

OGGETTO: Aree da destinare a parcheggio o sosta a pagamento nel centro abitato ai sensi art.7, lett.f) DPR 285/92 ss.mm.ii (nuovo codice della strada) .

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

L'A.C. in qualità di Ente proprietario delle strade dell'abitato di Biancavilla, intende promuovere ai sensi dell'art.5, c.3 del DPR 285/1992(C.d.S.) come aggiornato con L.1 ottobre 2018 n.117, provvedimenti per la regolamentazione della circolazione, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6,c.4 e 7,c.1 del medesimo DPR, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali, con particolare riferimento alla istituzione di aree da destinare a parcheggio o sosta .

L'art.7 comma 1 lettera f) del C.d.S. il quale prevede : *< Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è 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 >*;

Per la detta regolamentazione, è stato dato l'indirizzo da parte dell'A.C. di effettuarla attraverso la conferma della istituzione di aree da destinare a parcheggio o sosta a pagamento nel centro abitato con particolare riferimento, in ragione della natura del traffico e dalle caratteristiche della zona urbana, nelle direttrici principali del paese e cioè Via Vitt. Emanuele come da delibera di G.M. n.76/2012 e Viale dei Fiori di nuova previsione che servono rispettivamente due aree urbane importanti del paese, il centro storico e la zona di espansione anche commerciale.

Tale necessità deriva dalla seguente analisi del traffico :

Il flusso di traffico cittadino che si genera e si registra nelle dette direttrici principali del paese alla luce della intensa fruibilità del centro storico e della zona commerciale di espansione, ove insistono strutture pubbliche (palazzo comunale - scuola di primo e secondo grado - cimitero), strutture di uso pubblico (banche – Chiese di culto) e strutture private commerciali **risulta intenso e congestionato.**

Tale congestione del traffico che si registra nelle due particolari **incide negativamente sulla qualità della vita dei cittadini fruitori;**

Per il problema della congestione del traffico concorre fortemente l'uso indiscriminato e non corretto della sosta lungo la carreggiata delle dette direttrici che comporta una mancanza di fluidità durante la fase della percorrenza;

Il problema della sosta , quindi, in ragione dell'importanza che rileva nella mobilità e nella percorrenza delle dette direttrici principali deve essere valutato nei termini **del “dove e come” gli automezzi privati devono essere parcheggiati o sostati facendo riferimento agli intervalli temporali ”.**

Sotto la superiore ottica, la regolamentazione del parcheggio o sosta risulta un mezzo per superare le criticità, per mirare al soddisfacimento delle attuali e reali esigenze relative al traffico e alla circolazione che avviene nel centro storico e nell'importante zona commerciale del Viale dei Fiori e per migliorare la qualità della vita;

Per le superiori motivazioni legate al regolare svolgimento del traffico veicolare e della circolazione dei mezzi e del miglioramento della qualità della vita, si ritiene che la regolamentazione della viabilità comprensiva del parcheggio o sosta in dette aree urbane, possa avvenire attraverso la istituzione di aree di parcheggio o sosta a pagamento che consentiranno di rendere funzionale, efficace e fluida la sosta che è di presupposto per il miglioramento della circolazione complessiva nel centro storico e nella zona commerciale

L'istituzione delle aree per parcheggio o sosta a pagamento in parola come già istituite ed da integrare con riferimento al Viale dei Fiori, si fonda, quindi, sul perseguimento ed soddisfacimento dell'interesse pubblico legato alla tutela della qualità della vita della comunità quale fine primario che ogni Ente deve proporsi in termini di serenità e tranquillità nella percorrenza ed in termini di sostenibilità ambientale perché si viene a minimizzare l'effetto della convulsione della viabilità (congestione) nelle dette aree urbane.

Specificamente, le aree da destinare a parcheggio o sosta a pagamento interesseranno, **quelle istituite** con le deliberazioni di G.M. n.76 del 18/04/2012 avente per oggetto < *Istituzione "Aree destinate a parcheggio/sosta a pagamento nel centro abitato ai sensi art.7,lett.f) DPR 285/92 ss.mm.ii (nuovo codice della strada)* **e quelle di nuova istituzione**, così come sotto indicate :

- **Aree su Via Vittorio Emanuele nel tratto compreso tra Piazza Idria e Piazza S.Orsola;**
- **Aree su Piazza Colleggiata;(istituita delibera G.M. n. 76/2012)**
- **Aree su Piazza S.Orsola; ;(istituita delibera G.M. n. 76/2012)**
- **Aree sulle vie Centamore-Via F.lli Bandiera- Via Verne (tratti adiacenti a Via Vitt. Emanuele); ;(istituita delibera G.M. n. 76/2012)**
- **Aree sul Viale dei Fiori nel tratto compreso tra Piazza Don Bosco e Via degli Oleandri)- (di nuova istituzione)**

