



## **Forum con i portatori di interesse per l'individuazione degli obiettivi e delle priorità del Piano**

**18 dicembre 2019**

Città metropolitana di Torino

**REPORT DEI RISULTATI**



Introduzione.....	5
L'organizzazione della giornata.....	7
Restituzione dei risultati.....	9
Quadro di insieme degli esiti dei tavoli di lavoro .....	9
Restituzione dei temi emersi per singoli tavoli di lavoro .....	14
Conclusioni.....	27
Crediti .....	28



ZONA 6  
CANAVESE OCCIDENTALE

ZONA 9  
EPOREDIESE

ZONA 7  
CIRIACESE - VALLI DI LANZO

ZONA 6  
VALLI SUSA E SANGONE

ZONA 4  
AMT NORD

ZONA 10  
CHIVASSESE

ZONA 2  
AMT  
OVEST

ZONA 1  
TORINO

ZONA 3  
AMT SUD

ZONA 5  
PINEROLESE

ZONA 11  
CHIERESE  
CARMAGNOLESE



# Introduzione

La Città metropolitana di Torino ha avviato l'iter per la redazione del PUMS nel febbraio del 2019 e lo sta governando attraverso un percorso partecipativo che prevede il coinvolgimento del territorio a partire dalle zone omogenee in cui è suddivisa, oltre che degli Enti territoriali e di Ricerca.

Infatti, nel corso del 2019 la Città metropolitana di Torino:

- ha istituito il Comitato scientifico del PUMS cui partecipano docenti dell'Università di Torino, del Politecnico di Torino, dell'Università Cattolica di Milano e dell'Universidad Politècnica de Catalunya;
- ha formalizzato il gruppo di lavoro con la Città di Torino e la Regione Piemonte;
- ha istituito un gruppo interdisciplinare interno all'Ente.

La Città metropolitana di Torino ha inoltre coinvolto direttamente i portavoce delle zone omogenee e gli amministratori dei rispettivi Comuni in incontri dedicati a ciascuna zona, e nella raccolta di dati per la redazione del quadro conoscitivo condiviso.

Il primo Forum metropolitano del PUMS ha avuto luogo mercoledì 18 dicembre 2019, con l'obiettivo di condividere con i principali attori del territorio il percorso di redazione e approvazione del Piano e i macro-obiettivi definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, sostenibilità ambientale ed energetica, sicurezza stradale e sostenibilità socio-economica), per declinarli in obiettivi specifici nei Tavoli di lavoro svoltisi dopo le presentazioni generali in plenaria. Nei gruppi di lavoro – organizzati per zone omogenee – si sono condivise inoltre le principali criticità in termini di accessibilità, congestione delle reti, saturazione del TPL, incidentalità, ecc. al fine di pervenire ad un'analisi SWOT condivisa.

I lavori preparatori del Forum hanno visto la realizzazione di un'attività di indagine propedeutica, allo scopo di realizzare una mappatura dei principali temi prioritari sulla base dei quali strutturare i lavori. Sono state svolte interviste in profondità ai testimoni privilegiati di ognuna delle undici aree omogenee, intervistando i rappresentanti delle istituzioni e del territorio, i portavoce di ogni zona omogenea, alcuni operatori del settore trasporti, i referenti delle organizzazioni di categoria e di associazioni.

Il presente Report riassume i risultati del confronto avvenuto durante il Forum. L'evento, infatti, è stato un importante momento di riflessione collettiva per l'individuazione delle priorità che il piano dovrà perseguire.

*Il testo si struttura con una prima illustrazione dell'organizzazione della giornata e della metodologia adottata, prosegue con l'esposizione dei contenuti emersi nei Tavoli di discussione e termina con le conclusioni.*



PUMS

Dimitri De

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS DE LAS ISLAS BALEARES



# L'organizzazione della giornata

Il Forum di mercoledì 18 dicembre ha visto momenti di incontro con gli esperti e una fase di discussione intorno a tavoli moderati da facilitatori.

Questo il programma sintetico della giornata.

## **9.30 – 9.40 Introduzione ai lavori**

Saluti istituzionali - Dimitri De Vita, *Consigliere delegato a Sviluppo montano, relazioni e progetti europei ed internazionali, pianificazione strategica, sviluppo economico, attività produttive, trasporti, formazione professionale della Città Metropolitana di Torino*

## **9.40 – 11.00 Interventi introduttivi a cura delle istituzioni e degli organizzatori**

Il PUMS e il ruolo della Città Metropolitana – Giannicola Marengo, *Dirigente del Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità – Città metropolitana di Torino*

La pianificazione regionale per la mobilità e la qualità dell'aria – Ezio Elia, *Dirigente del Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture – Regione Piemonte*

Il Forum degli stakeholder nel percorso di redazione e approvazione del PUMS – Elena Pedon, *Responsabile Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile – Città Metropolitana di Torino*

Presentazione del Comitato Scientifico – Carlo Salone, *Professore ordinario del Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio – Politecnico di Torino*

Il percorso partecipativo di condivisione degli obiettivi di Piano e di individuazione delle principali linee di intervento – Alberto Cena, *Presidente di Avventura Urbana S.r.l.*

## **11.00 – 12.30 Discussione in tavoli di lavoro per raggruppamenti di zone omogenee**

## **12.30 – 14.00 Restituzione in plenaria e conclusione dei lavori**

I tavoli di discussione del Forum, in ragione dell'affinità emersa tra gli interessi degli attori e le possibili sinergie a scala locale durante la fase di indagine propedeutica, sono stati organizzati in modo da raggruppare rappresentanti di aree omogenee contigue o con caratteristiche simili.

Il territorio è quindi stato distinto in sei raggruppamenti, e relativi tavoli di discussione:

A – Torino città;

B – Area Metropolitana Torino Ovest;

C - Area Metropolitana Torino Nord e Chivassese;

D - Area Metropolitana Torino Sud e Chierese-Carmagnolese;

E – Zone omogenee Pinerolese e Valli di Susa e Sangone;

F - Zone omogenee Eporediese, Canavese occidentale, e Ciriacese-Valli di Lanzo.







# Restituzione dei risultati

## Quadro di insieme degli esiti dei tavoli di lavoro

Da una lettura trasversale degli esiti delle discussioni emergono con chiarezza alcuni temi ricorrenti che interessano tutte le aree della Città Metropolitana, indipendentemente dalle specificità locali. Per semplicità di lettura i temi sono qui suddivisi nelle categorie dell'analisi SWOT (punti di forza, debolezza, minacce e opportunità).

### PUNTI DI FORZA

Capillarità del sistema ferroviario metropolitano e delle infrastrutture

Nuovo contratto con gestore del servizio ferroviario (Trenitalia) con prospettive di rinnovo complessivo dei treni, collegamento aeroporto, incremento servizi e prestazioni

Presenza sul territorio metropolitano di percorsi ciclabili di interesse sovralocale (anche se da migliorare)

Disponibilità di dati per conoscere la domanda di mobilità ed indirizzare l'offerta

Sensibilità ambientale crescente soprattutto fra le giovani generazioni

### PUNTI DI DEBOLEZZA

Area urbana limitata alla storica cinta daziaria e difficoltà di accesso al TPL a tariffe e qualità del servizio urbano per le aree poco densamente abitate

Scarso dialogo tra i comuni della cintura e Torino

Sistema radiale con carenza di connessioni tangenziali

Traffico congestionato con inquinamento atmosferico e acustico

Insicurezza stradale, in particolare per fasce deboli (pedoni e ciclisti)

Mancanza di conoscenza sulla domanda a causa di un'assenza di volontà di condivisione dei dati

Barriere architettoniche nelle stazioni ferroviarie

Scarsa integrazione nel sistema di mobilità di servizi, tariffe e orari

Sistema tariffario iniquo perché diviso in zone concentriche

### MINACCE

Crescita di malattie croniche nella popolazione a causa di inquinamento

Rischio che gli operatori privati stravolgano le modalità di erogazione dei servizi

Crescente mutevolezza della domanda

Esclusione delle fasce più deboli (giovani e anziani) da una mobilità equa ed efficiente nelle aree più lontane dal centro

Tempi lunghi di attuazione della pianificazione

Insicurezza e peggioramento dell'aria per traffico pesante nei centri abitati e per la crescita dei servizi di consegna a domicilio

Insicurezza stradale per crescente distrazione a causa dell'eccessivo uso dei telefonini

### OPPORTUNITÀ

Riprogettazione degli spazi stradali

Soluzioni smart per l'erogazione dei servizi (sistemi MaaS)

Riduzione della mobilità (es. lavoro da casa)

Nodi di interscambio come punti nevralgici di una rete integrata

Ascolto e dialogo con i territori

Logistica merci su ultimo miglio

Gestione integrata dei collegamenti ciclabili

Educazione a comportamenti sostenibili

Miglioramento delle connessioni tangenziali e dei servizi per le fasce a domanda debole

Misurazione impatto per un'offerta diversificata

Priorità chiare per uso delle risorse pubbliche più efficiente

## Punti di forza

La capillarità del sistema ferroviario metropolitano e la presenza di un sistema consolidato di infrastrutture stradali e autostradali costituiscono un punto di partenza significativo per la gestione di servizi che possono ancora migliorare, sia in efficienza che in qualità del servizio.

Anche la presenza sul territorio metropolitano di percorsi ciclabili di interesse sovralocale rappresenta un punto di forza, che può essere valorizzato se interconnesso con sistemi di scala sovralocale.

Grazie al nuovo affidamento della gestione del servizio ferroviario metropolitano a Trenitalia, il territorio potrà giovare di importanti prospettive: il rinnovo complessivo dei treni, il collegamento con l'aeroporto di Caselle, l'incremento dei servizi e delle prestazioni, anche per favorire l'integrazione con la mobilità sostenibile.

Inoltre, ci sono nuove possibilità di conoscere la domanda di mobilità ed indirizzare l'offerta, come l'analisi dei dati provenienti dagli smartphone, ormai diffusi tra la popolazione.

## Punti di debolezza

L'attuale delimitazione dell'area urbana, limitata alla storica cinta daziaria, è considerata inadeguata da gran parte dei partecipanti ai gruppi di discussione. Lo sviluppo urbano ha visto infatti, nel tempo, la progressiva densificazione edilizia delle aree al confine con Torino, estendendo di fatto l'area urbana alla prima e seconda cintura torinese, che andrebbe pertanto considerata come parte integrante dell'area urbana anche ai fini della sua delimitazione nell'ambito del TPL. L'attuale configurazione dell'area urbana invece rende più difficile l'accessibilità ai comuni più lontani dal centro di Torino e alle aree poco densamente abitate come le valli montane.

Lo scarso dialogo tra i comuni della cintura e la città di Torino comporta la mancanza di una politica strutturale di lungo periodo e di direttrici di sviluppo condivise. L'attuale sistema radiocentrico (verso Torino) delle connessioni, e la carenza di connessioni tangenziali e infra-zonali, rende più difficile la mobilità all'interno della prima e seconda cintura.

Il traffico congestionato, sia nella tangenziale in ore di punta sia nei centri abitati dei piccoli comuni, incrementa il già critico stato di inquinamento atmosferico e acustico.

L'insicurezza stradale causata dal traffico acuisce il disagio per le fasce più deboli (pedoni e ciclisti).

Si registra una significativa mancanza di conoscenza sulla domanda (origine-destinazione) delle persone che impedisce di orientare efficacemente l'offerta. Nonostante il grande potenziale costituito dai big data e la possibilità di accedervi con sistemi di smart mobility manca attualmente un sistema organizzativo e la volontà di condivisione dei dati che consenta di mettere a sistema ed usare efficacemente le informazioni esistenti. Molti dei partecipanti auspicano che tale lacuna possa essere colmata in futuro (si veda Opportunità).

Esistono ancora molte barriere architettoniche, soprattutto nelle stazioni ma non solo, che riducono l'accessibilità e una mobilità davvero integrata.

L'integrazione nel sistema di mobilità di servizi, ad esempio a livello di tariffe e orari, è ancora inadeguata e penalizza principalmente chi usa i mezzi con regolarità ed in sostituzione dell'auto privata.

La vetustà del parco mezzi nel TPL è una forte criticità a cui si dovrebbe rimediare.

## Minacce

L'inquinamento atmosferico, secondo alcuni portatori di interesse presenti ai tavoli, rischia di aumentare la tendenza attuale di crescita delle malattie croniche nella popolazione, come il diabete urbano (NDR: in occasione di

tale affermazione non sono state presentate fonti specifiche).

C'è il rischio che gli operatori privati, in assenza di regole condivise, entrino nel mercato della mobilità stravolgendone le regole e le modalità di erogazione dei servizi.

Si registra una crescente mutevolezza nella domanda di mobilità: ci si muove sempre di più in modo più erratico, infatti la componente sistematica della mobilità – quella con spostamenti prevedibili e ripetuti nel tempo - sta scendendo sotto il 50% mentre aumenta la componente mutevole. Per fare fronte a questo tipo di mobilità servirebbero soluzioni intermodali, che si adattino in tempo reale e che usino i dati dai cellulari, mentre ad oggi l'incertezza nella comprensione del fenomeno rende sempre più difficile la programmazione dell'offerta.

Esiste un reale rischio di esclusione per le fasce più deboli nel sistema di mobilità (giovani e anziani), in particolare per il raggiungimento dei servizi (scuola, servizi sanitari ecc.).

Il sistema tariffario attuale, diviso in zone concentriche, disincentiva la scelta del mezzo pubblico rispetto a quello privato perché, secondo la maggior parte dei partecipanti, le tariffe più alte del TPL nei territori più lontani sono percepite come inique e pertanto spingono gli utenti a privilegiare il mezzo privato anziché quello pubblico (secondo altri partecipanti, tuttavia, il tema tariffario non sarebbe così rilevante).

C'è un diffuso timore che i tempi lunghi di attuazione del Piano pregiudichino le opportunità offerte da una pianificazione integrata fra PUMS e strumenti urbanistici.

L'insicurezza stradale e la qualità dell'aria possono peggiorare a causa del traffico pesante che transita nei centri abitati e alla crescita dei servizi di consegna a domicilio effettuati da piccoli camioncini.

Si registra anche una crescente insicurezza dovuta alla distrazione per eccessivo uso dei cellulari.

## Opportunità

Il PUMS si presenta, sotto diversi profili, come una grande occasione per valorizzare le opportunità presenti sul territorio in termini di miglioramento della mobilità sostenibile, anzitutto per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e condiviso, la mobilità ciclabile, la pedonalità nei percorsi casa scuola, migliorare gli standard del trasporto pubblico a chiamata e ridurre le auto private circolanti.

Si intravede la possibilità di rinnovare gli strumenti urbanistici e progettare gli spazi stradali in modo che siano a misura di cittadino (passaggi in sicurezza dalle stazioni del treno ad altri mezzi di trasporto).

Il PUMS permette anche di immaginare soluzioni innovative per l'erogazione di un'offerta integrata, con ticket unici utilizzabili per più mezzi di trasporto (anche grazie al sistema MaaS).

È possibile pensare di limitare la necessità di mobilità dei lavoratori sia attraverso forme di smart working sia con la promozione di forme di collaborazione, anche grazie alle figure dei mobility manager nelle aziende.

Emerge il desiderio di offrire una mobilità che “riduce gli sprechi” aiutando gli utenti a programmare meglio gli spostamenti e perseguire una giustizia sociale e territoriale anche verso le zone più periferiche.

I nodi di interscambio diffusi sul territorio sono visti come potenziali punti nevralgici da progettare con grande attenzione alla qualità e alla gestione, in modo che diventino hub intermodali di una rete integrata.

Si ritiene che l'attività di ascolto e di dialogo con i territori sia da rendere costante affinché la comprensione dei problemi a partire dal basso e la condivisione delle soluzioni diventi la norma.

Ci sono importanti potenziali di innovazione nella logistica delle merci sull'ultimo miglio (a questo proposito si cita il piano regionale PrLog).

Si propone di andare verso una gestione integrata dei collegamenti ciclabili tra amministrazioni locali e sovralocali, anche dal punto di vista economico.

Un altro elemento rilevante è la convinzione che occorra far crescere la consapevolezza e la responsabilità nei cittadini sui comportamenti sostenibili, con percorsi di educazione e sensibilizzazione.

Il PUMS è anche una grande opportunità per migliorare le connessioni tangenziali nella prima e seconda cintura anche con servizi su gomma a chiamata e favorendo l'uso della bici (dotando di servizi adeguati le stazioni ferroviarie).

A livello di metodo di lavoro esiste lo spazio per accedere a dati condivisi, analizzare i flussi origine/destinazione, misurare l'impatto delle iniziative sulle fasce di popolazione e promuovere un'offerta diversificata. A partire da una conoscenza più articolata della domanda sarà possibile identificare soluzioni innovative per le fasce a domanda debole e per collegare i principali luoghi della produzione e del commercio.

Tutto ciò consentirà di definire priorità chiare in un sistema di trasporto integrato e rendere più efficiente l'uso delle risorse pubbliche, migliorandone la resa.



# Restituzione dei temi emersi per singoli tavoli di lavoro



- RIDURRE I CARICHI DEI TEMPI
- RIDURRE SPAZI STADALI (ALLARGARE etc) PER RISPETTARE LA NUOVA FORMA E NON IL
- RIDURRE TRAFFICO DI TRANSITO NEI CENTRI URBANI → AUMENTO INQUINAMENTO
- AUMENTO POSTAGE CARICANI + NUOVI POLI LOGISTICI (GRUPPI + TRAZIONE) E
- AUMENTO AL CASOLI + PAGAMENTO
- AUMENTARE COLECAMENTI CIRCOLARI → PER RAGGIUNGERE NOB SPA
- AUMENTO CON AEROPORTO
- AUMENTO DI PERSONALIZZARE IL SISTEMA DI MOBILITÀ IN BASE ALLE NECESSITÀ → BREVI
- AUMENTO, QUALITÀ E PULIZIA DEI SPAZI PUBBLICI
- AUMENTO DI INTERCAMBIO → AI CASOLI
- AUMENTO DI CAPACITÀ PER CONCESSIONARIE TRAFFICO (A DEDICAZIONE LINEA A FINI SPECIFICI)
- AUMENTO DI SPAZI VELOCITÀ (TANGENZIALI E AUTOSTRADALI)
- AUMENTO DI SPAZI DI INTERCAMBIO





## Restituzione Tavolo A

### Torino città

#### Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

L'elaborazione del PUMS metropolitano è considerata una grande occasione per rendere più efficace la pianificazione e la programmazione di area vasta e per integrare le diverse modalità di trasporto e mobilità ("il PUMS deve considerare ed integrare tutte le modalità di trasporto: ferro, TPL, mobilità dolce ecc.").

Per migliorare il sistema della mobilità nel suo complesso il PUMS dovrebbe, non solo tenere conto della pianificazione e programmazione territoriale esistente, ma in qualche modo guidarla ed integrarla. La pianificazione del sistema di mobilità dovrebbe infatti guidare l'elaborazione dei piani regolatori comunali e le previsioni di sviluppo urbanistico, come ad esempio l'offerta abitativa, la localizzazione dei grandi attrattori ecc. Inoltre, il PUMS dovrebbe essere fortemente integrato con i piani regionali e nazionali, come il piano della qualità dell'aria e il piano energetico.

Per quanto riguarda i temi relativi alla pianificazione, il PUMS potrebbe anche essere l'occasione per ripensare le Zone Omogenee per trasformarle in Aree Urbane Funzionali (ossia aree di pianificazione che sono delimitate tenendo conto della densità abitativa dei grandi centri urbani e delle loro relazioni con le zone circostanti dal punto di vista dei flussi origine/destinazione del pendolarismo urbano).

Per quanto riguarda il sistema della mobilità attuale si evidenzia una certa criticità relativa all'accessibilità metropolitana, "prevalentemente radiale" con scarse connessioni "tangenziali". Il PUMS dovrebbe quindi favorire, a partire dall'analisi dei flussi origine/destinazione, le migliori connessioni tangenziali della prima e seconda cintura urbana.

Inoltre, nell'elaborazione del PUMS si dovrebbe fare riferimento anche alle buone pratiche di mobilità realizzate in altri contesti, nazionali ed internazionali, simili. È comunque opinione diffusa che le azioni del nuovo Piano dovranno partire da un'attenta analisi della domanda di mobilità e dei flussi origine/destinazione, prevedendo inoltre soluzioni innovative per le aree a domanda debole.

Infine, l'efficienza e l'efficacia del trasporto pubblico sono legate secondo i partecipanti, all'ammontare degli investimenti e alla qualità della spesa. Su questi punti si registrano all'interno del gruppo due posizioni: la prima che sostiene come sia necessario incrementare gli investimenti nel trasporto pubblico locale (sensibilmente diminuiti negli anni); dall'altra, si segnala come sia anche necessaria una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse esistenti anche attraverso la progettazione "di un sistema gerarchico che integri i diversi sistemi di trasporto" rispetto alla domanda di mobilità.

## Sostenibilità energetica ed ambientale

Il PUMS dovrebbe favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e/o condiviso (car sharing e car pooling) e ridurre sensibilmente il trasporto privato. Inoltre, si sottolinea come debba essere incentivata anche la pedonalità ad esempio nei percorsi casa scuola (Pedi-Bus).

Oltre alla riduzione dell'uso del mezzo privato, alcuni partecipanti sostengono anche la necessità, che il PUMS preveda incentivi e/o disincentivi che portino ad una riduzione del numero delle auto circolanti. Si sostiene che la Città di Torino dovrebbe tendere a "percentuali di proprietà degli autoveicoli" pari alle altre grandi città europee. La riduzione delle auto circolanti avrebbe evidenti benefici sulla qualità dell'aria, sull'efficacia ed efficienza del trasporto pubblico (minori tempi di percorrenza, frequenze più regolari ecc.), sulla mobilità alternativa (più spazi per piste ciclabili e le altre forme di mobilità sostenibile) e sulla gestione e fruibilità degli spazi pubblici (minor spazio dedicato alle auto da destinare alla mobilità pedonale e alla socializzazione).

Il PUMS dovrebbe poi contenere precisi obiettivi da raggiungere per quanto riguarda il miglioramento della qualità dell'aria. Il miglioramento tecnologico dei veicoli, sempre meno inquinanti e in futuro sempre più elettrici, va già in questa direzione, anche se alcuni partecipanti sottolineano come questo miglioramento, non eliminerebbe il problema del congestionamento del traffico e della sicurezza stradale. Per quanto riguarda questi ultimi aspetti, secondo alcuni partecipanti, il PUMS dovrebbe contenere degli obiettivi e specifiche strategie di pianificazione che portino alla riduzione dell'uso del mezzo privato.

Inoltre, nella definizione delle politiche da attuare il PUMS dovrebbe tenere conto anche dei dati relativi alla salute (come ad esempio la presenza di malattie croniche nella popolazione, come il diabete urbano) da utilizzare come "indicatori per una migliore pianificazione". Altro elemento di attenzione segnalato riguarda l'inquinamento acustico e la richiesta che il PUMS si occupi di questo tema indicando precisi parametri ed obiettivi da rispettare e raggiungere.

Infine, il PUMS dovrebbe contenere indicazioni/linee guida per la progettazione delle infrastrutture, dei servizi e degli spazi pubblici ecologicamente sostenibili.

## Sicurezza della mobilità stradale

Il tema principale riguarda la sicurezza delle fasce deboli: pedoni e ciclisti. Il PUMS dovrebbe dedicare molta attenzione a questi aspetti e prevedere azioni finalizzate a garantire una sempre maggiore sicurezza stradale, la riduzione dell'incidentalità e soprattutto garantire sempre un maggior numero di percorsi sicuri per le fasce deboli.

## Sostenibilità socio-economica

La principale innovazione che si può introdurre nei sistemi di mobilità è quella di prevedere la "mobilità come servizio", ossia l'introduzione di sistemi MaaS, che offrano agli utenti, in un'unica piattaforma, le diverse modalità di trasporto con tariffazione integrata. La Regione Piemonte, attraverso la società 5T, ha avviato un processo per l'introduzione del sistema MaaS per l'intero territorio regionale attraverso il coinvolgimento degli enti locali e dei principali operatori del trasporto pubblico e privato. Lavorare di concerto con i territori e gli operatori per stabilire le regole di governance e di funzionamento delle piattaforme MaaS è fondamentale per non correre il rischio che operatori privati, in assenza di regole condivise, possano entrare nel mercato della mobilità "stravolgendone le regole e le modalità di erogazione dei servizi".

Altro tema di interesse riguarda la logistica delle merci ed in particolare le politiche e le azioni che il PUMS dovrebbe prevedere per quanto riguarda il cosiddetto "ultimo miglio". L'incremento delle vendite on line e la crescente movimentazione delle merci nell'area urbana rappresenta un elemento di criticità che il PUMS dovrebbe analizzare ed affrontare attentamente. Questi temi sono all'attenzione anche della Regione Piemonte che nei prossimi mesi avvierà il processo di elaborazione del Piano regionale della Logistica (PrLog).

Per ridurre gli spostamenti privati e limitare la necessità di mobilità dei lavori si propone di incentivare, con il coinvolgimento anche delle imprese private, forme di "smart working" e telelavoro. Dal punto di vista socioeconomico, il coinvolgimento dei mobility manager, potrebbe favorire forme di mobilità aziendali "collettive" e/o "collaborative" (car pooling) che consentirebbero non solo di ridurre i veicoli circolanti, ma di ridurre i costi degli spostamenti e probabilmente "lo stress" legato alla guida in condizioni critiche (congestionamenti e traffico).

Molto importanti risultano infine anche le politiche finalizzate ad accrescere la consapevolezza e la responsabilità da parte dei cittadini nell'adottare comportamenti sostenibili ("servirebbero programmi di educazione e promozione alla mobilità sostenibile").



## Restituzione Tavolo B

### Area metropolitana Torino Ovest

#### Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

Molti dei partecipanti al tavolo affermano che sarebbe necessario **ridefinire i confini dell'area urbana**, e rafforzare le connessioni nel sistema di TPL, estendendola oltre la cinta daziaria per includere la prima e la seconda cintura. Lo stesso ambito dovrebbe riguardare anche progetti di car pooling, servizi integrati, connessioni veicolari e nodi di interscambio. Si segnala inoltre che manca una politica strutturale di lungo periodo e linee di indirizzo condivise a scala di città metropolitana per gestire in modo efficiente ed efficace i servizi di car sharing e per condividere progetti di micromobilità. Ad oggi questo coordinamento è gestito dall'Agenzia regionale per la mobilità, ma non è sufficiente. La mancanza di coordinamento produce inefficienze a tutti i livelli e spesso i comuni della cintura finiscono per adottare le scelte che fa Torino pur di garantire uniformità di circolazione.

Le **esigenze di trasporto** nei territori evolvono nel tempo, ad esempio con lo sviluppo dei flussi turistici (es. La Reggia di Venaria) oppure con il continuo e a volte improvviso cambio di orario degli istituti scolastici da parte dei dirigenti. Nei comuni decentrati, infatti, spesso alcuni servizi restano scoperti, come è accaduto a Venaria con lo spostamento della città della salute, priva dei necessari collegamenti. Allo stesso tempo ci sono autobus che girano vuoti. Servono quindi dati aggiornati tempestivamente e in grande quantità, per organizzare il TPL in modo che sia più adatto alle esigenze e che sia più flessibile. A questo proposito si ricorda che la nomina del mobility manager scolastico è per legge obbligatoria per ogni istituto ma si segnala che non ci sono risorse a sufficienza per introdurre queste figure.

Si ritiene importante introdurre nella **legge urbanistica** l'obbligo di valutazione della sostenibilità degli interventi in relazione al TPL, perlomeno per i grandi attrattori di traffico e per gli interventi PEC, che dovrebbero prevedere spazi dedicati ad infrastrutture per la mobilità sostenibile. Con la revisione della legge urbanistica sarebbe opportuno aggiornare anche gli standard urbanistici, nel senso di una maggiore attenzione alla mobilità sostenibile. A proposito del quadro normativo si sottolinea anche l'obsolescenza della legge Tognoli, che ha introdotto l'obbligo di prevedere parcheggi pertinenziali per ogni intervento. Secondo quella norma, ad esempio, per il nuovo polo universitario a Grugliasco sarebbe necessario predisporre mille posti auto, che però sono in aperta contraddizione con la volontà di ridurre l'uso delle auto ("io non voglio mille auto in più al giorno a Grugliasco"). Inoltre, sarebbe necessario predisporre dei PUT (Piani Urbani del Traffico) condivisi.

In merito alla **logistica delle merci** occorre introdurre mezzi di trasporto più moderni per stare al passo con la crescita dell'e-commerce e invertire la tendenza nei mercati rionali che usano mezzi di trasporto obsoleti. Alcuni partecipanti chiedono il prolungamento della variante di corso Susa per eliminare il traffico di attraversamento dal centro di Alpignano.



## Sostenibilità energetica ed ambientale

Nell'ambito del coordinamento della zona ovest c'è un lavoro volto a proporre un'**offerta integrata e condivisa anche con Torino** che prevede car pooling, car sharing e bike sharing. La condivisione con Torino ad oggi però manca pertanto il sistema non potrà mai essere efficace. Al momento uno dei problemi maggiori è che non si riesce a dimensionare la domanda (origine-destinazione) delle persone. Per poterlo fare servono anche i dati di Torino, che è il principale attrattore di mobilità della città metropolitana. Il PUMS potrebbe avere il grande merito di colmare questa lacuna e dimensionare anche il "traffico parassita" di auto (es. quello che staziona a Fermi per prendere la metropolitana).

A scala di area omogenea l'unico modo efficace ed efficiente di spingere nella direzione della **mobilità sostenibile** è quello di intervenire su tutte le componenti fondamentali a livello di offerta di servizi. Occorre anzitutto conoscere bene la domanda di mobilità e misurare l'impatto delle iniziative sulle fasce di popolazione interessate. E poi occorre promuovere un'offerta diversificata. Rispetto al car sharing, ad esempio, questo significa avere un mix di offerta che include sia il car sharing station based (con stalli dedicati alle auto in condivisione, che svolge una funzione analoga a quella svolta dal TPL e che tendenzialmente si presta ad essere un'alternativa ad una seconda automobile), sia il car sharing free floating (con auto in condivisione da prendere e lasciare liberamente sul territorio) che serve ad un uso più occasionale ed urgente. Entrambe le funzioni contribuiscono a ridurre l'acquisto di automobili e a favorire la rottamazione delle auto obsolete. Tuttavia, l'opportunità che tale offerta riesca ad avere un impatto dipende dalla densità abitativa e dai casi specifici; inoltre occorre sempre tenere presente che non è facile pensare di sostituire interamente un'auto privata con il car sharing.

Nella cintura torinese è difficile lavorare con gli operatori free floating, sia per la condivisione di auto sia di biciclette. Manca anche un coordinamento sulle colonnine per la ricarica delle auto elettriche. Per essere efficace l'offerta dovrebbe essere ampia e coordinata con Torino. La società 5T (in house partecipata della Regione Piemonte, del Comune di Torino e della Città Metropolitana) sta lavorando sul car sharing, con l'intento di colmare la carenza di convenienza economica dei servizi di free floating. Anche perché è dimostrato che il car sharing free floating entra in competizione, e non integra, l'offerta di TPL. Si sta lavorando quindi a promuovere un car sharing station based, proponendolo come mezzo per percorrere l'ultimo miglio in aggiunta al TPL, specialmente nei collegamenti intra-zonali.

Un esempio interessante di promozione della **mobilità ciclabile** è quello promosso dalla Città di Collegno: la campagna di comunicazione, dal nome "Bike to work", ha inteso incentivare la domanda di mobilità sostenibile attraverso un contributo economico per l'acquisto di biciclette, da erogare ai cittadini a seguito di una sorta di raccolta di punti (25 centesimi al chilometro). Nel Biciplan occorre una maggiore condivisione con i territori, che si sono trovati a discutere di fronte a direttrici già definite per il SCM (Servizio Ciclabile Metropolitan).

Per ridurre l'**inquinamento** atmosferico correlato al traffico di auto e mezzi pesanti serve intervenire sui caselli autostradali, che, in alcune ore della giornata, provocano lunghe code in tangenziale.

## Sicurezza della mobilità stradale

Si osservano problemi di sicurezza quando le acque sversano nelle strade e causano incidenti (oltre che il blocco del trasporto pubblico locale)

## Sostenibilità sociale ed economica

Rispetto al TPL si chiede di prolungare alcune linee urbane in modo tale da raggiungere i comuni più lontani e le **aree poco densamente abitate**. Per rispondere a questi bisogni si è provato con il trasporto a chiamata ("MeBus") che in alcuni casi funziona e in altri casi no: sembra infatti che l'efficienza del servizio dipenda dall'operatore che lo gestisce. Altri invece sostengono che la vera richiesta sottesa a quella di prolungare la linea urbana sia di natura tariffaria, ovvero che si voglia evitare il costo maggiore della linea extraurbana. Per fare capire quali sono le alternative all'uso dell'auto individuale, anche in queste zone, c'è anche un tema culturale. Le fasce più deboli in merito alla mobilità, in questi territori più lontani, sono i giovani e gli anziani: e per ora ci sono forme spontanee di car pooling (ad es. fra i genitori di S. Gillio per portare i figli alla stazione Fermi) ma si potrebbe fare di più se ci fosse più consapevolezza e coordinamento. Per migliorare il trasporto pubblico integrato le aree poco densamente abitate possono avere vantaggi con la realizzazione di **nodi di interscambio** di qualità (ad es. la nuova stazione del SFM a Buttigliera). Si tratta infatti di punti nevralgici il cui funzionamento può essere fortemente migliorato con azioni di tipo immateriale: anzitutto il monitoraggio del loro utilizzo per evitare ciò che è accaduto a Fermi (traffico parassita); il coordinamento ed il cadenzamento dei servizi per assicurare l'efficacia e la regolarità dei passaggi; la cura nella selezione del soggetto gestore del parcheggio, con l'introduzione nel bando di appalto di servizi.



## Restituzione Tavolo C

### Area Metropolitana Nord e Chivassese

#### Efficacia e efficienza del sistema della mobilità

Nel corso della discussione sono emerse alcune questioni trasversali.

Anzitutto la necessità di adottare nella redazione del piano una visione strategica territoriale di ampia scala (“serve una visione che sia davvero metropolitana”). Attualmente il territorio metropolitano è governato secondo un approccio ancora troppo “Torino-centrico”, in cui vi è un forte sbilanciamento tra il capoluogo e le aree limitrofe, percepite come zone periferiche. Secondo i partecipanti, il PUMS dovrebbe puntare ad una visione strategica che dia pari importanza a tutte le aree metropolitane. A tal fine, gli interventi dovrebbero essere differenziati in relazione alle peculiarità specifiche di ogni zona e finalizzati a migliorare le relazioni e le interconnessioni tra di esse (“serve più dialogo tra le aree metropolitane”).

Un secondo aspetto riguarda un generale scetticismo nei confronti delle tempistiche di attuazione della pianificazione territoriale e urbanistica. I partecipanti auspicano che all’attività pianificatoria del PUMS sia associata una programmazione strutturata delle previsioni di piano e che i diversi processi pianificatori si possano integrare. Infine, è stata sottolineata l’importanza di implementare le attività di ascolto del territorio che consente alle amministrazioni sovra-locali di migliorare la conoscenza e la consapevolezza delle dinamiche socio-economiche e territoriali in atto nelle diverse aree metropolitane.

Gli interlocutori hanno sottolineato che il sistema dei collegamenti presenta una struttura radiale con al centro il capoluogo torinese. A tal riguardo, è emersa l’importanza di implementare le connessioni trasversali alle principali direttrici della mobilità, in particolare potenziando il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) di collegamento tra le aree limitrofe.

In merito al sistema ferroviario è emersa l’importanza di potenziare le linee e le stazioni esistenti (ad esempio la stazione di Torino-Stura), soprattutto fuori dall’area centrale del territorio metropolitano. In relazione a questo si chiede di potenziare il servizio di trasporto pubblico su gomma per permettere alle persone che risiedono in aree più lontane (soprattutto quelle collinari) di raggiungere le stazioni più agevolmente. Infine, gli interlocutori riterrebbero opportuno estendere il servizio di bus a chiamata alle zone in cui non vi sono le condizioni per implementare il servizio di trasporto pubblico tradizionale (morfologia del terreno, numero ridotto dei possibili utenti del servizio di TPL, etc.).

Per quanto riguarda il sistema dei collegamenti ciclabili, i presenti hanno sottolineato che il PUMS dovrebbe avere tra le principali finalità la ricicatura della rete ciclabile esistente. In particolare, è stato fatto notare che nel territorio metropolitano vi sono dei percorsi ciclabili di interesse sovralocale che presentano interruzioni in piccoli tratti di proprietà comunali. Per snellire le procedure burocratiche che permetterebbero di intervenire

sulla riconnessione dei percorsi, è emersa l'importanza di promuovere una gestione integrata dei collegamenti ciclabili tra amministrazioni locali e sovralocali, anche dal punto di vista economico ("è necessaria una maggior armonizzazione normativa tra le amministrazioni locali e sovralocali").

Infine, secondo gli interlocutori il PUMS dovrebbe puntare ad incentivare, promuovere e finanziare sistemi di mobilità alternativa, come per esempio il car pooling (mobilità condivisa spontanea o organizzata), soprattutto nelle aree in cui non vi sono le condizioni per implementare il TPL.

## Sostenibilità energetica ed ambientale

Gli obiettivi argomentati nel paragrafo precedente sono stati ritenuti fondamentali anche sotto il profilo della sostenibilità ambientale. È stato precisato che per ridurre il traffico – e quindi l'inquinamento dell'aria – il PUMS dovrebbe puntare alla creazione di alternative all'utilizzo del mezzo di trasporto privato. In particolare si riterrebbe necessaria la diffusione capillare del servizio di TPL e dei percorsi ciclabili, soprattutto per collegare i principali luoghi della produzione e del commercio.

Un altro aspetto sottolineato dai partecipanti è l'importanza di promuovere l'educazione ambientale, a partire da iniziative da attivare nelle scuole.

## Sicurezza della mobilità stradale

Dal punto di vista della sicurezza stradale è emersa la necessità di ridurre il traffico pesante nei centri abitati (in particolare sono stati citati Leini e Foglizzo), dove il passaggio di grandi mezzi ad alta velocità crea problemi di sicurezza soprattutto per i pedoni e i ciclisti. Secondo gli interlocutori il PUMS dovrebbe puntare ad una differenziazione dei traffici (locali e sovralocali) creando dei percorsi ottimali fuori dai centri abitati che facilitino l'accesso dei mezzi provenienti dalle aree produttive alle grandi arterie stradali e viceversa.

## Sostenibilità socio-economica

Il potenziamento del servizio di TPL è stato considerato fondamentale anche in relazione alla sostenibilità socio-economica; secondo i presenti, ciò permetterebbe di facilitare l'accesso ai luoghi di studio e di lavoro. A tal proposito è stato specificato che il servizio è attualmente sottodimensionato rispetto al numero e all'estensione degli insediamenti industriali e commerciali presenti. Secondo gli interlocutori, la redazione del PUMS potrebbe costituire un'importante occasione per riorganizzare il TPL in base alle esigenze di spostamento odierne, aggiornando il servizio in relazione ai poli attrattori del territorio metropolitano e agli orari dei principali luoghi di lavoro e di formazione. A tal fine i partecipanti hanno espresso la necessità di ampliare e rendere più flessibile l'offerta del servizio di TPL, sia aumentando il numero di corse che estendendo le fasce orarie servite.

Un altro tema emerso riguarda la necessità di puntare ad una tariffazione unica del servizio di trasporto pubblico (ferroviario, TPL), che attualmente presenta costi diversificati tra l'area centrale del territorio metropolitano e quelle limitrofe.

Inoltre, secondo gli interlocutori il PUMS dovrebbe puntare ad offrire soluzioni smart per l'erogazione dei ticket unici utilizzabili per più mezzi di trasporto, attualmente disponibili solo presso piccoli esercizi commerciali (edicole, tabaccherie, etc.).

Infine, per quanto concerne il tema dell'accessibilità, è emersa l'importanza di migliorare l'accesso alle stazioni ferroviarie per le persone che presentano difficoltà motorie. Inoltre, secondo gli interlocutori l'abbattimento delle barriere architettoniche contribuirebbe a favorire l'intermodalità, facilitando l'accessibilità ciclabile alle stazioni e il trasporto delle biciclette sui treni.





## Restituzione Tavolo D

# Area Metropolitana Sud e Chierese-Carmagnolese

### Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

I partecipanti sono partiti dalla constatazione generale che è necessario migliorare e incrementare sia il TPL che il sistema ferroviario metropolitano in termini di numero di passaggi, puntualità e rispetto dei tempi di viaggio stimati, qualità e pulizia dei mezzi.

In collegamento a questa riflessione, il tavolo si è concentrato sulla necessità di puntare verso un modello di mobilità di tipo sistemico, che riesca a coprire l'intero tragitto casa-scuola o casa-lavoro attraverso l'intermodalità e l'aumento dei nodi di interscambio. A questo proposito è stato suggerito di collaborare di più con le scuole e di potenziare il collegamento con i poli industriali e logistici che stanno emergendo in maniera sempre più allargata all'esterno dei centri urbani. Inoltre, alcuni partecipanti hanno proposto di collegare i piccoli borghi attivando le stazioni sfm intermedie tra i grandi comuni.

Per favorire questo tipo di mobilità è necessario pensare a percorsi intermodali che rispondano alle esigenze di ogni territorio. La zona sud infatti comprende sia aree collinari che pianeggianti: le prime richiedono di essere collegate ai principali nodi di interscambio; le seconde invece possono sfruttare la pianura per raggiungere le stazioni ferroviarie con la bicicletta. Per raggiungere quest'ultimo obiettivo, oltre alla creazione di piste ciclabili idonee, è stato suggerito di sensibilizzare le Ferrovie su alcuni accorgimenti da adottare: dedicare degli spazi per le biciclette sui treni, prevedere un deposito per i mezzi ad ogni stazione e garantirne la sicurezza attraverso la creazione di aree protette. Laddove non fosse possibile utilizzare la bicicletta, i partecipanti hanno sottolineato la necessità di progettare dei parcheggi e dei servizi di carpooling e carsharing per ogni fermata, specialmente in prospettiva della costruzione della Metro 2.

Un altro punto di discussione importante riguarda i collegamenti circolari tra i poli esterni della città (servizi e infrastrutture stradali), che necessitano di essere rafforzati soprattutto in risposta ai tagli subiti dalle linee di trasporto periferiche.

Innanzitutto, si ritiene che le strade dovrebbero essere ripensate per permettere ai veicoli di spostarsi più velocemente. A questo proposito è stato proposto di rivedere i limiti di velocità differenziandoli per fasce orarie in base alla tipologia di utenza (trasporto merci o auto private).

In secondo luogo, è stata sottolineata l'urgenza di eliminare il traffico di transito dai centri abitati sia per ragioni legate all'inquinamento dell'aria che per motivi di sicurezza. Questa esigenza è emersa specialmente come conseguenza della crescita dei servizi di consegna a domicilio effettuati da piccoli camioncini a partire dai nuovi poli logistici installatisi vicino alle tangenziali. Per contravvenire a questa tendenza, è stato proposto di creare degli hub di distribuzione delle consegne che permettano di ridurre i passaggi. Inoltre, risulta di fondamentale importanza



affrontare il problema legato ai caselli a pagamento (in particolare quello di Beinasco) che spinge i tir a uscire dalla tangenziale attraversando i centri urbani adiacenti.

Infine, i rappresentanti dei comuni della Zona Sud si sono mostrati concordi nell'esplicitare il bisogno di maggiore coordinamento da parte della Città metropolitana e tra i comuni stessi per adottare delle linee guida aggiornate e coerenti sia per la redazione dei Piani urbani del Traffico comunali, che per la realizzazione di infrastrutture conformi alla normativa vigente.

## Sostenibilità energetica ed ambientale

Innanzitutto, i partecipanti si sono trovati concordi sul fatto che per attuare un vero cambiamento si debba partire dai cittadini stessi. Se si vuole ridurre l'inquinamento è necessario modificare le abitudini degli abitanti della città incentivando l'uso del TPL o spingendoli ad effettuare i micro spostamenti a piedi. La prima richiesta è di ottenere delle direttive generali da parte della Città metropolitana da poter applicare a livello comunale. In secondo luogo, risulta necessaria una campagna di comunicazione efficace che sposti l'asse del discorso dalla critica dell'automobile (poco convincente data la tradizione socio-culturale del territorio torinese) verso i benefici che si possono trarre dall'utilizzo dei mezzi pubblici (il senso di appartenenza a una comunità, la riduzione dell'inquinamento dell'aria, il risparmio etc.). Infine, l'educazione dei giovani rimane uno strumento fondamentale per cambiare la mentalità generale della cittadinanza.

Tuttavia, sensibilizzare i cittadini non basta se mancano le infrastrutture necessarie per modificare le loro abitudini. Le piste ciclabili rappresentano un fronte importante su cui si battono i comuni della Zona Sud, ma non senza difficoltà. Anche in questo caso, sono necessarie delle linee guida che permettano di gestire le piste ciclabili a livello sovracomunale coordinando i progetti già esistenti che potrebbero essere valorizzati anche in chiave turistica (es. nel Carmagnolese). Inoltre, alcuni partecipanti hanno sottolineato che le linee guida dovrebbero anche fornire delle soluzioni alternative alla modalità attuale di costruzione delle piste che comporta un consumo di suolo, cercando di puntare su nuovi materiali.

Infine, i partecipanti hanno mostrato interesse per le nuove esperienze di micro mobilità e di utilizzo dei veicoli elettrici che si stanno diffondendo sul territorio cittadino e che secondo loro andrebbero osservate con attenzione.

## Sicurezza della mobilità stradale

Il tema della sicurezza stradale è stato un tema piuttosto sentito da parte dei partecipanti al tavolo, i quali si sono soffermati soprattutto sulla mancanza di accorgimenti volti a proteggere gli utenti deboli della strada nei propri comuni di riferimento. In maniera generale, dalle riflessioni dei partecipanti è emersa la volontà di progettare gli spazi stradali in modo che siano a misura di cittadino: ad esempio, garantire passaggi in sicurezza dalle stazioni del treno ad altri mezzi di trasporto o ai servizi di base (es. Ospedale San Luigi).

Innanzitutto, risulta necessario rivedere gli spazi stradali per mettere in sicurezza i ciclisti e i pedoni riducendo la sezione delle carreggiate per limitare la velocità dei veicoli che circolano nei centri abitati. Inoltre, è fondamentale inserire sottopassaggi o attraversamenti pedonali attrezzati con segnali acustici, specialmente in prossimità delle rotonde e delle superstrade che attraversano i centri urbani (ad esempio la direttrice di Beinasco o la strada a quattro corsie di Orbassano). Infine, è stata sottolineata l'importanza della manutenzione delle infrastrutture esistenti, per non dover sempre lavorare sull'emergenza e riuscire a dedicare risorse a nuove iniziative.

## Sostenibilità socio-economica

È emersa la necessità dei comuni di garantire che il sistema di mobilità che si andrà a sviluppare si leghi ai servizi di base utili ai cittadini, specialmente quelli sanitari.

Inoltre, secondo alcuni, il sistema tariffario attuale andrebbe rivisto superando la divisione in zone urbane e suburbane, applicando le stesse tariffe a tutti gli abitanti della Città metropolitana. Inoltre, è stato suggerito di ridurre il prezzo degli abbonamenti e alzare quello dei biglietti singoli.

Infine, alcuni partecipanti al tavolo hanno voluto fare un'osservazione anche sui costi economici che devono sostenere i comuni per rivedere i Piani urbani del traffico e che rappresentano un fattore da tenere in considerazione all'interno della sostenibilità socio-economica del PUMS.



## Restituzione Tavolo E

### Zone omogenee Pinerolese e Valli di Susa e Sangone

#### Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

La prima parte della discussione al tavolo ha affrontato il tema dell'offerta di mobilità in termini di riduzione degli sprechi, una priorità importante quanto l'elaborazione di nuovi servizi di mobilità. Questo tema di discussione si basa sul presupposto che fornire la giusta offerta di mobilità è quanto mai indispensabile in un contesto socioeconomico in forte cambiamento, caratterizzato da utenti con abitudini di spostamento liquide (più differenziate e meno stabili) e con una sempre maggiore disponibilità di dati per una migliore programmazione dei trasporti.

Ricollegabile a questo tema di riduzione degli sprechi è anche una particolare raccomandazione che ha raccolto il consenso del tavolo: il PUMS come strumento di programmazione deve guardare al passato e non solo al futuro. Con questo si vuole intendere che oltre a programmare interventi nuovi ed innovativi è indispensabile analizzare le inefficienze e le problematiche già presenti sul territorio.

Un'ulteriore considerazione ha riguardato l'importanza della collaborazione tra le iniziative della pubblica amministrazione, sia valorizzando il dialogo tra i diversi enti locali che ricollegandosi agli altri piani, come il piano territoriale della Città Metropolitana di Torino.

#### Sostenibilità energetica ed ambientale

Per quanto riguarda la sostenibilità energetica ed ambientale, due modalità di trasporto sono state al centro della discussione, in quanto le soluzioni con maggiore impatto sulla sostenibilità: il treno e la bici. Il trasporto ferroviario rappresenta la soluzione migliore per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, un mezzo tradizionale ma ecologico e capillarmente presente sul territorio, e dunque da incentivare, invertendo la tendenza di riduzione dell'offerta che questo settore ha sperimentato negli ultimi anni. D'altro canto, la bici rappresenta il trasporto privato che associa altissima sostenibilità ambientale e benessere psico-fisico della persona.

Uno dei temi centrali del tavolo in relazione alla sostenibilità ambientale riguarda l'incentivazione del cambio di paradigma che vede l'auto privata al centro, per mettere al centro la persona. Da questo punto di vista la priorità del PUMS è quella di contrastare il più possibile il modello basato su un'auto privata guidata da un solo guidatore. Per questo è da rilevare l'importanza della soluzione del carpooling, che ha raccolto la condivisione dei partecipanti. Inoltre, si è discusso della possibilità di stimolare le aziende – quali aggregatori

di mobilità – affinché elaborino un sistema di incentivi al trasporto pubblico locale.

Una tematica trasversale ma principalmente inerente alla sostenibilità energetica ed ambientale, è stata poi quella dell'educazione. La sensibilizzazione della popolazione, in particolare delle giovani generazioni, si è dimostrata una necessità molto sentita e ricorrente nella discussione, come fattore chiave per il successo della programmazione. Nel tavolo è emersa una proposta specifica: destinare il 3% dei bandi pubblici alla comunicazione e all'educazione ambientale.

## Sicurezza della mobilità stradale

Complessivamente le tematiche specificamente relative al macro-obiettivo sulla sicurezza stradale sono state le meno discusse al tavolo, seppure la sicurezza si ricollegli strettamente a molte tematiche trasversali condivise dai partecipanti. In particolare, vanno annoverate le priorità relative all'educazione e alla sensibilizzazione della popolazione, alla riduzione della mobilità basata sull'auto privata, alla collaborazione efficace tra gli enti locali.

In aggiunta va sicuramente sottolineata la convergenza dei partecipanti sull'importanza della promozione della bici come mezzo di trasporto privato. In relazione al tema della sicurezza stradale, è da rilevare che molto c'è ancora da fare per raggiungere dei buoni standard di sicurezza per i ciclisti. Una priorità condivisa al tavolo è stata in questo senso il miglioramento dello spazio fisico delle piste ciclabili e l'integrazione di queste ultime in poli di scambio intermodale con altri mezzi di trasporto pubblico, una pratica virtuosa già presente in molti Stati europei.

## Sostenibilità socio-economica

Per quanto riguarda il macro-obiettivo della sostenibilità socio-economica, i partecipanti del tavolo hanno chiesto più volte di intervenire per colmare la carenza di collegamenti con le aree montane. In termini generali è emerso più volte il tema della giustizia sociale e territoriale, ovvero che la pianificazione non sia a vantaggio principalmente della capitale e delle zone centrali ma intervenga con equità anche a favore delle zone più periferiche.

Tra i settori maggiormente discussi, il turismo è risultato centrale in particolare per gli interlocutori provenienti dalle valli alpine. Si rileva un cambiamento delle preferenze e negli orientamenti dei turisti, sempre più alla ricerca di esperienze che valorizzano il patrimonio naturalistico con modalità a basso impatto ambientale, una tendenza positiva da incoraggiare e sfruttare nella programmazione.

Viene inoltre ribadita l'importanza di raccordare efficacemente il PUMS con la programmazione e le iniziative inerenti ad altri settori, in particolare al welfare, alla sanità, alla scuola. Alla base c'è la considerazione, emersa da più interlocutori, di fare riferimento agli attori e alle funzioni della mobilità. Solo considerando le caratteristiche socio-economiche degli utenti e le variegate funzioni che stanno alla base degli spostamenti, è possibile realizzare interventi all'insegna della sostenibilità, in particolare a favore di categorie più deboli. In questo senso una delle priorità del piano dovrebbe essere la messa a sistema degli interventi, in raccordo alla pianificazione in altri settori, per evitare di realizzare interventi puntuali, slegati e poco efficaci. Una particolare attenzione dovrebbe essere rivolta alla pianificazione urbanistica, alla base della configurazione sociale ed economica del territorio.



## Restituzione Tavolo F

### **Zone omogenee Eporediese, Canavese occidentale, e Ciriacese-Valli di Lanzo**

#### **Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità**

Il tavolo si è mostrato concorde nel ritenere prioritario intervenire al fine di migliorare il TPL. A tal proposito, è stato sottolineato che al momento non vi è percezione da parte dei cittadini dell'esistenza di un vero e proprio sistema, in quanto non c'è un'adeguata integrazione a livello di servizi, tariffe e orari. È stato segnalato ad esempio che non vi sono sufficienti coincidenze tra i servizi di trasporto pubblico su gomma e quelli ferroviari e che ciò rende poco conveniente agli occhi dei cittadini l'offerta di trasporto pubblico ("perdere una coincidenza il più delle volte significa non avere più un'alternativa utile ad arrivare in orario a lavoro o nei luoghi preposti all'istruzione e alla formazione"). Il risultato di tale situazione per i partecipanti al tavolo è che nonostante le grandi potenzialità del servizio (soprattutto quello del Servizio Ferroviario Metropolitano), i fruitori appartengono solamente alle categorie che non dispongono di un'alternativa all'utilizzo del mezzo pubblico, come gli anziani e gli studenti.

Inoltre, soprattutto da parte dei rappresentanti delle aree più pianeggianti delle tre zone che hanno partecipato al tavolo (Ciriacese, Rivarolese ed Eporediese), è stata sottolineata la necessità di ripensare gli itinerari delle linee in modo tale che possano garantire non solo spostamenti da e verso la Città di Torino, ma anche collegamenti tra i comuni limitrofi appartenenti alle stesse fasce: "passare da una struttura dei servizi radiale ad una a ragnatela" e l'esigenza di migliorare gli standard del trasporto pubblico a chiamata.

Un secondo obiettivo condiviso tra i rappresentanti delle parti di territorio più pianeggiante è stato quello di ripensare gli spazi stradali e urbani, in particolar modo concentrandosi sull'identificazione condivisa di nuovi nodi/hub intermodali da progettarsi in modo che possano soddisfare le differenti esigenze degli utenti (come ad esempio la disponibilità di spazi sufficientemente ampi e sicuri per il deposito dei mezzi privati). A questo proposito è stata avanzata l'ipotesi di utilizzare, ove possibile, i parcheggi dei grandi centri commerciali diffusi sul territorio al fine di ridurre il consumo di suolo.

Particolare attenzione è stata posta anche al tema della logistica delle merci, che agli occhi dei partecipanti è strettamente correlata al tema del congestionamento stradale: "le imprese non fanno più magazzino nei loro capannoni, ma sulla prima corsia delle autostrade". Il gruppo si è mostrato concorde nel ritenere importante cercare di intervenire al fine di coinvolgere maggiormente le imprese nello sforzo di ridurre lo spostamento delle loro merci su gomma, identificando soluzioni alternative durante la pianificazione e progettazione degli



interventi e delle nuove infrastrutture. Un'ulteriore questione sollevata sul tema della congestione stradale, di natura però puntuale, è stata la proposta di banalizzare il tratto dell'autostrada A5 compreso tra Ivrea e Quincinetto al fine di ridurre il traffico sulle strade statali e provinciali alternative che transitano all'interno dei diversi centri abitati della zona eporediese.

L'ultimo obiettivo ritenuto meritevole di intervento per quanto riguarda le zone più pianeggianti è quello di una maggiore integrazione dello sviluppo del sistema di mobilità con lo sviluppo del territorio e dei suoi principali poli attrattori (insediamenti residenziali, commerciali, culturali, turistici). A questo proposito è stata sottolineata la necessità di ripensare i servizi di TPL esistenti tenendo presente la localizzazione dei principali servizi pubblici come i presidi ospedalieri, i tribunali, gli istituti scolastici, ecc. e fornire maggiore concretezza all'esperienza dei mobility manager per favorire modalità di trasporto più sostenibili.

## Sostenibilità energetica ed ambientale

Per quanto riguarda la sostenibilità energetica e ambientale, il gruppo si è mostrato concorde nel ritenere questo macro-obiettivo come il presupposto da cui partire per ripensare l'intero sistema di mobilità.

Pur non rappresentando comuni di zone immediatamente confinanti alla Città di Torino, i partecipanti al tavolo hanno individuato come principale obiettivo da perseguire il miglioramento della qualità dell'aria, notoriamente critica nell'area torinese.

Un'ulteriore precisazione è stata poi avanzata a proposito del tema dell'utilizzo di carburanti alternativi: è stato infatti precisato che a livello di pianificazione bisognerebbe prestare attenzione al fatto che favorire una transizione verso nuove fonti energetiche non significhi di per sé sostenibilità ambientale. È stato quindi chiesto di concentrarsi sull'incentivazione di utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, "adottando un ragionamento a 360° sul tema".

## Sicurezza della mobilità stradale

Il tema della sicurezza stradale è stato sviluppato esclusivamente in termini di miglioramento dello spazio fisico. In particolare, è stata sottolineata l'impossibilità delle singole amministrazioni di farsi carico di interventi e infrastrutture necessarie ad incentivare modalità di trasporto più sostenibili, come la realizzazione di piste ciclabili protette, per via dei costi elevati e dell'esigenza di un coordinamento di ordine sovracomunale. A questo proposito è stato quindi chiesto alla Città Metropolitana, in qualità di Ente competente, di lavorare alla ricerca di nuovi finanziamenti e alla creazione di maggiori sinergie tra le diverse amministrazioni.

Sempre sul tema della qualità dello spazio fisico, sono stati richiesti alla Città Metropolitana maggiori interventi di manutenzione ordinaria e l'installazione di segnaletica verticale sulle infrastrutture di propria competenza, in quanto "aiuterebbero gli automobilisti a individuare la loro destinazione senza utilizzare smartphone durante la guida".

## Sostenibilità socio-economica

In termini di sostenibilità socio-economica, i partecipanti del tavolo hanno chiesto di intervenire allo scopo di incrementare e migliorare i collegamenti con le aree montane (Valli di Lanzo e Valle dell'Orco), sia allo scopo di contrastare il fenomeno dello spopolamento delle valli sia di promuovere turisticamente zone ricche di eccellenze, ritenute al momento poco valorizzate. Il meccanismo di determinazione del prezzo degli abbonamenti ai mezzi pubblici per fasce concentriche è infatti percepito come iniquo dai residenti delle zone più periferiche.

Infine, è stata sottolineata la necessità di educare e sensibilizzare i cittadini per cercare di mutare le loro abitudini quotidiane, anche informandoli meglio sulle alternative offerte dai mezzi del trasporto pubblico. Una proposta puntuale emersa è stata quella di effettuare questa azione di formazione e sensibilizzazione attraverso i più giovani e le loro forme di organizzazione (rappresentanti degli studenti all'interno degli istituti scolastici e associazioni spontanee come i "giovani del Fridays for future").









## Conclusioni

La lettura degli esiti del Forum restituisce un quadro estremamente articolato e consapevole del contesto in cui il PUMS si trova a prendere forma: gli attori istituzionali e i portatori di interesse coinvolti hanno infatti espresso una forte motivazione e il desiderio di voler partecipare attivamente, mettere a fattor comune le reciproche esperienze ed informazioni, e perseguire insieme un interesse comune che si desidera fortemente condiviso. A fronte di tale disponibilità il PUMS si può candidare ad essere il mezzo privilegiato per consentire ad un territorio maturo di esprimere il suo potenziale di cambiamento. Tale potenzialità, che si appoggia ad una rete complessa di attori e di contesti locali con esigenze anche diverse, non può prescindere dalla disponibilità della Città Metropolitana di Torino all'ascolto e alla condivisione delle problematiche e degli scenari di intervento. La richiesta più netta, infatti, sembra proprio essere quella di mettere il dialogo e l'ascolto reciproco al centro del metodo che verrà adottato per lo sviluppo dei temi qui evidenziati, affinché si possano trasformare in piani e progetti da realizzare in un orizzonte temporale decennale.

In questo contesto, il positivo allineamento di intenti tra gli Enti di scala locale, metropolitano e regionale, manifestato in occasione del Forum, rappresenta una importante condizione per la riuscita dell'operazione e pone le premesse per successivi sviluppi.

## Crediti

Il PUMS è coordinato dalla Direzione Territorio, Edilizia e Viabilità; Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino

La supervisione scientifica è affidata al Comitato formato da:

Marco Bassani

*Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture, Politecnico di Torino*

Federica Biassoni

*Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico, Università Cattolica di Milano*

Egidio Dansero

*Dipartimento di Culture, Politica e Società, Università degli Studi di Torino*

Carlos Llop

*Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio della Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés (ETSAV) di Barcellona - Universidad Politècnica de Catalunya*

Alessandro Mazzotta

*Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino*

Carlo Salone

*Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino*

Andrea Scagni

*Dipartimento di Economia e Statistica "Cognetti de Martinis", Università degli Studi di Torino*

Luca Staricco

*Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino*

Il percorso partecipativo è affidato ad Avventura Urbana Srl

Grafica: Direzione Comunicazione, Rapporti con il territorio e i cittadini della Città Metropolitana di Torino; Avventura Urbana Srl





