- recente il parere espresso dal Ministero dei Trasporti con la Circolare n. 1712 del 30 marzo 2012 in cui ribadisce in modo inequivocabile che nelle "immediate vicinanze" della sosta a pagamento debbano esserci aree di parcheggio libere, delimitate da strisce bianche, e che le deliberazioni che non rispettino tale prescrizione siano da considerarsi illegittime;
- per legge, l'Ente locale può decidere di installare parcheggi a pagamento (strisce blu) nei casi in cui la zona individuata abbia particolare rilevanza urbanistica (aree urbane che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale, oppure che abbiano particolari condizioni di traffico tali da rendere necessarie sia la regolamentazione del traffico veicolare sia la sosta degli autoveicoli). La ZPRU a Torino è stata identificata nel 1995 con il PUT ("ai fini della regolamentazione della sosta ai sensi dell'articolo 7, commi 8, 9, 10 e 11 del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legge n. 285 del 30 aprile 1992) viene confermata quale "zona di particolare rilevanza urbanistica in cui sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico", l'area urbana compresa all'interno della seconda cinta daziaria del 1913, entro la

quale sarà possibile riorganizzare la sosta attraverso provvedimenti, oggetto di piani di dettaglio successivi, concertati con le Circoscrizioni interessate.");

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

Tutto ciò premesso,

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:

- non prevedere l'ulteriore estensione delle "strisce blu" nella seconda cinta daziaria e nelle altre zone della Città;
- garantire un ragionevole equilibrio tra aree a sosta regolata ed aree a sosta libera nelle immediate vicinanze e presentare il relativo progetto.

F.to: Andrea Tronzano
Angelo D'Amico
Silvio Magliano
Paolo Greco Lucchina
Maurizio Marrone
Paola Ambrogio
Enzo Liardo
Michele Coppola
Fabrizio Ricca
Barbara Ingrid Cervetti