

83/3-10

CITTA' DI TORINO

Provvedimento del Consiglio Circostrizionale n. 3 "San Paolo, Cenisia Cit Turin, Pozzo Strada"

Estratto del verbale della seduta del

18 OTTOBRE 2010

Il Consiglio di Circostrizione n. 3 "San Paolo, Cenisia Cit Turin, Pozzo Strada" convocato **d'urgenza** nelle prescritte forme in **1^ convocazione** per la seduta ordinaria del **18 Ottobre 2010**, alle ore **21,00** nell'aula consiliare in **C.so Peschiera 193** presenti, oltre al Presidente **Michele PAOLINO**, che presiede la seduta,

i Consiglieri **AUDANO, BUCCIOL, BURA, CANELLI, CARBONE, CASCIOLA, COPPERI, COPPOLA, DELIZZOS, FREZZA, GATTO, GRASSANO, GRIECO, IANNETTI, INVIDIA, MAGLIANO, MILETTO e VALLE.**

In totale, con il Presidente, n. 19 Consiglieri.

Assenti i Consiglieri: **CAPORALE, MARIELLA, PEPE, PESSANA, SOCCO e TRABUCCO.**

Con l'assistenza del Segretario **Dott. Francesco DANTE**

ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

il presente provvedimento così indicato all'ordine del giorno:

**C. 3 di esprimere parere favorevole al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS.
- PARERE IN MERITO AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE –
PUMS**

CITTÀ DI TORINO

CIRCOSCRIZIONE N.3 - SAN PAOLO - CENISIA - POZZO STRADA

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C. 3 - PARERE IN MERITO AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE - PUMS.

Il Presidente PAOLINO, di concerto con il Coordinatore della II Commissione COPPERI, riferisce:

La Divisione Infrastrutture e Mobilità – Settore Mobilità, con nota del 24 settembre 2010 prot. n. 20149–TO6.009.1, ha richiesto alla Circoscrizione di esprimere il parere di competenza, ai sensi degli artt. 43 e 44 del Regolamento sul Decentramento, in merito al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS".

La Città di Torino dagli anni novanta sta vivendo una fase di importanti trasformazioni economiche, sociali e culturali a cui si accompagna una grande trasformazione in ambito urbanistico che deve essere correlata da una pianificazione adeguata del sistema della mobilità.

Già dal 1995 la Città si è pertanto dotata di un Piano Urbano del Traffico (PUT), aggiornato nel 2002, e dal 2000 di un Piano Generale del Trasporto Urbano (PGTU), integrate dai piani di dettaglio adottati (Programma urbano dei parcheggi, Piano esecutivo del traffico dell'area centrale, Piano degli itinerari ciclabili, Piani esecutivi di regolamentazione della circolazione e della sosta), redatti ai sensi delle Direttive del Codice della Strada.

Con Legge n. 340 del 24 novembre 2000, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'articolo 22, ha istituito i Piani urbani della mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

La Regione Piemonte nel III Piano Regionale dei Trasporti ha dichiarato la necessità di un "Piano strategico della mobilità sostenibile" nell'area urbana torinese, riassuntivo e sostitutivo dei vari PUM, PUT, PPU e che indirizzasse i programmi triennali del TPL (D.G.R. n. 16-14366 del 20 dicembre 2004).

Nell'ottobre 2007, il Ministero dei Trasporti ha emanato le linee guida per il "Piano Generale della Mobilità" in cui, efficienza, sicurezza, sostenibilità, sono requisiti fondamentali che consentono di migliorare la qualità della vita dei cittadini in riferimento ad una delle funzioni

fondamentali, quella del muoversi dai luoghi di residenza a quelli di lavoro, di servizio, di studio, di svago e così via. Analoghi requisiti sono definiti affinché le imprese possano assicurare la circolazione delle merci in condizioni di economicità di gestione, di sicurezza del lavoro e di rispetto dell'ambiente. Il tutto anche nell'ottica dell'impegno per una mobilità sostenibile e per rispondere agli orientamenti dell'Unione Europea in merito alle politiche ambientali, quali quelle contenute nel Libro Verde del 2007, "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" ed alle politiche dei trasporti definite dal Libro Bianco del 2001, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

Al fine di pianificare e gestire il sistema complessivo della mobilità, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), in un quadro di coerenza ed integrazione con i più recenti indirizzi sviluppati a livello dell'Unione Europea ed a livello nazionale e regionale come sopra specificati, la Città di Torino con deliberazione del Consiglio Comunale del 14 luglio 2008 (proposta dalla Giunta Comunale del 1 aprile 2008) (mecc 2008 01770/006), ha approvato le linee d'indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, al fine di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo ed individuale. L'obiettivo è quello di ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane mediante una politica incisiva della mobilità, che favorisca l'uso del trasporto collettivo e persegua la sostenibilità del trasporto individuale e delle merci attraverso un sistema integrato di trasporto urbano, che favorisca l'intermodalità, ponendo particolare attenzione a rendere più competitivo e accessibile il trasporto pubblico, rendendolo usufruibile da parte di tutti.

Alla luce dei principi che sono alla base delle suddette linee d'indirizzo ed in coerenza con il "Piano d'azione sulla mobilità urbana" che la Commissione delle comunità europee ha comunicato il 3 settembre 2009 al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle Regioni, è stato elaborato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che si è sviluppato secondo una visione strategica, coordinando tutte le componenti del complesso sistema della mobilità (piano sistema), con scenari cadenzati nel tempo (piano processo) e del quale potranno essere misurati gli effetti nel corso della sua attuazione (piano di monitoraggio).

