



Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

del 30/09/2014 N° 294

OGGETTO: INTERROGAZIONE DEI CONSIGLIERI DEL GRUPPO NERO SU BIANCO EUGENIO NERI, GIUSEPPE GIORDANO IN MERITO ALL'INDIVIDUAZIONE DELLE TARIFFE PER L'ACCESSO E LA SOSTA IN ZTL.

Nome	Pres.	Ass.	Nome	Pres.	Ass.
VALENTINI BRUNO	X		CAPPELLI PASQUALINO	X	
RONCHI MARIO	X		D'ONOFRIO PASQUALE	X	
PERSI CAROLINA	X		VIGNI GIACOMO		X
GUAZZI GIANNI		X	LORENZETTI SIMONE		X
PETTI RITA	X		NERI EUGENIO	X	
VIGNI SIMONE	X		GIORDANO GIUSEPPE	X	
PORCELLOTTI GIANNI	X		CORTONESI LUCIANO	X	
PERICCIOLI GIULIA	X		BIANCHINI MASSIMO	X	
NESI FEDERICO		X	STADERINI PIETRO	X	
BUFALINI STEFANIA	X		CORSI ANDREA	X	
BRUTTINI MASSIMILIANO		X	FALORNI MARCO	X	
DA FRASSINI IVANO	X		PINASSI MICHELE	X	
DI RENZONE LORENZO		X	AURIGI MAURO		X
LEOLINI KATIA	X		CAMPANINI ERNESTO	X	
SABATINI LAURA	X		TUCCI ENRICO	X	
TRAPASSI ALESSANDRO	X		MARZUCCHI MAURO	X	
ZACCHEI FABIO	X				

Presidente della seduta:

Partecipa Il Vice Segretario Generale:

Dott. Mario Ronchi

Dott. Luciano Benedetti

N. 294

Il Presidente, richiamata l'interrogazione in oggetto, dà la parola al Consigliere Giuseppe Giordano per l'illustrazione.

Cons. GIORDANO – Grazie, Presidente. Prendiamo atto della delibera della Giunta comunale 287 del 25 giugno 2014, con la quale sono state individuate le nuove tariffe per l'accesso e la sosta nella zona a traffico limitato. L'allegato A di questa delibera prevede per il cosiddetto "permesso residente" il pagamento di un bollino mensile di importo differenziato in relazione alla lunghezza dei veicoli posseduti.

Subito dopo la delibera di Giunta, Confcommercio e Confesercenti richiesero una radicale revisione delle tariffe relative ai nuovi permessi nella zona a traffico limitato, ritenute "elevatissime e enormemente penalizzanti per il commercio". Poi abbiamo appreso dalla stampa – l'interrogazione era stata già depositata – che alcuni incontri sono avvenuti tra le due organizzazioni e Sindaco e Assessore competente.

A seguito della menzionata delibera chiediamo però di riferire al Sindaco le motivazioni che hanno indotto la scelta dell'Amministrazione comunale di differenziare le tariffe in relazione alla lunghezza del veicolo, quale sia la tariffa applicata nel caso di auto di diversa lunghezza associate al medesimo permesso e se tutte le zone di stallo sono state ridisegnate precisando le dimensioni delle stesse e, in ogni caso, di indicare se hanno tutte uguale misura. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per l'illustrazione dell'interrogazione il consigliere Giuseppe Giordano. Risponde all'interrogazione l'assessore Stefano Maggi.

Ass. MAGGI – Presidente, Consiglieri e colleghi della Giunta, buongiorno. Prima di tutto mi preme ricordare che la tariffazione degli accessi per la ZTL di Siena è stata deliberata in Consiglio in aprile, poi la delibera della Giunta è attuativa dei principi stabiliti dal Consiglio.

Ricordo ancora una volta che una situazione squilibrata nell'ambito della città di Siena vedeva soltanto i residenti pagare per tutto il costo degli apparati Telepass, che sfiora i 400.000 euro l'anno, scaricati totalmente sui residenti. Quindi la delibera del Consiglio e, a valle, quella della Giunta, hanno cercato di introdurre un principio di equità, redistribuendo il pagamento dell'accesso e della sosta nella ZTL tra tutti gli utilizzatori. Questo è il principio alla base: il principio dell'equità.

