CITTA' DI TORINO

MOZIONE N° 61

Approvata dal Consiglio Comunale in data 13 novembre 2023

OGGETTO: PONIAMO FINE A DOPPIA FILA E MALASOSTA DIFFUSA.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- la Città ha il dovere e la volontà di garantire la sicurezza e la regolarità del traffico cittadino per tutti gli utenti della strada, prestando particolare attenzione a chi si sposta in modalità attiva e sostenibile, come a piedi e in bicicletta, e garantendo l'incolumità di cittadine/i più esposti a rischi come bambini, anziani e persone con disabilità;
- la Città, inoltre, deve garantire la piena agibilità e continuità alle forme di mobilità sostenibile, forme che occorre tutelare e valorizzare poiché le più coerenti con la necessità di azioni volte a contrastare la crisi climatica in atto e l'inquinamento atmosferico di Torino;
- quotidianamente, invece, chi si muove in città deve fare i conti con automobili abbandonate parcheggiate dove capita, spesso su ciclabili e attraversamenti ciclopedonali. Parcheggi "selvaggi" che causano ovviamente intralcio e disagio a cittadine/i e al trasporto pubblico, rappresentando un pericolo anche per chi, alla guida di veicoli a motore, ha visibilità ridotta e deve indovinare i movimenti imprevisti di persone costrette a zigzagare fuori dagli spazi preposti;
- la noncuranza di chi lascia la macchina in un luogo non consentito obbliga le persone in bicicletta e monopattino a uscire dall'asse ciclabile, invadendo di colpo la strada, mettendo a rischio la propria incolumità e rischiando di coinvolgere in una collisione chi sta procedendo sulla carreggiata;
- un miglioramento delle condizioni per le persone che scelgono di spostarsi senza usare l'auto (maggiore sicurezza di ciclabili e spazi pedonali, miglior servizio pubblico per l'assenza dei disagi creati da auto parcheggiate sulle rotaie) porterebbe più persone a scegliere modalità di spostamento leggere, attive e sostenibili, riducendo di conseguenza il traffico e generando vantaggi anche per chi ha realmente bisogno di spostarsi in automobile;
- la lettera f) del primo comma dell'articolo 158 del Codice della Strada stabilisce il divieto di parcheggio vicino all'incrocio: «La fermata e la sosta sono vietate [...], sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, [...]»; assistiamo invece a parcheggi "selvaggi" proprio in prossimità delle intersezioni delle ciclabili, che riducono fortemente la visibilità;
- l'articolo 208, comma 4 lettera c), del Codice della Strada esplicita che una quota pari al 50 per

cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata: “ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti ((vulnerabili)), quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, (omissis) e a interventi a favore della mobilità ciclistica.”;

- la Città, con deliberazione della Giunta, ogni anno, come esplicitato dal comma 5 dell’articolo 208, determina le quote da destinare alle finalità di cui al comma 4. Resta facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte la restante quota del 50 per cento dei proventi alle finalità di cui al citato comma 4, sempre dell’articolo 208 del Codice della Strada;

CONSIDERATO CHE

- nel 2021 sono state oltre 284.000 le multe per sosta irregolare, oltre 770 violazioni al giorno (numeri raccolti dalla Consulta della Mobilità Ciclistica);
- nel 2021 si è raggiunta quota 831.059 multe per infrazione del Codice della Strada (ben 25.685 in più rispetto all’anno pre-Covid);
- le infrazioni più ricorrenti risultano essere: la doppia fila, sosta in area di intersezione, sosta su banchina, sosta su attraversamento (ciclo)pedonale;
- in particolare, nell’ambito delle violazioni relative alla sosta irregolare, secondo i dati riportati dalla Polizia Municipale, la distribuzione delle sanzioni nel corso del 2022 fino a gennaio 2023 è stata la seguente:
  - sosta irregolare: 442.769;
  - sosta su binario tranviario, eccetera: 3.275 (di cui 29 su binario tranviario e 32 in prossimità in modo da causare intralcio);
  - sosta su pista ciclabile, eccetera: 399;
  - sosta su attraversamento pedonale, eccetera: 18.812;
  - sosta in corrispondenza di area di intersezione: 25.234;
  - sosta allo sbocco di passo carraio: 6.639;
  - sosta in seconda fila: 9.628;
- nell’ambito della mobilità sostenibile, nel periodo sopra citato, le violazioni registrate sono state così distribuite:
  - servizi: 775;
  - sanzioni a conduttori velocipedi: 618;
  - a conduttori di monopattini: 1.008;
  - soste irregolari: 712;
- quando l’auto è abbandonata, per esempio davanti a un portone interrompendo il marciapiedi, obbliga le persone a piedi a scendere dal marciapiedi e transitare tra le auto, magari con un neonato in un passeggino, oppure impedisce di proseguire il suo percorso a chi, per esempio, è in sedia a ruote o è non vedente;
- nel 2021, nonostante i lockdown, si sono registrati 168 "fermi" di mezzi pubblici a causa di auto in malasosta: di questi ben 111 erano dei mezzi su rotaia;
- vittime del "parcheggio selvaggio" sono soprattutto i passeggeri dei tram 9 e 15, seguiti poi dal 4 e dal 16, linee di forza che, se interrotte spesso, subiscono ritardi che scoraggiano cittadine/i che possono scegliere come spostarsi dall’uso del trasporto pubblico;
- le auto parcheggiate ovunque rappresentano spesso un intralcio insormontabile per le persone con

mobilità ridotta e complicano molto la mobilità di chi ha bambini/e sul passeggino. Le situazioni caotiche che spesso si creano davanti alle scuole negli orari di entrata e uscita rappresentano un grave rischio per l'incolumità delle persone, un problema già affrontato con l'introduzione di strade scolastiche, che però necessitano di maggiori controlli per risultare efficaci;

- tale situazione è stata più volte evidenziata dalla Consulta della Mobilità ciclistica e da singoli/e cittadini/e, da ultimo con una manifestazione che ha coinvolto numerose persone nella giornata del 24 gennaio scorso, volta a proteggere fisicamente la corsia ciclabile di corso Vittorio Emanuele II, nel tratto compreso fra largo Vittorio Emanuele II (lato portici) e corso Re Umberto, una delle corsie ciclabili meno rispettate dagli automobilisti, scambiata spesso e volentieri per un parcheggio improvvisato e selvaggio;

CONSIDERATO ALTRESI' CHE

- l'aumento dei controlli garantisce un miglioramento delle condizioni di guida e sicurezza in strada, come dimostra l'efficacia dei T-Red, i semafori che multano chi brucia il rosso, che ha comportato una drastica diminuzione delle contravvenzioni. I verbali per infrazioni semaforiche sono infatti saliti dai 3.519 del 2019 a 122 mila nel 2021, oltre il 3.000% in più;
- il rapporto ISTAT incidenti 2021 (https://www.istat.it/it/archivio/273324) attesta che, a Torino:
  - nelle collisioni tra veicoli, il 70% delle volte sono coinvolte auto, il 9% bici o monopattini;
  - nelle collisioni di veicoli isolati, 67% auto e 12% bici o monopattini;
  - dei 15 morti su strade urbane, 9 sono automobilisti e 6 pedoni, una ripartizione che, se confrontata con i dati di cui sopra, evidenzia il maggiore rischio nel momento in cui ci si muove a piedi;
- tra i comportamenti errati alla guida i più frequenti, secondo i dati forniti dalla Consulta e confermati dall'ISTAT, si confermano la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono il 39,7% dei casi (78.477), valore stabile nel tempo (mentre soltanto il 5,4% stando ai dati ISTAT del 2019 è legato al consumo di alcol e droghe);
- la malasosta diffusa è particolarmente pericolosa alle intersezioni, laddove le ciclabili, terminato un tratto protetto, percorrono una parte di sedime stradale. In tal caso, infatti, veicoli parcheggiati al di fuori degli spazi consentiti (tipicamente sulle zebrature, o lungo le banchine delle vie trasversali in caso di ciclabile "a centro viale"), possono impedire la piena visibilità della persona in bici/monopattino da parte di chi, alla guida di un'auto, deve svoltare incrociando la ciclabile stessa: persona alla quale l'automobilista dovrebbe invece dare la precedenza. Tale mancanza di piena visibilità, se unita ad un'alta velocità e ad una scarsa attenzione, è causa frequente di collisioni stradali, con conseguenze a volte mortali, comportando chiaramente un rischio anche per chi tiene, alla guida di un veicolo a motore, comportamenti rispettosi del codice ma è in difficoltà per la ridotta visibilità;

