

Trieste, 28/02/2024

Mozione

Oggetto: Miglioramento dell'accessibilità e della situazione dei parcheggi per i residenti nel centro cittadino

Il Consiglio Comunale di Trieste

Considerato che nell'ex Provincia di Trieste nel 2022 erano immatricolate 130.264 autovetture;

Considerato che, secondo i dati delle scatole nere delle automobili con assicurazione Unipol Sai, indicativamente estendibili a tutto il parco veicolare cittadino, nel 2019 a Trieste le automobili private sono rimaste parcheggiate in media per il 97% del tempo;

Considerata la problematica della carenza di parcheggi, specialmente nelle zone residenziali, che spesso induce la cittadinanza a ricorrere alla sosta vietata;

Considerato che, per ragioni morfologiche e di particolare attrattività, il problema è particolarmente consistente nelle zone più centrali di Trieste, sostanzialmente sovrapponibili con il perimetro del centro storico così come identificato nell'ambito del Piano Regolatore Generale Comunale;

Considerato più in particolare che spesso in queste aree i residenti si trovano in competizione con i turisti per l'individuazione di un parcheggio;

Considerato che i parcheggi a pagamento già esistenti nelle suddette aree hanno tariffe mensili piuttosto elevate, e questo implica che siano poco utilizzati dai residenti;

Considerato che il sottoutilizzo delle aree di parcheggio riguarda anche le diverse strutture della media e grande distribuzione attive in città, e che più in particolare negli orari di chiusura di tali strutture i parcheggi di pertinenza rimangono sostanzialmente inutilizzati;

Considerato che nel febbraio del 2024 è stato annunciato il raggiungimento di un accordo tra Federalberghi e SABA, società di gestione di numerosi parcheggi in città, al fine di individuare una tariffazione agevolata di tali strutture per i turisti, con il risultato che la pressione del flusso veicolare generato dai flussi turistici nelle aree centrali della città sarà ancora più significativo;

Preso atto che il Piano Generale del Traffico Urbano, approvato nel 2013, prevedeva viceversa delle agevolazioni per la sosta delle e dei residenti nelle aree del centro storico;

Considerato che tale misura, se attuata e potenzialmente estesa anche agli altri rioni della città, consentirebbe di sfruttare in maniera più ottimale i parcheggi già esistenti, sottraendo le auto in sosta dalla pubblica via e scoraggiando la sosta selvaggia, con effetti positivi sulla fruibilità, sulla sicurezza stradale e sulla qualità della vita nelle aree contermini;

Preso atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato nel 2021, constata la mancanza di una politica di gestione globale della sosta e che il rapporto offerta/domanda non sia mai stato regolamentato in relazione alle diverse tipologie di domanda ma limitando gli interventi alla istituzione di parcheggi a pagamento in talune aree a forte attrazione in termini di servizi e centri di interesse ed operando sostanzialmente sull'offerta senza influire profondamente sulla domanda;

Considerato che il medesimo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile suggerisce l'istituzione di zone 30 al cui interno attivare un sistema di fruizione degli stalli di superficie che privilegi i residenti delle zone stesse, consentendo la sosta gratuita di un veicolo per famiglia e la sosta ad abbonamento agevolato per il secondo veicolo della famiglia, unitamente all'incentivazione di sistemi di condivisione dei mezzi privati e modalità di spostamento diverse dall'autovettura di proprietà per muoversi in città quali la mobilità attiva, la bicicletta a pedalata assistita, il trasporto pubblico locale ed il car sharing;

Considerato inoltre che l'ulteriore realizzazione di aree di parcheggio di scambio, nella corona più esterna della città e in connessione con le linee del TPL, così come peraltro previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato nel 2021, consentirebbe di diminuire ulteriormente la pressione veicolare in ingresso nelle aree più centrali della città;

Considerato tuttavia che tali misure non sarebbero di per sé sufficienti a soddisfare la domanda di parcheggi di auto private;

Considerata dunque la necessità di disincentivare il possesso di una o più auto private ove non indispensabile, specie per quanto riguarda le auto che vengono utilizzate saltuariamente, permanendo così per gran parte del tempo ferme per strada, obiettivo che peraltro determinerebbe anche in un significativo risparmio economico per le famiglie;

Preso atto che la riduzione del numero dei veicoli privati circolanti è prevista anche dall'azione di mitigazione "4.4.1.11. Consulenza e servizi per la mobilità sostenibile" del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima, approvato nel 2022, da attuare nel periodo 2022 - 2030;

Considerato che l'istituzione di un servizio di car sharing, suggerita anche dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, in particolare se integrato nell'offerta del TPL, consentirebbe di poter accedere a una valida alternativa al mezzo privato per chi lo utilizza saltuariamente, e che dunque tale servizio contribuirebbe positivamente, in prospettiva, a una riduzione del parco auto circolante in città dal momento che molte ricerche hanno stimato che un'auto in condivisione potrebbe sostituire da 6 a 8 auto private;

Considerato che in base all'attuale basso tasso di sostituzione dei veicoli privati ed alla scarsa propensione delle italiane e degli italiani all'acquisto di veicoli elettrici sarà difficile conseguire l'obiettivo previsto dall'azione di mitigazione "4.4.1.13. Efficientamento ed elettrificazione dei veicoli privati" contenuta nel Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima approvato nel 2022 e che l'attivazione di un servizio di car sharing che impieghi veicoli elettrici sarebbe sinergico all'azione citata del suddetto piano;

Considerato che l'istituzione del lavaggio strade periodico a lati alterni nelle ore in cui la domanda di sosta è più ridotta migliorerebbe sensibilmente l'igiene urbana della città e, al contempo, costituirebbe un importante deterrente all'abbandono di autovetture lungo le strade pubbliche;

Considerato che, analogamente, l'istituzione di pedonalizzazioni temporanee di alcune strade cittadine, come già sperimentato nel corso della fase pandemica, migliorerebbe la vivibilità dei rioni in particolare nei fine settimana e, al contempo, costituirebbe un ulteriore deterrente all'abbandono di autovetture;

Preso atto infine che in data 15/2/2024 il Consiglio della IV Circoscrizione - Città Nuova Barriera Nuova San Vito Città Vecchia ha approvato una mozione avente come oggetto "Richiesta attivazione convenzioni e abbonamenti per tariffe agevolate di parcheggi a favore dei residenti del centro storico", la quale invita l'Assessore e gli Uffici Competenti "ad attivarsi nell'applicare il PGTU del Comune di Trieste formulando abbonamenti agevolati per gli stalli di parcheggio di competenza comunale e/o contestualmente istituire convenzioni con i soggetti privati che gestiscono aree di sosta del Centro storico, così come inteso dal Piano Particolareggiato del Centro Storico, a favore dei residenti dello stesso."

impegna la Giunta Comunale e il Sindaco

- Ad avviare le opportune interlocuzioni con Federalberghi e con le altre associazioni di categoria del comparto turistico al fine di individuare soluzioni per



- la mobilità dei turisti che non impattino negativamente sulla città in termini di flussi veicolari privati consistenti, in particolare nelle aree più centrali;
- Ad attuare con urgenza un piano per incentivare l'utilizzo dei parcheggi a pagamento già presenti in città introducendo tariffe agevolate per le e i residenti, nel numero massimo previsto dal PGTU di due tagliandi, con agevolazioni decrescenti, per nucleo familiare, da valutare anche in funzione dell'ISEE;
 - A progettare la contemporanea introduzione di un servizio di car sharing con veicoli elettrici;
 - Ad avviare le necessarie interlocuzioni con TPL FVG scarl e con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia finalizzate alla valutazione dell'inclusione del servizio di car sharing nell'offerta del TPL creando un sistema MaaS (Mobility as a Service) integrato;
 - A promuovere le diverse forme di mobilità alternativa sostenibile, anche tramite la riduzione del limite di velocità nelle strade non a scorrimento e il ridisegno delle infrastrutture stradali urbane;
 - A mettere in pratica la già prevista costruzione di parcheggi di cintura e il loro collegamento tramite navette con costo incluso nel costo del parcheggio (sistema "Park&Ride");
 - Ad aumentare, per quanto di competenza, la tariffazione e l'estensione dei parcheggi a pagamento nel centro città, con l'eccezione delle sopra menzionate esenzioni e tariffe agevolate per le/i residenti;
 - Ad aumentare il numero di parcheggi ad alta rotazione, specialmente in prossimità degli esercizi commerciali, negli orari feriali;
 - Ad avviare un confronto con i gestori delle strutture di media e grande distribuzione al fine di offrire ai residenti parcheggi a prezzi gratuiti o calmierati al di fuori degli orari di apertura delle strutture cui fanno riferimento;
 - A valutare l'introduzione di una programmazione di lavaggio di strade e marciapiedi, da effettuarsi negli orari di minore domanda di parcheggio, che preveda il divieto di sosta con rimozione su un lato delle strade per alcune ore in una o più giornate al mese, al fine di migliorare le condizioni di igiene e di inquinamento derivante dall'accumulo di rifiuti e polveri e disincentivare la sosta nel centro urbano di veicoli non circolanti per lunghi periodi ;
 - A valutare l'introduzione di pedonalizzazioni temporanee di strade, in particolare nel fine settimana;
 - Infine, ad aumentare il controllo del territorio da parte della Polizia Locale al fine di prevenire e, se necessario in ultima istanza, sanzionare la pratica della sosta irregolare, nonché far rispettare le nuove regole derivanti dall'applicazione degli indirizzi contenuti nella presente mozione.

I Consiglieri e la Consigliera proponenti



Riccardo Laterza



Kevin Nicolini



Giorgia Kakovic