Per quanto riguarda specificamente la questione della differenza di bollino secondo la lunghezza del veicolo, le tariffe sono state differenziate – sono le tariffe, queste, dei residenti – in funzione della lunghezza dei veicoli per definire una più corretta relazione tra il suolo pubblico effettivamente occupato e il costo associato, quindi la tariffa è legata alla lunghezza del mezzo; ci sono quattro tipologie, dal mezzo più piccolo al mezzo più grande. Questo in analogia con qualsiasi altra occupazione di suolo pubblico: i lavori, le attività di somministrazione di alimenti e bevande, gli spettacoli e manifestazioni, persino il Palio. Il suolo pubblico è legato allo spazio effettivamente occupato, quindi il Comune applica una tariffa legata allo spazio, cosa che si introdurrà anche per le automobili.

Questo porterà una diminuzione del costo del bollino sosta per i residenti almeno nel 75% dei casi, per le proiezioni che abbiamo fatto, quindi la redistribuzione dei costi vedrà una diminuzione del bollino per i residenti, sempre con il principio della maggiore equità.

Riguardo al quesito specifico se la tariffa applicata al permesso, in cui sono inseriti veicoli di diverse dimensioni, è impostata la delibera sul far pagare secondo il veicolo più lungo. Però qui vi dico che siamo impegnati a vedere se con il sistema informativo e con l'aumento dei controlli si riesce a stabilire, per un residente che abbia mettiamo cinque macchine, perché si possono inserire cinque targhe nel permesso, se uno ha cinque macchine inserite nel permesso dovrebbe poter indicare quale macchina sosta. Per fare questo però dobbiamo, in presenza degli attuali varchi

Telepass, che andranno rinnovati nel 2015, perché la convenzione scade e abbiamo dei varchi molto datati che non prendono in automatico molte infrazioni, quindi dobbiamo rinnovarli, a quel punto si potrà fare e si sta cercando di vedere se con il sistema informativo e con la stampa di un permesso si riesce a fare indicare al residente quale macchina sosta, quindi, di cinque, potrebbe essere quella più piccola che sosta.

Però dobbiamo risolvere anche un altro problema, oltre a quello informativo, che è il problema del controllo. Attualmente abbiamo circa 2950 permessi residenti per, appunto, i residenti in ZTL, e si vendono in media 1600 bollini. Cosa significa questo? Significa che c'è un'evasione abbastanza consistente nel pagamento del bollino, particolarmente nelle ore serali in cui non c'è più la Polizia municipale o comunque i vigili sono pochissimi in servizio, c'è un presenza di persone che entrano con il permesso residenti senza pagare il bollino; poi ci sono altre tipologie, non mi addentro nei dettagli particolari, però dobbiamo anche risolvere il problema del controllo.

Lo risolveremo sicuramente con i nuovi apparati Telepass, che saranno in grado di vedere automatico le infrazioni, cosa che non fanno quelli attuali. Se riusciamo a risolvere tutto questo potremo fare indicare al residente quale macchina sosta delle eventuali cinque che può avere, massimo sono cinque.

Ultima risposta. Sulla segnalazione degli stalli di sosta, bisogna dire che all'interno della ZTL la sosta lungo strada è prevista, a parte le piazze – ripeto, a parte le piazze – è prevista senza delimitazione degli stalli singoli; in genere si ha l'indicazione dell'inizio e della fine, con quindi spazi plurimi in cui si possono parcheggiare più o meno macchine, secondo la loro lunghezza. Quindi la tariffazione adeguata alla lunghezza del veicolo è anche e soprattutto un messaggio da dare ai cittadini per spingerli a parcheggiare all'interno della ZTL la macchina più piccola e non quella più grande. Abbiamo fatto il conto che grosso modo all'interno del centro storico ci starebbero almeno il 10 per cento di auto in più se fossero tutte di piccola dimensione, e siccome c'è un problema consistente di mancato reperimento del parcheggio da parte dei residenti, cioè arrivano a casa e non trovano il parcheggio, se le macchine piccole fossero in maggioranza grosso modo un 150 auto in più sarebbero contenibili nel centro storico, quindi più veicoli ma più piccoli per la sosta.

