

n. 77/3-08

CITTA' DI TORINO

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

Estratto del verbale della seduta del

3 GIUGNO 2008

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 **3 giugno 2008**, alle ore **21,00** nell'aula consiliare in **C.so Peschiera 193** presenti, oltre al Presidente **Michele PAOLINO**, che presiede la seduta,

i Consiglieri ARNULFO, AUDANO, BUCCIOL, BURA, CANELLI, CAPORALE, CARBONE, CASCIOLA, CAVAGLIA', COPPERI, GATTO, GRASSANO, GRIECO, INVIDIA, MAGLIANO, MARIELLA, MILETTO, PESSANA, TRABUCCO e VALLE.
--

In totale, con il Presidente, n. **21** Consiglieri.

Assenti i Consiglieri: FREZZA, IANNETTI, PEPE e SOCCO.

Con l'assistenza del Segretario **Dr. Sergio BAUDINO**

ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

il presente provvedimento così indicato all'ordine del giorno:

C. 3 - PARERE IN MERITO ALLE LINEE DI INDIRIZZO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (DELIB. GIUNTA N. MECC. 1770/006 DEL 1/4/2008).

CITTÀ DI TORINO

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

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C. 3 - PARERE IN MERITO ALLE LINEE DI INDIRIZZO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (DELIB. GIUNTA N. MECC. 1770/006 DEL 1/4/2008).

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

La Divisione Infrastrutture e Mobilità, con nota del 9 maggio 2008 prot. n. 11730 - 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 alle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Deliberazione Giunta n. mecc. 1770/006 del 1/4/2008).

Torino dagli anni Novanta sta vivendo una fase di importanti trasformazioni economiche, sociali, culturali e urbanistiche, che hanno dovuto affrontare e superare la crisi della principale industria torinese e del suo indotto. Da città "dell'automobile" ha saputo investire sulle sue potenzialità e rinnovarsi, diventando oggi sede di importanti avvenimenti culturali e scientifici di livello internazionale che hanno restituito a Torino un'immagine degna della sua storia, gratificata dall'aumento continuo della presenza turistica. Le Olimpiadi hanno sicuramente accelerato quest'opera di trasformazione.

Con il Piano Regolatore del 1995 la Città ha dato l'avvio a un grande processo di modificazione dell'assetto territoriale, utilizzando vaste aree occupate da complessi industriali in disuso, per creare un ambiente urbano più eterogeneo, con una maggiore integrazione delle diverse componenti del vivere. Questo processo ha fatto da volano per iniziative di trasformazione diffuse sul territorio con la rilocalizzazione di attività produttive e artigianali in luoghi più idonei, meglio accessibili e inseriti in aree con infrastrutture e servizi adeguati.

La scelta cardine del Piano Regolatore è stata la trasformazione della Spina centrale e delle latitanti aree industriali dismesse, resa possibile dalla realizzazione del passante ferroviario con l'interramento dei binari, che ha consentito di ricucire e recuperare grandi spazi urbani da destinare a diverse attività e di migliorare l'attraversamento cittadino con la costruzione del viale della Spina, grande asse di distribuzione urbano, baricentrico alla Città.

La dimensione territoriale di riferimento per lo sviluppo di Torino oggi è quella dell'area metropolitana all'interno della quale, sono individuati gli ambiti per i nuovi insediamenti produttivi, economici, ma anche formativi, di ricerca e trasferimento tecnologico, nonché la rilocalizzazione di importanti poli di servizi quali la Città della salute e di sedi universitarie.

Lo sviluppo urbanistico deve essere correlato da una pianificazione adeguata del sistema della mobilità. L'attuazione di scelte di trasformazione del territorio slegate dalle scelte trasportistiche, spesso, può portare nel tempo a rincorrere le problematiche e a risolvere gli effetti indotti, effettuando azioni, nei due casi, non sempre economicamente convenienti e comunque non sinergiche. Quasi non ci si fosse resi conto che il territorio è unico, e che il suo uso non è infinito. In tal senso, oltre all'ultimazione della prima linea della metropolitana e al completamento del Passante Ferroviario, è prioritaria oggi l'esigenza di un ridisegno complessivo e di una razionalizzazione del sistema della mobilità urbana con un'apertura verso l'area metropolitana. Questo 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", e alle politiche dei trasporti definite dal Libro Bianco del 2001, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

Tenuto conto che:

- quanto descritto ha contribuito e contribuirà a definire il nuovo assetto di Torino e che la qualità urbana si confronterà con le scelte trasportistiche che devono essere adeguate alla nuova configurazione del territorio e alla distribuzione della popolazione su di esso;
- il sistema della mobilità urbana deve consentire a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità;
- si deve procedere valutando attentamente la situazione esistente, coordinando le future scelte sia in campo urbanistico che trasportistico, che dovranno essere ambientalmente sostenibili e coerenti con quelle già precedentemente espresse e in corso di realizzazione quali il passante ferroviario e la linea 1 di metropolitana;
- i trasporti, in particolare la circolazione veicolare privata, sono una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico e del rumore in ambito urbano. Le stringenti norme europee di contenimento delle polveri sottili ed altri gas inquinanti (Nox, CO₂, Ozono, ecc.), nonché del rumore, pongono le città di fronte a nuove sfide che comportano politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante, garantendo comunque accessibilità a tutti;
- va garantito un sicuro ed efficiente movimento delle merci, in equilibrio con le altre esigenze della mobilità, dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini. Dovranno essere sviluppate politiche di regolamentazione e gestione dell'accesso all'area urbana commisurate alle esigenze ambientali e logistiche, in particolare per il centro storico.

Visto che:

- 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 III Piano regionale dei trasporti adottato con D.G.R. n° 16-14366 del 20/12/2004 dichiara la necessità di un "Piano strategico della mobilità sostenibile" nell'area urbana torinese, riassuntivo e sostitutivo dei vari PUM, PUT e PPU e che indirizzi i programmi triennali del TPL;
- con D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006, nell'ambito del processo di aggiornamento del "Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria", è stato approvato lo Stralcio di Piano per la mobilità, che definisce le misure per la riduzione delle emissioni dovute al traffico pubblico e privato; con successivo DGR n. 64-6526 del 23 luglio 2007, viene stabilito che tutti i Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino con popolazione superiore ai 20.000 abitanti realizzino Zone a Traffico Limitato che coprano almeno il 20% delle strade dei centri abitati;
- la Giunta Provinciale ha approvato la proposta di Piano Strategico Provinciale per la Sostenibilità, in data 27 novembre 2007 con DGP n. 1382 - 1360852, ed in particolare la scheda tematica che individua le opzioni di mobilità sostenibile per il miglioramento della qualità della vita;
- l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, nel 2007 ha approvato il Programma Triennale 2007-2009 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino (PTA) il cui principio ispiratore è il riequilibrio modale della domanda di mobilità a favore del trasporto pubblico.

Considerato che:

- i Piani del traffico della Città, quali il 1° e 2° PUT, rispettivamente del 1995 e del 2002, e il PGTU del 2000 (sviluppato in area metropolitana), hanno una prospettiva di medio periodo, su obiettivi prevalentemente trasportistici, e sono pressoché concluse le attività e le azioni previste e 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);
- partendo da questi presupposti, per pianificare e gestire la mobilità dei prossimi anni, con un'orizzonte temporale del medio-lungo periodo (10 anni), in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore, la Città di Torino intende redigere il Piano Urbano della Mobilità sostenibile, allineato con i più recenti indirizzi sviluppati a livello dell'Unione Europea ed a livello nazionale e regionale;
- con deliberazione G.C. del 6 novembre 2007 (mecc 2007 07322/006), è stato affidato al Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio - Politecnico e Università di Torino

(DITER) - Osservatorio Città Sostenibili, un contratto per lo svolgimento di attività di ricerca in materia di strategia europea della mobilità sostenibile e valutazione ambientale strategica.

Si individuano le seguenti linee d'indirizzo del PUMS, strettamente correlate fra loro, dalle quali discenderanno obiettivi strategici, azioni e programmi attuativi, corredati da indicatori per il monitoraggio in itinere:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio

Il fine è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità, attraverso l'analisi delle diverse esigenze e tipologie di mobilità espresse dai cittadini, compresi quelli dell'area metropolitana, da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...), e studiare quali possono essere le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle esternalità economiche e sociali;

2. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone

Il principio di accessibilità è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale. La Città intende quindi sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, l'integrazione e completamento dei percorsi ciclabili;

3. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano

E' assodato che i trasporti, in particolare la circolazione veicolare privata, sono una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico e del rumore in ambito urbano. Le stringenti norme europee di contenimento delle polveri sottili ed altri gas inquinanti (Nox, CO2, Ozono, ecc.), nonché del rumore, pongono le città di fronte a sfide quasi impossibili da risolvere. Saranno sviluppate politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante;

4. aumentare l'efficacia del trasporto pubblico

Obiettivo irrinunciabile per conseguire risultati sul fronte della sostenibilità ambientale dei trasporti e per riqualificare gli spazi urbani di relazione è di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale a favore del primo, in modo da diminuire la congestione, favorire l'intermodalità, migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane. Tutto ciò comporta una politica incisiva della mobilità che ponga particolare attenzione a rendere il trasporto pubblico più efficace, appetibile e progressivamente usufruibile da parte di tutti.

5. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti

Si dovrà procedere con gli adeguamenti della rete stradale, sia della maglia principale, costituita dalle direttrici d'ingresso e dai grandi viali storici, sia della viabilità secondaria, di quartiere e locale, coniugando le diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni (residenziali, commerciali, scolastiche, ecc), compresa l'efficienza del servizio di trasporto

pubblico, il tutto perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale in linea con gli obiettivi definiti dall'U.E. e dalla Regione Piemonte rispetto alla riduzione delle incidentalità;

6. governare la mobilità attraverso tecnologie innovative e l'infomobilità

L'utilizzo della infomobilità per gestire la circolazione urbana, pubblica e privata, costituisce uno strumento versatile per segnalare in tempo reale tutte le anomalie della circolazione e per fornire a chiunque debba effettuare uno spostamento un supporto decisionale per la scelta dei percorsi e della modalità di trasporto più conveniente. Per migliorare l'efficienza della circolazione motorizzata, pubblica e privata, si svilupperanno i sistemi di controllo e gestione telematica del traffico, con l'incremento del numero degli impianti semaforici centralizzati, degli apparati di videosorveglianza e di monitoraggio della circolazione, l'estensione del controllo degli accessi alla ZTL, il rinnovo degli apparati di controllo della flotta dei mezzi pubblici, il potenziamento dell'informazione all'utenza in fermata e a bordo dei mezzi;

7. definire il sistema di governo del Piano

È necessario incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche della Città sulla mobilità sostenibile, soprattutto ove impattano fortemente su abitudini e bisogni individuali. Saranno predisposte campagne di informazione sulle alternative di mobilità e sulle convenienze economiche. Altrettanta importanza sarà data all'attività di monitoraggio per valutare l'avanzamento della messa in campo delle azioni previste dal Piano, con l'aggiornamento della banca dati del sistema della mobilità, e in parallelo verificando, con la messa in relazione dei dati, il raggiungimento degli indicatori finali, fissati come raggiungimento di ogni obiettivo.

In data 27 maggio 2008 si è svolta la sessione della II Commissione relativa alla formazione del parere sulle linee di indirizzo contenute nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato in Giunta con deliberazione mecc. 1770/006 del 1/4/2008. Le linee di indirizzo contenute nel PUMS sono strategiche per la Città perché coinvolgono tutti gli aspetti per sviluppare nel prossimo decennio una mobilità urbana veramente sostenibile dal punto di vista ambientale, favorendo l'accessibilità ai mezzi pubblici e quindi una più facile raggiungibilità della Città, dei suoi quartieri e dei Comuni dell'area metropolitana attraverso l'ampliamento delle reti pubbliche, potenziate sull'area metropolitana e anche in Città, ed il miglioramento degli scambi intermodali. Sono infatti previsti la seconda linea della metropolitana e l'aumento della frequenza dei treni locali con la contestuale realizzazione di fermate urbane. Non sono stati trascurati i temi della sicurezza, l'ampliamento delle aree pedonali e l'ampliamento con razionalizzazione delle piste ciclabili per consentire un pieno utilizzo, in sicurezza, del mezzo ecologico per eccellenza.

Poiché sulle linee di indirizzo indicate non sono state sollevate osservazioni contrarie, la II Commissione propone di esprimere **parere favorevole** al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile precitato.

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** alle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) approvato in Giunta con deliberazione mecc. 1770/006 del 1/4/2008, per le motivazioni addotte in narrativa.

Il Consiglio di Circoscrizione, con votazione per alzata di mano, accertato e proclamato il seguente esito:

Presenti	21
Astenuti	5 (Bura, Invidia, Miletto, Pessana e Trabucco)
Votanti	16
Voti favorevoli	16

D E L I B E R A

di esprimere **parere favorevole** alle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) approvato in Giunta con deliberazione mecc. 1770/006 del 1/4/2008, per le motivazioni addotte in narrativa.