

VDG SAL DECENTRAMENTO  
2^ CIRCOSCRIZIONE  
SANTA RITA - MIRAFIORI NORD

N. DOC 75/10

CITTA' DI TORINO

PROVVEDIMENTO DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE II

**08 NOVEMBRE 2010**

Il Consiglio di Circoscrizione 2^ Santa Rita Mirafiori Nord convocato nelle prescritte forme in prima convocazione per la seduta dell' **08 NOVEMBRE 2010** alle ore **18.45** sono presenti, nell'aula consiliare della Cascina Giajone – Via Guido Reni 95 int. 15, oltre al Presidente Andrea STARA , i Consiglieri:

BERNARDINI Luisa – BOTTICELLI Erica - BOTTIGLIERI Giorgio - CHIUSANO Giancarlo - DI MISCIO Massimo - DI SILVESTRO Marco - FIORIO PLA' Giovanni - GENTILE Vito - LOTITO Vito – MONACO Claudio – MUZZARELLI Marco - PATERNA Alfredo - PLAZZOTTA Eugenio - RAPPAZZO Marco - RASO Giuseppe - RINALDI Mario - RIVOIRA Luciano - RUSSO Anna Maria - RUSSO Giuseppe - SOLA Massimo – SPRIANO Paolo - VALLONE PECORARO Filippo.

In totale con il Presidente risultano presenti n. 23 Consiglieri.

Risultano assenti n. 2 Consiglieri: LUPI Maurizio - POMPONIO Nicola Felice.

Con l'assistenza del Segretario Dott. Fabio DI MARCO ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

il presente provvedimento così espresso all'ordine del giorno:

C. 2 – PARERE – PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS).

## CITTÀ DI TORINO

## CIRCOSCRIZIONE N.2 - SANTA RITA - MIRAFIORI NORD

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C.2 PARERE. PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS).

Il Presidente della Circoscrizione 2 Andrea STARA di concerto con il Coordinatore della II Commissione Giancarlo CHIUSANO riferisce:

L'Assessora alla Viabilità e Trasporti Dott.ssa Maria Grazia Sestero, con nota del 22 settembre 2010 assunta al protocollo il 24 settembre 2010 prot. T01.004/1- 10977, ha chiesto alla Circoscrizione II l'espressione del parere in ottemperanza al disposto degli art. 43 e 44 del Regolamento sul Decentramento, in merito al "Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS). approvazione.

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 nel 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.

Si da atto che l'argomento è stato oggetto di discussione nella riunione della II Commissione tenutasi in data 3 novembre 2010

Tutto ciò premesso,

#### LA GIUNTA CIRCOSCRIZIONALE

Visto il Regolamento del Decentramento approvato con deliberazioni del Consiglio Comunale n.133 (n.mecc. 9600980/49) del 13 maggio 1996 e n. 175 (n. mecc. 9604113/49) del 27 giugno 1996, modificato dalla deliberazione del Consiglio Comunale (n. mecc.96 06050/49 ) del 21 ottobre 1996, il quale fra l'altro, all'art. 43 elenca i provvedimenti per i quali è obbligatoria l'acquisizione del parere dei Consigli Circostrizionali e all'art. 44 ne stabilisce i termini e le modalità;

Dato atto che il parere di cui all' art. 49 T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs.n. 267 del 18.8.2000 e all'art. 61 del succitato Regolamento del Decentramento è:

favorevole sulla regolarità tecnica;

## PROPONE AL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE

Di esprimere parere favorevole in merito Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) riconoscendone la validità degli obiettivi e della metodologia riguardante le procedure previste per la sua attuazione.

Di richiedere inoltre:

- a) una fattiva risposta sul piano economico delle istituzioni, ai vari livelli, affinché il piano in esame possa procedere in termini di realizzazioni concrete, dalle quali scaturisca una costante qualificazione del territorio;
- b) un coinvolgimento delle circoscrizioni per quanto riguarda la valutazione, da effettuare anche rifacendosi alle esperienze di varie città europee, dell'efficacia, anche economica, di provvedimenti quali: realizzazione dei collegamenti con le linee metropolitane (esistenti e di futura realizzazione), istituzione di soste a pagamento, scelta delle modalità con cui i cittadini-utenti contribuiscono ai costi del trasporto pubblico e, più in generale, di tutto quanto concorre a spostare il traffico sui mezzi pubblici.

Per quanto riguarda la Circoscrizione 2, di evidenziare tra le priorità:

1. la realizzazione della Linea 2 della metropolitana tutto interrata fino a piazzale Mirafiori;
2. la realizzazione del parcheggio interrato in piazza Santa Rita;
3. il miglioramento dei collegamenti con la zona degli ospedali anche riprendendo in considerazione il prolungamento del sottopasso di corso Spezia fino in corso Sebastopoli ;
4. il potenziamento dei collegamenti con le stazioni ferroviarie (in particolare la messa in funzione della stazione Zapata al Largo Orbassano);
5. la riduzione del traffico privato laddove i mezzi pubblici devono fronteggiare soste selvagge in doppia fila;
6. il miglioramento del sistema di gestione di incroci ad alta densità di traffico quale, ad esempio, quello in cui confluiscono via Monfalcone, via G. Reni, via Arbe e via Veglia con la realizzazione di una rotonda;
7. il potenziamento della rete di piste ciclabili unitamente all'ampliamento dell'esperienza della Zona 30 e del Bike Sharing (come già del resto contemplato nel PUMS);
8. la promozione del sistema Pedibus (sistema di "trasporto pedonale" degli scolari, in cui i bambini vanno a scuola in gruppo, accompagnati dagli adulti), avviato nella Circoscrizione 2 e ora diffuso in altre zone della Città;
9. la promozione della mobilità a piedi e della sicurezza del pedone e delle utenze deboli: occorre individuare nuove aree da pedonalizzare e collegarle al Bike Sharing, per proteggere maggiormente le aree frequentate da utenze deboli e bambini in particolare.

## OMISSIS DELLA DISCUSSIONE

Il Presidente del Consiglio di Circoscrizione 2^ Santa Rita - Mirafiori Nord, pone in votazione palese, per alzata di mano, il presente provvedimento.

Risultano assenti, dall'aula al momento della votazione, i Consiglieri: PLAZZOTTA – RUSSO A. M. – BOTTICELLI – LOTITO .

Accertato e proclamato il seguente esito:

PRESENTI	19
VOTANTI	14
VOTI FAVOREVOLI	14
VOTI CONTRARI	//
ASTENUTI	5 ( DI MISCIO – VALLONE PECORARO – SPRIANO – RUSSO G. – BOTTIGLIERI)

IL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE 2^ ALL'UNANIMITA'  
DELIBERA:

Di esprimere parere favorevole in merito Piano Urbano della Mobilita' Sostenibile (PUMS) riconoscendone la validità degli obiettivi e della metodologia riguardante le procedure previste per la sua attuazione.

Di richiedere inoltre:

- a) una fattiva risposta sul piano economico delle istituzioni, ai vari livelli, affinché il piano in esame possa procedere in termini di realizzazioni concrete, dalle quali scaturisca una costante qualificazione del territorio;
- b) un coinvolgimento delle circoscrizioni per quanto riguarda la valutazione, da effettuare anche rifacendosi alle esperienze di varie città europee, dell'efficacia, anche economica, di provvedimenti quali: realizzazione dei collegamenti con le linee metropolitane (esistenti e di futura realizzazione), istituzione di soste a pagamento, scelta delle modalità con cui i cittadini-utenti contribuiscono ai costi del trasporto pubblico e, più in generale, di tutto quanto concorre a spostare il traffico sui mezzi pubblici.

Per quanto riguarda la Circoscrizione 2, di evidenziare tra le priorità:

1. la realizzazione della Linea 2 della metropolitana tutto interrata fino a piazzale Mirafiori;
2. la realizzazione del parcheggio interrato in piazza Santa Rita;
3. il miglioramento dei collegamenti con la zona degli ospedali anche riprendendo in considerazione il prolungamento del sottopasso di corso Spezia fino in corso Sebastopoli ;
4. il potenziamento dei collegamenti con le stazioni ferroviarie (in particolare la messa in funzione della stazione Zapata al Largo Orbassano);
5. la riduzione del traffico privato laddove i mezzi pubblici devono fronteggiare soste selvagge in doppia fila;
6. il miglioramento del sistema di gestione di incroci ad alta densità di traffico quale, ad esempio, quello in cui confluiscono via Monfalcone, via G. Reni, via Arbe e via Veglia con la realizzazione di una rotonda;
7. il potenziamento della rete di piste ciclabili unitamente all'ampliamento dell'esperienza della Zona 30 e del Bike Sharing (come già del resto contemplato nel PUMS);
8. la promozione del sistema Pedibus (sistema di "trasporto pedonale" degli scolari, in cui i bambini vanno a scuola in gruppo, accompagnati dagli adulti), avviato nella Circoscrizione 2 e ora diffuso in altre zone della Città;

9. la promozione della mobilità a piedi e della sicurezza del pedone e delle utenze deboli: occorre individuare nuove aree da pedonalizzare e collegarle al Bike Sharing, per proteggere maggiormente le aree frequentate da utenze deboli e bambini in particolare.