Naturalmente poi c'è il problema del traffico, quello è un'altra cosa, ma la tariffazione della sosta voleva e vuole anche ridurre il traffico nel centro storico perché particolarmente in alcune ore della giornata, soprattutto al mattino e nel primo pomeriggio, nel nostro centro storico non si circola a piedi perché è pieno di veicoli che circolano e, soprattutto, si respira aria malsana, e ricordo che le polveri sottili emesse dai veicoli, nonostante il miglioramento dei motori, anche negli ultimi tempi è stato messo in evidenza, è uscito da poco un articolo su Repubblica che ricorda quanto male faccia respirare le polveri emesse dalle auto. Nel nostro centro storico, naturalmente, siccome ci sono strade strette, palazzi alti, perché è costruito in gran parte nel medioevo o comunque nei secoli successivi, quando non c'erano le automobili, il centro storico è assolutamente inadatto alla circolazione delle auto.

Io mi fermo qui e ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per la risposta all'interrogazione l'assessore Stefano Maggi. Naturalmente do la parola, per l'esercizio del diritto di replica, a uno dei due Consiglieri proponenti illustratore dell'interrogazione, il consigliere Giuseppe Giordano.

Cons. GIORDANO – Grazie, Presidente. Ringrazio anche l'Assessore per la risposta e le informazioni fornite, però mi devo dichiarare insoddisfatto rispetto ai dati e all'impostazione del ragionamento dell'Assessore perché, nel momento in cui si va a revisionare un sistema di accesso alla ZTL, ci saremmo aspettati una serie di considerazioni e un'analisi a tutto tondo.

Per esempio il ragionamento sulla definizione degli spazi è stato fatto unicamente avendo come riferimento l'occupazione di suolo pubblico, lo stesso Assessore ha parlato più volte di problematiche derivanti dall'inquinamento; insieme a questo aspetto si sarebbero potuti considerare

altri relativi alle caratteristiche degli autoveicoli, che incidono sugli aspetti negativi a cui lo stesso Assessore faceva riferimento, il peso, la tipologia di macchine, che probabilmente sotto il profilo dell'inquinamento e del deterrente all'occupazione, all'entrata in città di veicoli privati, potevano risolvere maggiormente alcuni degli aspetti, alcune delle questioni evidenziate.

Anche il principio di equità, se al momento i possessori fino a cinque auto pagano comunque l'importo maggiore, mi sembra un attimino disatteso, così come il principio secondo il quale attualmente per le soste non esistano delimitazioni dello spazio che vadano appunto a rispettare quelle che sono le diverse tariffazioni perché si vuol dare implicitamente un messaggio – e non riesco a capire oggettivamente come – a utilizzare e a parcheggiare in città le auto più piccole.

Vogliamo essere però fiduciosi e avere questa speranza che rispetto alle criticità fino ad ora evidenziate e anche alle migliori soluzioni che possano ridurre effettivamente l'inquinamento e lo sfruttamento negativo della città, perché facevamo riferimento anche all'importanza del peso perché la città è lastricata, sinceramente i danni che possono essere provocati da un SUV sono sicuramente superiori rispetto a quelli di un'utilitaria.

Quindi magari approfittiamo di queste novità recenti per introdurre anche altre considerazioni che, magari, in un secondo momento potranno riportare a delle modifiche migliorative rispetto ai problemi evidenziati.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Giuseppe Giordano per aver esercitato il diritto di replica.

Naturalmente passo alla successiva interrogazione.

Fatto verbale e sottoscritto

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

LUCIANO BENEDETTI

IL PRESIDENTE

MARIO RONCHI

La presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio

Per 15 giorni consecutivi a decorrere dal 14/10/2014

Siena, li 14/10/2014

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

LUCIANO BENEDETTI

Per copia conforme all'originale in formato digitale

Siena, li 14/10/2014

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

LUCIANO BENEDETTI