La regolamentazione del parcheggio o sosta nelle citate vie verrà affrontata secondo il **Dpr 285/1992 e ss.mm.ii. (codice della Strada)** e secondo il relativo **"Regolamento di Esecuzione e Attuazione (DPR 16/12/1992 n. 495 e ss.mm.ii)"**

A tal uopo, ai fini della istituzione delle aree del parcheggio o sosta lungo la carreggiata delle dette vie ai fini del perseguimento dell'interesse pubblico, giova rilevare:

- **CHE** l'art.36 - **Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana-** del C.d.S prevede: < *Ai comuni, con popolazione residente superiore a trenta mila abitanti è fatto obbligo dell'adozione del piano del traffico. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.>*
- **CHE** in merito alla tematica riferita al Piano del traffico, ove quest'ultimo necessita in relazione a quanto stabilito al comma 1 dell'art.36 citato, si osserva che alla luce dell'art 32 della legge 142/90 comma 2 lett.b come richiamato in sicilia con L.R. n.11 dicembre 1991, n. 48 , il consiglio comunale provvede all'adozione di programmi, sicchè avendo il piano urbano del traffico natura disciplinatoria più che di programmazione in senso stretto, la medesima competenza pare non rientrare nella sfera di attribuzione del massimo consesso civico ;
- **CHE** il comune con delibera di di G.M. n. 27 del 29/05/2007 avente per oggetto: << **Delimitazione del centro abitato art.4 Decreto Legislativo 285/92 ed art.4 del DPR n.610/96**>> fra, l'altro approvava la nuova delimitazione del centro abitato conformemente a quanto riportato nell'elaborato cartografia dell'abitato – scala 1:10.000
- **CHE** l'art.7 comma 1 lettera f) del C.d.S. il quale prevede : < *Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è 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 >*

- **CHE** le disposizioni del codice della strada attuano il disegno di delega e delineano i poteri amministrativi degli enti proprietari delle strade e delle autorità comunali, secondo i moduli tipici di regolazione dell'attività amministrativa tra i quali è compresa la sottoposizione dei comuni al potere di direttiva del Ministro delle Infrastruttura e dei trasporti come stabilita dall'art.7, comma 1, lettera f).
- **CHE** con sentenza n. 264 del 1996 la Corte ha affermato che : *il precetto di cui all'art.16 della Costituzione non preclude al legislatore la possibilità di adottare, per ragioni di pubblico interesse, misure che influiscano sul movimento della popolazione. In particolare l'uso delle strade, specie con mezzi di trasporto, può essere regolato sulla base di esigenze che, sebbene trascendono il campo della sicurezza e della sanità, attengono al buon regime della cosa pubblica, alla sua conservazione, alla disciplina che gli utenti debbono osservare ed eventuali prestazioni che essi sono tenuti a compiere. La tipologia dei limiti (divieti, diversità temporali o di utilizzazione subordinazioni a certe condizioni) viene articolata dalla pubblica autorità tenendo conto dei vari elementi in gioco: diversità dei mezzi impiegati, impatto ambientale, situazione topografica o dei servizi pubblici conseguenze pregiudizievoli derivanti dall'uso indiscriminato del mezzo privato. Si tratta di pur sempre, però, di una disciplina funzionale alla pluralità degli interessi pubblici meritevoli di tutela ed alle diverse esigenze e sempre che rispondo a criteri di ragionevolezza;*
- **CHE** l'art.7, c.8 del C.dS) il quale prescrive "*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, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art.3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite " A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico."*
- **CHE** l'art.7, c.9 del C.dS) il quale prevede : *< I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. 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.;*
- **CHE** per la individuazione delle aree destinate a parcheggio ove istituire la sosta a pagamento lungo le direttrici principali sopra citate, occorre richiamare le seguenti definizioni del vigente Codice della strada aggiornato con Legge 1 ottobre 2018 n. 117, e cioè :
 - ✓ la definizione di cui all'art.3, c.1, n. 34 che così recita : *< Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.>*
 - ✓ la definizione di cui all'art.3,c.1 n.7 che così recita:) *Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.*