RICORDATO INOLTRE CHE

- nella città di Torino oltre il 70% delle emissioni di ossidi di azoto e il 79% delle emissioni di particolato primario PM10 sono dovute al settore del trasporto (IREA 2015);
- risulta necessario garantire alla cittadinanza modalità alternative e allo stesso tempo sicure rispetto alla mobilità pesante e privata;
- secondo l'elaborazione Legambiente dei dati disponibili sui siti Arpa (Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale) le concentrazioni medie annuali anno 2021 a Torino sono 31 di PM10; 20 di PM2.5 e 37 di NO2 mentre la riduzione delle concentrazioni necessarie è del -51% di PM10, del -75% di PM2.5 e del -73% di NO2;

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:

1. intensificare i controlli sulla sosta dei veicoli, con particolare attenzione ai passaggi (binari e corsie riservate) dei mezzi pubblici, e sulle corsie e piste ciclabili e case avanzate;
2. potenziare i servizi specifici della Polizia Municipale, anche in orario serale, che prevedono l'utilizzo di mezzi tecnologici per l'accertamento di violazioni del Codice della Strada, sia per quanto riguarda veicoli in sosta irregolare, sia per quanto riguarda infrazioni commesse da veicoli in circolazione dinamica: superamento dei limiti di velocità, svolte non consentite e pericolose, violazioni della mobilità sostenibile, sorpassi pericolosi;
3. prevedere la costituzione di nuclei specifici per gli obiettivi di cui ai precedenti punti 1) e 2), bilanciando attentamente le esigenze di tali servizi con la dotazione organica di personale del Corpo di Polizia Municipale, anche conferendo le funzioni previste ai sensi dell'articolo 49 comma 5 ter della Legge 120/2020, a personale comunale e di GTT;
4. programmare risorse economiche al fine di intervenire prontamente per eliminare l'incidentalità stradale alle intersezioni delle ciclabili (ad esempio: corso Telesio, corso Monte Cucco, strada Antica di Collegno, piazza Rivoli), introducendo barriere fisiche come panettoni o archetti portabici per aumentare la visibilità agli incroci;
5. promuovere nuove campagne di comunicazione di forte impatto per debellare la malasosta e la doppia fila, con cartellonistica su strada ("Se abbandoni l'auto davanti a scuola potresti uccidere un bambino, potrebbe essere il tuo") e sul retro degli autobus ("Un'auto sui binari è un costo per te e per la comunità");
6. programmare il posizionamento di autovelox, fatta salva l'autorizzazione del Prefetto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 49 comma 5 undecies della Legge 120/2020, sulle strade urbane di maggior pericolosità;
7. prevedere nuovi spazi, all'interno di quelli già previsti per il parcheggio di autoveicoli, da riservare al carico/scarico merci, evitando così, per quanto possibile, l'ulteriore intasamento delle corsie di scorrimento del traffico (sia veicolare che ciclabile);
8. impegnare una quota parte annuale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie ad interventi di moderazione del traffico ed aumento della sicurezza stradale e favore delle utenze vulnerabili della strada, valutando la costituzione di un fondo specifico come esplicitato dal comma 4 punto c) dell'articolo 208 del Codice della Strada, destinato a finanziare interventi di manutenzione ordinaria annuale sul suolo pubblico e sulla segnaletica orizzontale e verticale delle infrastrutture ciclabili cittadine.