



PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

La costruzione partecipata dello scenario di Piano

INCONTRI TEMATICI aprile 2021
Città metropolitana di Torino

REPORT

INDICE

La costruzione partecipata dello scenario di Piano	3
I° Incontro tematico: lo scenario di prossimità.....	6
Presentazione dello scenario di prossimità	6
Tematiche affrontate e osservazioni.....	7
II° Incontro tematico: lo scenario cooperativo	8
Presentazione dello scenario cooperativo	8
Tematiche affrontate e osservazioni.....	9
III° Incontro tematico: lo scenario interattivo.....	10
Presentazione dello scenario interattivo	10
Tematiche affrontate e osservazioni.....	11
L'adozione del Piano e le tappe successive	12

La costruzione partecipata dello scenario di Piano

Il Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017, che disciplina l'iter di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino, prevede il processo di consultazione e coinvolgimento dei soggetti territoriali come uno dei passi procedurali necessari alla sua stesura. Pertanto, nel 2019 è stato avviato un *percorso partecipativo* al fine di costruire uno scenario di piano condiviso, basato su programmi omogenei, coerenti ed efficaci, che gerarchizzi e metta a sistema gli interventi previsti per il territorio della Città Metropolitana di Torino.

Durante la prima fase di ascolto del territorio, è stato organizzato un Forum Metropolitan (in data 18.12.2019) con l'obiettivo di coinvolgere gli stakeholder territoriali e di individuare insieme ad essi gli obiettivi e i target per la redazione del Piano.

Durante l'incontro sono stati presentati i macro-obiettivi definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, necessariamente declinati per il territorio metropolitano torinese. Inoltre, si è proceduto alla definizione degli obiettivi da porsi per la redazione del Piano, quali un'efficacia e un'efficienza del sistema di mobilità che garantisca il diritto all'accessibilità ai servizi a tutti cittadini, una sostenibilità del sistema di trasporto che risponda alle grandi sfide di transizione energetica e ambientale, e la sicurezza della mobilità stradale. Questo momento di consultazione, inoltre, ha fatto emergere le principali criticità in termini di accessibilità, connessione delle reti, saturazione del TPL e incidentalità.

Grazie a questo lavoro, si è potuto costruire un panel di indicatori fondamentali per approfondire lo stato di fatto e il quadro di riferimento del Piano.

Successivamente è stata avviata la fase di *orientering strategico*, con l'obiettivo di definire collettivamente le linee di azione su cui andare a concentrare le strategie di piano. In questa occasione è stato organizzato un secondo Forum Metropolitan (27.11.2020), durante il quale si è cercato di capire quali fossero gli spostamenti necessari ed effettuati con modalità sostenibili, quali invece potessero essere traslati su un'altra modalità, e quali azioni potessero portare ad ottimizzare il sistema di mobilità attuale, incentivando l'intermodalità e offrendo delle infrastrutture rispondenti ai criteri e agli obiettivi prefissati.

Sulla base dei risultati di questi incontri e grazie al lavoro di analisi e simulazione effettuato dal gruppo di supporto, sono stati costruiti tre *scenari esplorativi di prima generazione*. Questi scenari di piano rappresentano l'evoluzione attesa del sistema a seguito di azioni pianificate, e sono costruiti in modo da poterne misurare gli effetti. Non si tratta pertanto di scenari alternativi tra loro, ma di scenari che mettono in evidenza il potenziale legato a misure di governo distinte, riguardanti la mobilità dolce (*scenario di prossimità*), la mobilità motorizzata collettiva (*scenario cooperativo*), e la mobilità motorizzata individuale (*scenario interattivo*).

La costruzione di questi scenari ha permesso di misurare gli effetti che potrebbero produrre le diverse misure sul territorio metropolitano torinese, col fine di arrivare alla definizione delle opere necessarie per il raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

In seguito all'elaborazione dei tre *scenari esplorativi di prima generazione*, si è passati ad un'ulteriore fase di consultazione, al fine di costruire in modo condiviso lo scenario di piano che verrà adottato dalla Sindaca Metropolitana entro fine maggio 2021.

In questa fase è stato previsto il coinvolgimento della Città di Torino, dei rappresentanti delle 8 Circoscrizioni torinesi, dei portavoce delle 11 zone omogenee e dei rappresentanti dei Comuni della Città Metropolitana di Torino (amministratori e tecnici), al fine di presentare il lavoro svolto in precedenza e di raccogliere osservazioni e proposte utili alla costruzione di un unico scenario di piano che metta in sinergia e gerarchizzi gli interventi contenuti nei tre scenari esplorativi.

Pertanto, sono stati organizzati quattro incontri consecutivi, aventi obiettivi diversi ma tra loro complementari.

Durante il primo incontro, tenutosi in data 16.04.2021, volto a favorire la conoscenza circa lo stato di avanzamento del processo di redazione del Piano, sono stati presentati i diversi scenari esplorativi e si è osservata la loro rispondenza rispetto quanto emerso durante le fasi precedenti del *percorso partecipativo*.

In questa occasione, è stato quindi presentato il lavoro svolto per la costruzione degli scenari di piano: partendo dall'analisi dello stato di fatto, delle tendenze esogene al campo decisionale, degli effetti delle politiche in corso e degli interventi già programmati e finanziati, è stato presentato lo scenario chiamato *scenario di riferimento*.

SCENARIO DI RIFERIMENTO Lo scenario di riferimento corrisponde all' evoluzione attesa del sistema , in assenza di azioni di piano: <ul style="list-style-type: none"> Tendenze demografiche, sociali ed economiche, esogene al campo decisionale; Effetti di <i>politiche territoriali, economiche, sociali in corso</i>, afferenti ad altri settori; Interventi sulla domanda/offerta di trasporto già programmati e finanziati (progettati od in corso). 	POLITICHE DI DOMANDA
	MOBILITÀ NON MOTORIZZATA <ul style="list-style-type: none"> Completamento biciplan Torino (nuove ciclabili urbane) Aree Zone30 Torino e da PGU Comuni cintura / poli esterni Percorsi ciclabili Regione / CMTO
	MOBILITÀ MOTORIZZATA INDIVIDUALE <ul style="list-style-type: none"> Completamento spina a N Risoluzione nodo Baldissera Viabilità termovalorizzatore Gerbido Interventi sulla rete extraurbana
	MOBILITÀ MOTORIZZATA COLLETTIVA <ul style="list-style-type: none"> SFM secondo nuovo CdS Trenitalia (scenario evolutivo) Tunnel c.so Grosseto Proungamento M1 a Bengasi e Cascine Vica Velocizzazione rete tramviaria Primo tratto Linea M2
	INTERVENTI TECNOLOGICI <ul style="list-style-type: none"> Auto elettrica come PNIEC (15% del parco) Elettrificazione parco bus

Scenario di riferimento: Tendenze del sistema, politiche territoriali, economiche e sociali in corso e interventi programmati e finanziati.

Questo scenario corrisponde all'evoluzione attesa del sistema in assenza di azioni di piano e permette di misurare gli effetti degli interventi simulati negli scenari esplorativi.

	Spostamenti Non Motorizzati	Spostamenti Motorizzati Collettivi	Volumi di Traffico	Tempi di Percorrenza	Consumi ed Emissioni CO ₂	Emissioni PM
Scenario di riferimento rispetto a scenario SDF	+54% +33% Torino Città	+17% +40% Torino Città	-8%	-11,6%	-17%	-43%
Scenario di prossimità	+24% +34% Torino Città	+16% +20% Torino Città	-5,3%	-1,3%	-3,9%	-3,2%
Scenario cooperativo	-10% -24% Torino Città	+16% +18% Torino Città	-5%	-5,2%	-4,3%	-4,3%
Scenario interattivo	-6,4% -11,6% Torino Città	+9% +13% Torino Città	-2,5%	-3,9%	-1,4%	-2,8%

rispetto a scenario RIF

Tabella: messa in relazione dei risultati ottenuti dagli interventi previsti dallo scenario di riferimento e dell'incremento in percentuale dei risultati ottenuti dalle azioni simulate dai tre scenari esplorativi di prima generazione rispetto allo scenario di riferimento.

In seguito sono stati illustrati gli interventi previsti dai diversi scenari esplorativi, successivamente analizzati e discussi in tre distinti tavoli di lavoro, che hanno visto dialogare gli stakeholder con i referenti di Meta srl e Terraria, gruppo di lavoro di supporto alla Città Metropolitana per la redazione del Piano.

I tre gruppi sono stati suddivisi secondo l'area geografica di interesse: il primo gruppo ha trattato gli interventi previsti dai tre scenari per l'area della Città di Torino e la prima cintura; il secondo ha fatto dialogare tra loro le zone omogenee situate a nord-ovest (Chivassese, Eporediese, Canavese occidentale, Ciriacese e Valli di Lanzo); il terzo tavolo ha invece raggruppato gli attori territoriali delle zone omogenee situate a sud-est (Chierese e Carmagnolese, Valli di Susa e Sangone, Pinerolese).

Dopo questo primo incontro di presentazione, sono stati organizzati tre incontri tematici (19-20-21 aprile 2021), uno per ogni scenario esplorativo, al fine di raccogliere spunti e suggerimenti utili alla costruzione dello scenario di piano da adottare, che dovrà contenere un mix degli interventi previsti all'interno dei differenti scenari esplorativi di prima generazione.

Tutti gli incontri sono stati organizzati attraverso la piattaforma Zoom e hanno visto la partecipazione di 71 stakeholder territoriali, tra cui:

- i presidenti delle 8 Circoscrizioni della Città di Torino;
- i portavoce delle seguenti zone omogenee dell'area metropolitana:
 1. Comune di Torino (portavoce zona omogenea 1)
 2. Comune di Collegno (portavoce zona omogenea 2)
 3. Comune di Volvera (portavoce zona omogenea 3)
 4. Comune di Leinì (portavoce zona omogenea 4)
 5. Comune di Pinasca (portavoce zona omogenea 5)
 6. Comune di San Maurizio (portavoce zona omogenea 7)
 7. Comune di Rivarolo (portavoce zona omogenea 8)
 8. Comune di Ivrea (portavoce zona omogenea 9)
 9. Comune di Carmagnola (portavoce zona omogenea 11)
- i rappresentanti delle amministrazioni dei seguenti Comuni dell'area metropolitana:
 1. Comune di Avigliana;
 2. Comune di Badissero Torinese;
 3. Comune di Bollengo;
 4. Comune di Bussoleno;
 5. Comune di Buttigliera Alta;
 6. Comune di Candiolo;
 7. Comune di Castiglione Torinese;
 8. Comune di Cavour;
 9. Comune di Ceres;
 10. Comune di Chieri;
 11. Comune di Condove;
 12. Comune di Corio;
 13. Comune di Cuorgnè;

14. Comune di Druento;
15. Comune di Ivrea;
16. Comune di Leini;
17. Comune di Levone;
18. Comune di None;
19. Comune di Orbassano;
20. Comune di Pinerolo;
21. Comune di Piossasco;
22. Comune di Rivarolo Canavese;
23. Comune di Rivarossa;
24. Comune di Rorà;
25. Comune di San Maurizio Canavese;
26. San Mauro Torinese;
27. Comune di Santena;
28. Comune di Sciolze;
29. Comune di Settimo Torinese;
30. Comune di Torre Pellice;
31. Comune di Traversella;
32. Comune di Villastellone;
33. Comune di Volvera.

I° incontro tematico: lo scenario di prossimità

In questa seconda fase di consultazione, è stato avviato un ciclo di appuntamenti per presentare e raccogliere osservazioni sui tre diversi scenari esplorativi di prima generazione. Ogni incontro è stato quindi dedicato ad uno scenario differente.

Il primo appuntamento, tenutosi in data 19.04.2021, è stato dedicato allo *scenario di prossimità*.

Durante la prima parte dell'incontro sono stati presentati gli interventi simulati dai referenti di Meta srl e Terraria, al di fuori delle politiche in corso e le azioni attualmente previste e finanziate, incluse invece nello scenario di riferimento.

Sono state presentate invece le invarianti di piano, ovvero quelle azioni previste da tutti gli scenari esplorativi, poiché imprescindibili per il territorio metropolitano.

Tra le invarianti di piano troviamo: alcuni interventi rispetto alla mobilità non motorizzata (eurovelo, venTo, etc.), la riqualificazione e il potenziamento della rete stradale extraurbana, il completamento della linea M2 della metropolitana, il prolungamento della linea M1 fino a Rivoli, il prolungamento del T4 fino a Stupinigi, la realizzazione di busvie elettriche.

Presentazione dello scenario di prossimità

Lo scenario di prossimità identifica il potenziale ascrivibile alle misure di sostegno e di potenziamento della *mobilità non motorizzata*.

In questa ipotesi di scenario l'orizzonte è quello della città dei 15 minuti, in cui l'intero sistema di relazioni urbane viene ridefinito in favore degli spostamenti di breve raggio, effettuabili a piedi oppure attraverso una mobilità dolce.

<h3>SCENARIO DI PROSSIMITÀ</h3> <p>Lo scenario di prossimità (PRS) mira ad identificare il potenziale ascrivibile alle misure di sostegno alla mobilità non motorizzata:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ulteriore estensione delle misure di moderazione del traffico (viali urbani Torino < 40 km/h); • Strade scolastiche; • Superstrade ciclabili di collegamento fra Torino e la cintura (servizio ciclabile metropolitano); • Parcheggi e connessioni ciclabili sicure in tutte le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano. 	POLITICHE DI DOMANDA	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento capillarità servizi (<i>Città del quarto d'ora</i>) • Incentivi a mobilità ciclistica
	MOBILITÀ NON MOTORIZZATA	<ul style="list-style-type: none"> • Eurovelo* • VenTo* • Strade scolastiche* • Rete superciclabili TO-cintura (Servizio Ciclabile Metropolitano) • Torino Città 30 (viali inclusi) • Zone 30 nei Comuni di cintura (extra PGTU) • Bici to Rail su SFM (parcheggi ed itin.accesso)
	MOBILITÀ MOTORIZZATA INDIVIDUALE	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualficazione e potenziamento della rete extraurbana* • Ampliamento sosta a pagamento (lungo M2) • Road diet lungo M1 ed M2 • Limite 90 km/h in tangenziale
	MOBILITÀ MOTORIZZATA COLLETTIVA	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento Linea M2* • Prolungamento M1 a Rivoli* • Prolungamento T4 a Stupinigi* • Realizzazione busvie elettriche a Torino*
	INTERVENTI TECNOLOGICI	<ul style="list-style-type: none"> • Nessun intervento ulteriore rispetto allo scenario di riferimento

* invariante di Piano ** stessi interventi dello Scenario di Riferimento

Scenario di prossimità: interventi e azioni simulate relative alla mobilità non motorizzata.

I principali interventi simulati sono: un'ulteriore estensione delle misure di moderazione del traffico con la conseguente creazione di nuove Zone 30 all'interno dell'area metropolitana torinese, l'instaurazione di una rete di superstrade ciclabili di collegamento fra Torino e la cintura, l'implementazione di parcheggi e di connessioni ciclabili sicure in tutte le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Questi interventi porterebbero ad una leggera riduzione dei carichi in tangenziale, un'ulteriore riduzione del traffico privato nella città di Torino, qualche effetto di redistribuzione del traffico indotto dal rallentamento sui viali in città, una leggera riduzione dei volumi di traffico e dei tempi di percorrenza.

I consumi e le emissioni di CO₂ e di PM invece si riducono.

Tematiche affrontate e osservazioni

Questo primo incontro ha permesso non solo la comprensione degli effetti delle azioni simulate dallo scenario di prossimità, ma soprattutto di raccogliere delle osservazioni utili per la costruzione di uno scenario di Piano che massimizzi gli effetti e i risultati traendo il meglio da ogni scenario. L'obiettivo di questo momento di dialogo è stato pertanto quello di analizzare e arricchire lo scenario di prossimità.

Le principali tematiche trattate e questioni emerse sono:

- l'importanza per la Città di Torino di azioni che possano favorire la "camminabilità" all'interno della città, per favorire il benessere dei cittadini e promuovere gli spostamenti effettuati per mezzo di una mobilità dolce, anche a fini turistici;
- la necessità di intervenire nelle aree periferiche della città di Torino pedonalizzando e riqualificando alcuni tratti, al fine di creare nuovi centri in periferia e migliorare la qualità ambientale e la vivibilità su tutto il territorio;
- l'esigenza di opere di messa in sicurezza dei parcheggi bici nella città di Torino per chi arriva da fuori, per esempio presso Rebaudengo;
- la proposta di prevedere servizi aggiuntivi integrati al bike-to-rail, come la creazione di nuovi parcheggi bici nei nodi di interscambio, che prendano in considerazione la pendenza del terreno delle valli, o la diffusione dello sharing di biciclette elettriche, considerando adeguatamente i costi del servizio;
- la preoccupazione per la difficoltà a dialogare con RFI su temi quali la costruzione di nuovi parcheggi bici, la riapertura dei locali viaggiatori e l'attuazione delle politiche di bike-to-rail (esempio di Santena);
- la preoccupazione per la mancanza di coerenza tra gli interventi già messi in atto dai singoli Comuni e quelli previsti dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile;
- la necessità di educare all'uso della mobilità dolce, facendo provare ai cittadini i benefici dell'uso di mezzi di trasporto non motorizzati come le biciclette, e di promuoverla attraverso degli incentivi (portato ad esempio il progetto Bogia, promosso dai Comuni della zona ovest, che vede il Comune di Collegno come capofila);
- la consapevolezza della necessità di tempo e disponibilità economiche per attuare un cambiamento dal punto di vista della mobilità dolce, di prossimità (esempio del Piano Urbano del Traffico della zona omogenea 8);
- la volontà di incentivare e promuovere il ciclismo come sport e attività ludica nelle zone collinari e montane, ovvero considerare la bicicletta come volano turistico sviluppando itinerari ciclabili sicuri tra paesi (esempio del Comune di Rorà);
- la necessità di prevedere dei collegamenti ciclabili con i poli ospedalieri, scolastici e i luoghi di interesse del territorio. Per esempio, è stata sollevata la mancanza di una bretella ciclabile tra la stazione di Candiolo e i comuni vicini, che consentirebbe lo spostamento in bicicletta degli studenti diretti a Nichelino e Carignano, e il collegamento con il polo ospedaliero dell'IRCC.

II° incontro tematico: lo scenario cooperativo

Il secondo incontro tematico, tenutosi in data 20.04.2021, è servito a raccogliere suggerimenti e proposte riguardo allo scenario esplorativo cooperativo, ovvero quello scenario che estremizza gli interventi di potenziamento della *mobilità motorizzata collettiva*.

Come per lo scenario precedente, anche in questo caso sono stati presentati solo quegli interventi ipotizzati dallo scenario di piano presentato, escludendo quindi le azioni già previste e finanziate, presentate nello *scenario di riferimento*. Anche in questo caso, vengono invece presi in considerazione gli *interventi invariati*, ovvero quelle azioni previste da ogni *scenario esplorativo*.

Presentazione dello scenario cooperativo

Lo *scenario cooperativo* mira ad identificare e simulare il potenziale relativo alle misure di incentivazione della *mobilità motorizzata collettiva*.

I principali interventi ipotizzati sono: l'estensione del Servizio Ferroviario Metropolitano, il rafforzamento dei nodi di interscambio e delle stazioni di porta, un'ulteriore estensione della rete tranviaria e delle linee della metropolitana, la riconfigurazione del sistema delle busvie elettriche e la riorganizzazione della rete bus extraurbana. Attraverso la previsione di questi interventi, non vengono segnalate particolari variazioni subite dalla rete stradale, ma si può osservare una certa riduzione dei carichi in tangenziale. Inoltre, viene riscontrato un incremento di attrattività del Servizio Ferroviario Metropolitano, della linea M1 della metropolitana e risulta confermato l'impatto della linea M2. Anche in questo caso, attraverso gli interventi previsti, vengono ridotti i consumi e le emissioni di CO₂ e di PM.

<h3>SCENARIO COOPERATIVO</h3> <p>Lo scenario cooperativo (COO) mira ad identificare il potenziale ascrivibile alle misure di incentivazione della mobilità motorizzata collettiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estensione del SFM sino ad Ivrea (lunetta di Chivasso), con parcheggi e connessioni ciclabili sicure in tutte le stazioni; • Rafforzamento dei nodi di interscambio e delle stazioni di porta (Collegno/M1, Moncalieri o Nichelino/M1); • Realizzazione linea T12 ed ulteriori estensioni della rete tramviaria (T10, T15); • Riconfigurazione sistema busvie elettriche; • Riorganizzazione rete bus extraurbana. 	POLITICHE DI DOMANDA	<ul style="list-style-type: none"> • Transit Oriented Development intorno a SFM (da piano strategico) • Riordino plessi scolastici / TPL
	MOBILITÀ NON MOTORIZZATA	<ul style="list-style-type: none"> • Eurovelo* • VenTo* • Strade scolastiche* • Bici to Rail su SFM (parcheggi ed itin.accesso) • Ciclovía urbana Spezia-Sebastopoli
	MOBILITÀ MOTORIZZATA INDIVIDUALE	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi sulla rete stradale urbana di Torino • Riqualficazione e potenziamento della rete extraurbana* • Limite 90 km/h in tangenziale • Tangenziale est (gronda viabilità ordinaria)
	MOBILITÀ MOTORIZZATA COLLETTIVA	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento Linea M2* • Prolungamento M1 a Rivoli* • Prolungamento T4 a Stupinigi* • Realizzazione busvie elettriche a Torino* • Prolungamento SFM5 ad Ivrea • Prolungamento M1 oltre Rivoli • Realizzazione T12 • Nodi di interscambio e stazioni di porta • Rafforzamento linee Lingotto 2 e 8 • Sottopasso Spezia-Sebastopoli riservato TPL elettrico e cicli • Bus in tangenziale
	INTERVENTI TECNOLOGICI	<ul style="list-style-type: none"> • Nessun intervento ulteriore rispetto allo scenario di riferimento

* invariante di Piano

Scenario cooperativo: interventi e azioni simulate relative alla mobilità motorizzata collettiva.

Tematiche affrontate e osservazioni

In questo secondo incontro è stato possibile raccogliere le osservazioni relative agli interventi propri alla mobilità motorizzata collettiva.

Le principali tematiche trattate e questioni emerse sono:

- la consapevolezza dell'impatto della linea M2 della metropolitana e del prolungamento della linea M1, per permettere di raggiungere una molteplicità di servizi e ridurre il trasporto motorizzato privato all'interno della città di Torino;
- la volontà di una comprensione maggiore riguardo alla previsione degli interventi dell'eporediese, a causa

della gestione deficitaria della mobilità relativa al trasporto pubblico in questa zona (problemi indipendenti dal PUMS);

- la necessità dell'intervento sulle linee che collegano la Città di Torino con l'esterno e del loro prolungamento. Per esempio è stata sollevata la necessità di interventi di potenziamento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo, che possano intensificare e migliorare il servizio;
- la mancata riattivazione della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice (criticità del contratto con Trenitalia) e la possibilità alternativa dell'attivazione di nuove linee di autobus per effettuare questa tratta;
- l'urgenza del potenziamento dei nodi di interscambio esistenti nella prima cintura, tramite ad esempio la creazione di parcheggi e per mezzo di politiche che promuovano la sinergia tra i diversi interventi sul trasporto motorizzato collettivo (esempio di Collegno);
- la necessità della creazione di nuovi poli per l'interscambio extraurbano per diminuire i tempi di percorrenza e l'impatto ambientale nei centri urbani della prima cintura (esempio di Beinasco);
- la necessità di strutturare in maniera sinergica ed efficace i nodi di interscambio tra loro;
- la criticità relativa alla mobilità generata dall'accorpamento delle ASL (per esempio l'aumento di pazienti e di visite a Rivoli, conseguenti all'accorpamento dell'ASL Pinerolo-Rivoli), tendenza già in atto;
- la necessità di ripensare parallelamente la rete stradale urbana ed extraurbana per la mobilità motorizzata individuale, ottenendo dei risultati maggiori anche su quella motorizzata collettiva.

III° incontro tematico: lo scenario interattivo

L'ultimo appuntamento di questo ciclo di incontri, tenutosi in data 21.04.2021, è servito a presentare e a raccogliere le osservazioni riguardo agli interventi relativi allo scenario interattivo, quello scenario che identifica e simula il potenziale delle misure di governo relative alla *mobilità motorizzata individuale*.

Presentazione dello scenario interattivo

Lo scenario interattivo cerca di conseguire gli obiettivi prefissati per la redazione del Piano attraverso politiche di tipo *improve*, ovvero di potenziamento, delle reti stradali esistenti e delle politiche in corso.

I principali interventi previsti sono: diversi interventi sulla rete stradale urbana di Torino, la riorganizzazione della rete stradale extraurbana, un ulteriore incentivo al ricambio dell'auto. Vengono inoltre simulati gli effetti relativi alla creazione della Gronda Est e di una diversa regolazione e tariffazione della tangenziale Ovest.

In questo scenario, la principale variazione consiste nella Tangenziale Est e nel ruolo di Corso Marche. Inoltre, grazie agli interventi proposti, vengono registrati carichi maggiori sulla tratta proposta dalla linea M2 della metropolitana.

Anche in questo scenario, viene stimata una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂ e di PM ulteriore rispetto a quella prevista dallo *scenario di riferimento*.

SCENARIO INTERATTIVO	POLITICHE DI DOMANDA	• Nessun intervento ulteriore rispetto allo scenario di riferimento
<p>Lo scenario interattivo (INT) mira ad identificare il potenziale direttamente ascrivibile alle misure di governo della mobilità motorizzata individuale. Esso cioè punta a conseguire gli obiettivi attraverso politiche non tanto di tipo avoid o shift, quanto improve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversa regolazione e tariffazione della <i>tangenziale</i>; • <i>Corso Marche</i>; • <i>Riorganizzazione della rete stradale extraurbana</i>; • <i>Ulteriore impulso al ricambio auto</i> (parco elettrico 20% anziché 15%). 	MOBILITÀ NON MOTORIZZATA	<ul style="list-style-type: none"> • Eurovelo* • VenTo* • Strade scolastiche*
	MOBILITÀ MOTORIZZATA INDIVIDUALE	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi sulla rete stradale urbana di Torino • Riqualificazione e potenziamento della rete extraurbana* • Corso Marche (soluzione autostrade CMT0) • Tangenziale Est • Schema tariffario/gestionale alternativo per Tangenziale • Opere infrastrutturali contenute nel Piano Regolatore
	MOBILITÀ MOTORIZZATA COLLETTIVA	<ul style="list-style-type: none"> • Linea M2* • Prolungamento M1 a Rivoli* • Prolungamento T4 a Stupinigi* • Realizzazione busvie elettriche a Torino*
	INTERVENTI TECNOLOGICI	• Nessun intervento ulteriore rispetto allo scenario di riferimento

Scenario interattivo: interventi e azioni simulate relative alla mobilità motorizzata individuale.

Tematiche affrontate e osservazioni

L'ultimo incontro previsto per questa fase di consultazione ha permesso di raccogliere le osservazioni riguardo agli interventi relativi alla *mobilità motorizzata individuale*.

Le principali tematiche trattate e questioni emerse sono:

- la consapevolezza della necessità di riformare il sistema di tariffazione della tangenziale al fine di permettere il corretto funzionamento dei caselli stradali e la diminuzione dei costi di fruizione del servizio (esempio Comune di Carmagnola);
- il bisogno di maggiore comprensione delle azioni riguardanti i pedaggi e caselli nell'area nord e sud della prima cintura (per esempio Settimo Torinese e Trofarello);
- la necessità di ripensare la rete stradale collinare torinese e di prevedere il potenziamento della gronda est, per evitare il passaggio di tir e autoveicoli ingombranti in strade non adatte e sicure, che vengono estremamente danneggiate quotidianamente (esempio della rete stradale del Chierese);
- la stessa considerazione è successivamente emersa per altre zone dell'area metropolitana torinese, per esempio per i Comuni di Rivarossa e di Front (bretella Lombardore-Front);
- la volontà di una comprensione maggiore rispetto agli interventi di potenziamento previsti per la rete stradale urbana di Torino.

L'adozione del Piano e le tappe successive

Per concludere questa fase, è stato organizzato un ulteriore incontro volto a presentare lo scenario definitivo, che sarà successivamente adottato dalla Sindaca Metropolitana. Questo momento è previsto per il 7 maggio 2021, tramite la piattaforma Zoom, per consentire un tempo congruo per l'analisi di quanto emerso durante gli incontri tematici e quindi la costruzione tecnico-politica dello scenario da adottare.

A seguito dell'adozione da parte della Sindaca Metropolitana, il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino, unitamente al Rapporto Ambientale, verrà sottoposto alla fase di consultazione prevista dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che coinvolgerà nuovamente tutto il territorio.

Al termine della procedura di VAS, il Piano e il Rapporto, eventualmente modificati e integrati, saranno sottoposti al Consiglio Metropolitanano per la loro approvazione.





Allegati

- 1. Report: Primo Forum Metropolitan,
18 dicembre 2019**
- 2. Secondo Forum Metropolitan
27 novembre 2020**
- 3. La Costruzione Partecipata dello
Scenario di Piano, aprile 2021**