- ✓ La definizione data **dall'art.3,c.1,n.23** che così recita: < *Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.*>
 - ✓ la definizione data **dall'art.3, c.1, n.33** che così recita < *Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.* >
 - ✓ la definizione contenuta **dall'art.157, c.2** che così recita: < *Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.*
 - ✓ la definizione data **dall'art. 157,c.4** che così recita: < *Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a 3 m di larghezza.*
- **CHE** dall'art.157,commi 2 e 4 del C.d.S., si evince che nella sosta il veicolo debba essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia, lasciando in questo modo libera al transito la maggior parte della larghezza della strada, e ne discende di conseguenza che la carreggiata non può essere ridotta alla parte della sede stradale destinata allo scorrimento dei veicoli, ma deve necessariamente ricomprendere anche quella destinata alla sosta.
 - **CHE** il vigente “ **Regolamento su parcheggio o la sosta dei veicoli nel comune di Biancavilla**” approvato con deliberazione di C.C. n. 21/2012 con la quale sono stati definiti i principi generali in tema di organizzazione del parcheggio/sosta nel territorio di Biancavilla;

Alla luce di quanto sopra, si riportano le aree da destinare a parcheggio o sosta “a pagamento” con le corrispettive aree libere, con l'allegati elaborati planimetrici : **Allegato 1** – Planimetria Viale dei Fiori – **Allegato 2** Planimetria Via Vitt. Emanuele – **Allegato 3** Planimetria Via Vitt. Emanuele-Via Umberto – **Allegato 4** Planimetria Via Vitt. Emanuele, Via Scutari, che formano parte integrante e sostanziale della presente redatte dal Responsabile della P.O. 5 – Area Tecnica e dal Comandante della Polizia Municipale, nel perseguimento dell'interesse pubblico come sopra rilevato e nel rispetto dell'art.7,c.1, lett.f) e comma 8 del Dpr 285/1992 che di seguito si descrivono:

- A) Aree di parcheggio o sosta delimitate da stalli dal colore blu per un totale complessivo di n. 258 così ubicate:**
 - Via Vitt. Emanuele nel tratto compreso tra via Tutte Grazie e Piazza S. Orsola: **N.92**
 - Piazza Colleggiata: **N.23**
 - Piazza S.Orsola: **N.10.**
 - Via Centamore (tra via Vitt. Emanuele e Via Verne) – Via Puccini/F.lli Bandiera (tra via Vitt. Emanuele Via Verne): **N.25**
 - Via Umberto tratto da Via Vitt.Emanuele a Piazza Annunziata: **N.21**
 - Via Scutari da Via Vitt.Emanuele verso piazza Annunziata: **N.11**
 - Viale dei Fiori nel tratto tra piazza Sgriccio verso piazza Nassirya **N.76**
- B) Aree libere di parcheggio sosta delimitati da stalli di colore bianco** posto lungo le stesse vie ove si istituisce il parcheggio o sosta a pagamento o nelle immediate vicinanze in numero uguale o maggiore agli stalli a pagamento ai sensi del citato art.7,c.8; In via definitiva sono 280 di cui (**N.80 zona Viale dei Fiori**) e **N.200 zona Via Vitt. Emanuele Via Scutari-Via Umberto –Via Centamore – Via Verne – Via F.lli Bandiera.**)
- C) Aree libere di colore giallo** per il parcheggio/sosta per i diversamente abili lungo via Vitt. Emanuele; **N.6**

D) Aree libere di colore rosa per il parcheggio/sosta per le donne in gravidanza e le neomamme fino ad un anno; N. 3

CONCLUSIONE

Con la previsione della regolamentazione del parcheggio o della sosta come sopra indicata interessante, in questa fase, due aree urbane importanti del paese e cioè il centro attraversato da Via Vitt. Emanuele e la zona di espansione commerciale attraversata dal Viale dei Fiori si renderà organizzata la sosta e più fluida la circolazione minimizzando le congestioni. Si ritiene che il mancato rispetto delle **regole della sosta** sia, se non l'unica, certamente la principale causa della congestione urbana, in quanto si viene a sottrarre spazio alla circolazione rendendola così **difficoltosa e talvolta impossibile**.

Cioè si allungano i tempi di percorrenza con danni economici rilevanti e il conseguente degradarsi della vita nelle città". Quindi, la nuova previsione dei parcheggi a pagamento nell'area di espansione commerciale ed antropica con presenza della struttura pubblica (scuola " Bruno di primo e secondo grado) ed urbanistica del viale dei Fiori, ad integrazione di quelle e già istituite con deliberazione di G.M. n.76/2012 e la previsioni di quest'ultime trova ragione precise e puntuali *basate su particolari esigenze urbanistiche e di traffico, come sopracitate*.

IL COMANDANTE DELLA P.M.
Maggiore V. Lanata



IL RESPONSABILE DELLA P.O: 5 - Area Tecnica
Ing. Placido Mancari