
CONSULTA COMUNALE PER L'AMBIENTE E IL VERDE

CITTA' DI TORINO

Spett. Città Metropolitana di Torino
Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile

Alla c.a Consigliere Delegato, Dimitri De Vita

p.c. Assessora alla Mobilità e alle Infrastrutture, Maria Lapietra
Presidente della II Commissione Consiliare, Roberto Malanca

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO: ADOZIONE. OSSERVAZIONI AL PUMS E ALLA VAS

Con Decreto del Consigliere Delegato alle Politiche di Trasporto del 1 giugno 2021 è stato adottato dalla Città Metropolitana il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, con la cui pubblicazione si è avviata al contempo la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), dopo una prima fase di consultazione svoltasi nei mesi scorsi.

Nel corso della fase di consultazione la Consulta Ambiente e Verde della Città di Torino, istituita dal Consiglio Comunale in data 16.10.2017, a cui partecipano le associazioni ambientaliste riconosciute dalla Città, strumento a carattere consultivo che è chiamato ad esprimere pareri su atti deliberativi, nonché orientamenti e proposte su materie legate alle politiche ambientali, ivi comprese quelle connesse con la mobilità sostenibile, ha già espresso alcune valutazioni in fase preliminare, trasmesse alla Città Metropolitana in data 26 gennaio 2021, che qui richiamiamo in Allegato (Allegato_osservazioni_preliminari_pums), successivamente controdedotte dalla Città Metropolitana e parzialmente recepite..

Più che apprezzabile appare il lavoro svolto per la presentazione degli elaborati del PUMS e dei numerosi allegati che lo corredano, nonché del Rapporto Ambientale ai fini della VAS, utili soprattutto a fornire il quadro conoscitivo e la elencazione sia degli interventi già programmati sia delle grandi scelte infrastrutturali che si rifanno ad altri strumenti di pianificazione urbanistica e trasportistica in capo ad altri Enti sovraordinati, elencati nel Rapporto. Pur considerata la complessità di un Piano della Mobilità allargato a tutta l'area della ex-Provincia di Torino, ora Città Metropolitana, che non può avere prescrittivo per la mobilità pubblica e privata di oltre 300 comuni, che ha al suo centro l'area metropolitana torinese, ovvero la grande conurbazione che si è sviluppata nel Torinese propriamente detto, il PUMS si configura più come un "catalogo" di tutte le progettualità in essere e di quelle future (e talvolta futuribili), piuttosto che come un Piano propriamente detto, che dovrebbe indicare gli interventi concretamente raggiungibili nel breve e medio periodo, avendo una durata decennale, da rinnovare ciclicamente, nonché un piano di monitoraggio.

Essendo uno strumento sovraordinato dovrebbero essere chiariti i rapporti tra i Piani del Traffico (PUT) in vigore nei vari Comuni e il PUMS, ovvero se quest'ultimo svolge un ruolo di rango superiore a cui i Comuni devono adeguarsi, oppure se si configura come una proposta di "buone pratiche" da adottarsi nel campo della mobilità sostenibile che da già per acquisite tutte le progettualità esistenti. Il Piano non può "autoassolversi" in quanto denominato della Mobilità Sostenibile, senza verificare gli impatti complessivi di scelte che possono sovrapporsi con effetti cumulativi.

Evidenziamo qui di seguito alcune criticità, riferite sia allo Scenario di Riferimento (le opere già programmate e finanziate) sia allo Scenario di Piano, che contempla anche interventi al momento non finanziati e non programmati. Le nostre osservazioni si riferiscono soprattutto alle aree Torino Nord, Torino Sud, Torino Cintura, che configurano ancora una struttura a raggiera che fa perno sulla conurbazione torinese, che rimane il grande "attrattore" della mobilità pubblica e privata. Correlandosi con la pianificazione territoriale l'orizzonte del PUMS dovrebbe allargarsi ad una visione policentrica, individuando le cosiddette "nuove centralità" e il decentramento di nuove funzioni (universitarie, ospedaliere, produttive).