Nel corso dell'approfondimento e della redazione del Piano, si sono evidenziati gli interventi strategici, essenziali al perseguimento degli obiettivi del PUMS, che determineranno lo scenario futuro del sistema della mobilità, la cui realizzazione in parte è in corso e che vedranno la Città coinvolta, ancora per diversi anni, in uno sforzo sia finanziario, sia di gestione dei disagi sul territorio, compatibilmente con le risorse economiche che saranno progressivamente reperite. Rientrano in questo gruppo il completamento del passante ferroviario e delle linee di metropolitana.

Sul territorio cittadino sono previsti interventi di diversa natura ma tutti rivolti al perseguimento di obiettivi comuni, che mettono in primo piano il miglioramento dell'accessibilità delle persone ai diversi spazi cittadini, la tutela della sicurezza ed il rispetto dell'ambiente. In questo gruppo rientrano gli interventi che modificheranno l'assetto delle strade (percorribilità,

sicurezza, abbattimento barriere...), quelli che miglioreranno la qualità della vita delle persone e dell'ambiente urbano (riqualificazioni, riorganizzazioni, pedonalizzazioni...), e quelli per la gestione intelligente della mobilità (telematica a servizio della viabilità e della sicurezza stradale...).

Infine, ma non meno importanti, sono stati inseriti tutti i provvedimenti di natura gestionale per incentivare la fruizione dei servizi di trasporto collettivo (aumento della qualità, servizi dedicati...) e per il governo e la disciplina della circolazione stradale (restrizioni, ZTL...).

Il Piano individua quindi le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi strategici e le misure operative che costituiscono, nel loro complesso, la concreta attuazione del Piano.

Le misure operative possono anche essere lette secondo le linee della sostenibilità economica, sociale ed ambientale, enunciate nei principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità (Libro Bianco e Libro Verde dell'Unione europea) che definiscono:

- "sostenibilità economica" utilizzare al meglio le risorse per massimizzare il bilancio benefici/costi di una data azione (principio dell'efficienza);
- "sostenibilità sociale" garantire, nel modo più equo e diffuso possibile, anche ai soggetti più deboli, il pieno diritto ad una buona accessibilità alle funzioni della vita associata;
- "sostenibilità ambientale" contenere gli impatti negativi della mobilità riducendo le emissioni dei gas serra, le emissioni inquinanti e minimizzando l'incidentalità stradale.

Per conoscere lo scenario di riferimento del Piano è stata inoltre predisposta una banca dati che si configura come strumento basilare sia nella fase di analisi e valutazione dell'offerta e delle diverse criticità, sia nell'attività di monitoraggio che dovrà accompagnare le diverse fasi di attuazione e sviluppo del Piano. A partire dalla banca dati, si sono quindi individuati e calcolati gli indicatori per ogni singola azione, il cui valore al 2008 costituisce il riferimento a partire dal quale si valuteranno le variazioni prodotte dal Piano. Si sono quindi fissati i traguardi del Piano stimando i valori degli indicatori di risultato delle diverse azioni, qualora siano attuati i diversi provvedimenti e realizzate le opere previste nelle misure operative. Alcuni indicatori di risultato derivano dall'utilizzo di modelli di simulazione mentre altri sono stimati sulla base delle aspettative attese: la loro validità e quantificazione saranno monitorati in itinere.

L'utilizzo degli indicatori consente di effettuare una valutazione ex ante delle prestazioni potenziali delle azioni e di monitorare in itinere gli effetti complessivi del Piano. Tale metodologia permetterà di individuare le azioni scarsamente incisive e di valutare l'eventuale modifica o integrazione delle misure previste dal Piano.

Nella stesura del Piano sono stati descritti gli interventi già individuati o progettati, la cui realizzazione è già stata valutata e inserita nei programmi di attuazione. Viceversa gli interventi/provvedimenti di alcune misure non sono ancora stati dettagliati in quanto non è ancora definita la tipologia e la tempistica degli interventi.

Il PUMS è comunque un piano flessibile, che nel corso della sua validità potrà essere integrato con azioni e misure operative purché rispondenti ai principi base che lo sostengono.

In data 13 ottobre 2010 si è svolta la sessione della II Commissione avente ad oggetto il “Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile - PUMS”.

Considerato che nel corso della discussione non sono emerse osservazioni contrarie, alternative o integrative alle linee di indirizzo esposte in narrativa, la II Commissione propone **di esprimere parere favorevole** al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS.

Tutto ciò premesso:

LA GIUNTA CIRCOSCRIZIONALE

- Visto l'art. 54 dello Statuto della Città di Torino;
- Visto il Regolamento sul Decentramento approvato con deliberazione del Consiglio Comunale 133 (n.mecc. 9600980/49) del 13 maggio 1996, esecutiva dal 23/07/96 e n. 175 (n. mecc. 9604113/49) esecutiva dal 23/07/96, il quale dispone, tra l'altro, agli artt. 43 e 44 in merito ai pareri di competenza attribuiti ai Consigli Circoscrizionali, cui appartiene l'attività in oggetto;
- Dato atto che il parere di cui all'art. 49 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs 18 agosto 2000 n. 267 è:
 - favorevole sulla regolarità tecnica;

Viste le disposizioni di legge sopra richiamate;

PROPONE AL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

di esprimere parere favorevole al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS.

Il Presidente del Consiglio di Circoscrizione pone in votazione per alzata di mano il presente provvedimento.

Accertato e proclamato il seguente esito:

Presenti	19
Astenuti	5 (Bura e Coppola, Invidia, Magliano e Miletto)
Votanti	14
Voti favorevoli	14

DELIBERA

di esprimere parere favorevole al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS.