

DIVISIONE FUNZIONI ISTITUZIONALI
2^ CIRCOSCRIZIONE SANTA RITA - MIRAFIORI NORD

N. DOC. 64/08

CITTA' DI TORINO

PROVVEDIMENTO DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE II

16 GIUGNO 2008

Il Consiglio di Circoscrizione 2^ Santa Rita Mirafiori Nord convocato nelle prescritte forme in prima convocazione per la seduta del **16 giugno 2008** alle ore 18,45 sono presenti, nell'aula consiliare della Cascina Giajone - Via Guido Reni 96 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 - LUPI Maurizio - MONACO Claudio - MUZZARELLI Marco - PATERNA Alfredo - PLAZZOTTA Eugenio - POMPONIO Nicola Felice - 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. 25 Consiglieri.

Con l'assistenza del Segretario Dott. Silvio CORAGLIA ha adottato in

SEDUTA PUBBLICA

il presente provvedimento così espresso all'ordine del giorno:

C. 2 - PARERE - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS).
APPROVAZIONE LINEE D'INDIRIZZO.

CITTÀ DI TORINO

CIRCOSCRIZIONE N.2 - SANTA RITA - MIRAFIORI NORD

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: C.2 - PARERE - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS).
APPROVAZIONE LINEE D'INDIRIZZO.

Il Presidente della Circoscrizione Andrea STARA, di concerto con i Coordinatori della II Commissione Giancarlo CHIUSANO e VI Commissione Claudio MONACO riferisce:

La Divisione Infrastrutture e Mobilità – Settore Mobilità, con nota del 9 maggio 2008 assunta al protocollo il 13 maggio 2008 prot. 6013, richiede Parere di competenza ai sensi degli artt.43 – 44 del regolamento per il decentramento sul “Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS)” – Approvazione linee d’indirizzo.

Torino, dagli anni Novanta sta vivendo una fase di importanti trasformazioni economiche, sociali, culturali ed 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 avvio ad un grande processo di modificazione dell’assetto territoriale; la scelta cardine del Piano Regolatore è stata la trasformazione della Spina centrale e delle latitanti aree industriali dismesse.

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 ricollocazione 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; 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 problematiche 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”.

In considerazione di quanto summenzionato, nonché ai provvedimenti già adottati da Enti diversi, elencati nell'allegata proposta di deliberazione n. 2008-01770/006, le 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, meglio descritte negli allegati 1-2-3-, risultano le seguenti:

1. ***garantire e migliorare l'accessibilità del 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 il 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 ed 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 dalla U.E. e dalla Regione Piemonte rispetto alla riduzione dell'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 un 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*

E' 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.

Si dà atto che l'argomento è stato oggetto di discussione nella riunione della II e VI Commissione congiunta tenutasi in data 12 giugno 2008.

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, il quale fra l'altro, all'art. 43 elenca i provvedimenti per i quali è obbligatoria l'acquisizione del parere dei Consigli Circostrizionali.

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 agosto 2000 e all'art. 61 del succitato Regolamento del Decentramento è:

favorevole sulla regolarità tecnica;

PROPONE AL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE

Di esprimere parere favorevole alle linee di indirizzo del PUMS e accoglie con favore l'avvio del processo di Piano della Mobilità Sostenibile, prendendo atto dell'orizzonte temporale medio-lungo dello strumento (10 anni come si legge nello schema di deliberazione) e della forte componente strategica dei suoi esiti.

Di dichiarare la propria viva soddisfazione per la previsione di una procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano, prendendo atto che si tratta di una procedura non dovuta per legge, ma scelta spontaneamente dalla Città.

Di rimarcare la propria piena disponibilità a partecipare al “sistema di governo del Piano” preannunciato alla linea d’indirizzo 7, **chiedendo una più precisa definizione delle modalità di partecipazione delle Circoscrizioni Amministrative della Città.**

Auspica però che il processo decisionale sulle tematiche relative alla **mobilità in relazione alla qualità degli spazi pubblici** possa essere inserito nel sistema di governo del Piano ed essere oggetto di informazione pubblica e consultazione degli organi decentrati.