Ci pare eccessivamente ottimistico lo Scenario di Piano in base al quale il Trasporto Pubblico nella conurbazione torinese dovrebbe incrementarsi del 52%, con un aumento di 628.000 passeggeri al giorno.

Purtroppo anche l'emergenza dovuta al COVID 19 ha evidenziato (secondo dati recentissimi) un forte calo dell'utilizzo del trasporto pubblico, dovuto non solo all'incremento del telelavoro e allo smart working ma anche ad una preferenza per il mezzo di trasporto individuale per la sua maggiore flessibilità, tra cui un forte e positivo incremento della mobilità ciclistica.

Le previsioni ottimistiche dello Scenario di Piano si basano in parte notevole sul prolungamento verso Rivoli della Metro 1, e sull'ipotesi di un suo più che condivisibile prolungamento verso Moncalieri, e soprattutto sulla

CONSULTA COMUNALE PER L'AMBIENTE E IL VERDE

CITTA' DI TORINO

realizzazione della Metro 2, per la quale tuttavia non si è ancora pervenuti ad un Accordo di Programma con gli altri Comuni della cintura, e ad un progetto preliminare effettivamente finanziabile. Nel merito formuliamo molti dubbi sulla scelta fatta in merito alla priorità di realizzazione della tratta di Linea 2 da Rebaudengo a corso Novara, che avrebbe un'utenza insignificante, mentre il raggiungimento del Politecnico con la Metro2 si configura di grandissima complessità anche dal punto di vista ambientale, col sottoattraversamento della Zona Centrale Storica; la priorità data alla tratta Rebaudengo-Scalo Vanchiglia appare oggi di poca o nulla utilità. Il completamento delle previste stazioni del Passante (Fermate Dora e Zappata) resta una priorità, e dovrebbe portare semmai ad un potenziamento e incremento del SFM sull'asse del Passante, dopo l'inserimento della Torino-Ceres alla stazione Fossata- Rebaudengo.

Per contro a nostro parere la progettazione del tracciato della Metro2 dovrebbe indirizzarsi prioritariamente verso il ramo che raggiunge il Pescarito e San Mauro, intercettando quindi la forte domanda di mobilità proveniente dai comuni dell'area Nord-Est.

Va anche chiarito se il tracciato della Linea 2 indirizzato verso Orbassano sia di effettiva utilità nel momento in cui RFI sta procedendo alla realizzazione del SFM 5 da Stura a Orbassano, col rischio di un inutile e costoso dopione.

Per contro riteniamo importante e condivisibile la indicazione negli Scenari di Piano del rafforzamento del SFM verso Pinerolo (con auspicabile recupero della linea Pinerolo-Torre Pellice), il suo prolungamento verso Settimo-Rivarolo (e Pont Canavese), e, tra le scelte relative alla rete del TPL di Torino il prolungamento della Linea 4 fino a Stupinigi (come già ipotizzato al momento della sua realizzazione), e il progetto di una Linea T12 che dallo Stadio prosegua verso il centro urbano utilizzando in parte il vecchio tracciato della via Saint-Bon..

Molte perplessità, negli Scenari di Piano, si riferiscono al mantenimento della previsione di un tracciato autostradale (interrato) sull'asse di corso Marche, che pare ormai tramontata per la sua complessità e onerosità, che era per di più agganciata alla linea A.V. Torino Lione, la cui "tratta nazionale" è ben lontana dalla sua effettiva progettazione e finanzia abilità. Senza considerare lo sconvolgimento di un'area sensibile dal punto di vista idrogeologico, con un tracciato che dalla Dora Riparia si prolungherebbe fino al Sangone, non si comprende la ratio di un attraversamento di Torino in tracciato sotterraneo costruendo una sorta di "Tangenziale" parallela a quella già esistente in superficie. Eppure esso è indicato come soluzione autostradale, per "favorire il collegamento tra le Tangenziali". Si condivide invece la proposta della fissazione del limite dei 90 km. orari in Tangenziale, utile per contenere le emissioni inquinanti, e a nostro parere ulteriormente riducibile.

Perplessità ancor maggiore suscita il riferimento nello Scenario di Piano alla "Gronda Est", mentre non è venuto meno il riferimento alla Tangenziale Est. Archiviato come è presumibile il progetto della Tangenziale Est, resta assai critico il riferimento alla "Gronda Est", che dovrebbe fungere da collegamento tra il Chivassese e il Chierese, tra la SS 590 e Andezeno, con la realizzazione di una serie di gallerie sotto il territorio collinare, che pur ipotizzando un minor impatto del progetto formulato dalla Provincia di Torino, di oltre una decina di anni or sono, rispetto ad un tracciato autostradale, comporterebbe la compromissione di vaste aree agricole tra il Chierese e il Carmagnolese, e pesanti interventi per l'attraversamento in gallerie del territorio collinare. Inoltre funzionerebbe come attrattore di cospicui volumi di traffico dal Basso Canavese e dall'Eporediese, che lo sceglierebbero come percorso alternativo al tracciato autostradale Ivrea-Santità.

Negli Scenari di Piano viene inoltre data per acquisita la realizzazione del complesso ospedaliero dell'ASL5 a Moncalieri, mentre come è noto è ancora in fase di verifica la sua effettiva localizzazione, e la sua stessa caratterizzazione nelle funzioni del SSN.

Negli Scenari di Riferimento, relativamente alle scelte orientate verso lo sviluppo della Mobilità Dolce, si condividono le proposte mirate all'attuazione del Biciplan della Città di Torino, allo sviluppo delle ciclovie, delle piste ciclabili, dell'interscambio con i mezzi pubblici ("Bike to Rail"), del miglioramento della segnaletica, e dello sviluppo di del "Servizio Ciclabile Metropolitan", dell'attuazione delle Zone 30, e della fissazione del limite dei 50 km. orari in tutta l'area urbana cittadina.. Ma, ad integrazione di quanto indicato nel campo della Mobilità Dolce, riteniamo anche che alcune proposte dovrebbero essere indirizzate verso la crescita di una "città camminabile" e non solo ciclabile, migliorando la sicurezza dei percorsi pedonali, gli attraversamenti stradali e semaforici, la tutela del pedone anche rispetto alla mobilità elettrica, ivi comprese le "Busvie Elettriche" o i percorsi destinati alle auto a guida autonoma.

Circa le Busvie Elettriche raccomandiamo che esse non siano sviluppate in alternativa ai percorsi su binari protetti, portandone allo smantellamento, ma semmai integrative alle linee tranviarie esistenti.

Tra le Schede degli Interventi confermiamo come nel precedente documento da noi trasmesso alla Città Metropolitana la nostra valutazione critica in merito al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, da inserire in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese, e ben difficilmente inquadrabile nel sistema della mobilità urbana. Più in generale si raccomanda poi la massima attenzione al tratto urbano del Po a Torino, del quale si auspica un

CONSULTA COMUNALE PER L'AMBIENTE E IL VERDE CITTA' DI TORINO

miglioramento della percorribilità spondale e la continuità degli itinerari ciclabili (con un richiamo esplicito al progetto VenTo), evitando al contempo la realizzazione di nuove infrastrutture (nuovi ponti, sottopassi sull'asse corso Casale-corso Moncalieri), considerate anche le criticità idrogeologiche del fiume e dei suoi affluenti, compresi i rivi collinari, e le tutele previste dal Piano Paesaggistico Regionale, nonché l'inserimento di parte del territorio fluviale e collinare torinese tra i siti MAB-UNESCO.

Trasmettendo queste osservazioni in un'ottica collaborativa, auspichiamo da parte della Città Metropolitana approfondimenti su taluni aspetti specifici, e trasmettiamo i nostri migliori saluti,

Torino, 22 luglio 2021

Per la Consulta Ambiente e Verde, il presidente Emilio Soave

(Al testo hanno collaborato: Enzo Vinci, Francesco Forleo, Oscar Brunasso, Nico Miletto e Antonella Visintin)