TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

allegato N

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Luglio 2022

TerrAria s.r.l.
META mobilità economia territorio ambiente

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Sindaco Metropolitano
Stefano Lo Russo

Consigliere delegato a Pianificazione territoriale e difesa del suolo, trasporti, protezione civile
Pasquale Mario Mazza

Dirigente del Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità
Ing. Giannicola Marengo

Resp. Unità di Progetto Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile
Dott.ssa Elena Pedon

Coordinamento generale della Città Metropolitana di Torino
Ing. Giannicola Marengo
Dott.ssa Elena Pedon

Redazione

META
ing. Andrea Debernardi
(responsabile del progetto)
ing. Gabriele Filippini
dott.pt. Emanuele Ferrara
ing. Silvia Docchio
dott.ssa Silvia Ornaghi
ing. Francesca Traina Melega
ing. Riccardo Fasani
arch. Ilario Abate Daga
ing. Chiara Taiariol
arch. Lorena Mastropasqua
arch. Arianna Travaglini
dott. Fabrizio Vecchiotti
dott. Lorenzo Attardo
arch. Federico Jappelli
ing. Andrea Rosa

TERRARIA
dott. Giuseppe Maffeis
ing. Salvatore Greco
ing. Fabrizio Ferrari
ing. Alessia Goffi
ing. Alice Bernardoni
dott.ssa Luisa Geronimi

arch. Alessandro Oliveri

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

Rev.	Data	Autore	Verificatore	n.pag	n.tav	n.all	nome file
1.0	11.07.2022	A.Debernardi	I. Abate Daga	26	-	-	*Allegato N - Controdeduzioni.pdf*

DIRETTORI TECNICI
ing. Andrea Debernardi (META)
ing. Gabriele Filippini (META)
dott. Giuseppe Maffeis (TerrAria)

Città metropolitana di Torino
PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

1 Rapporto osservazioni

1.1 Premessa

Come previsto dalle procedure di legge, a seguito dell'adozione con decreto del Consigliere Metropolitano delegato ai trasporti n.93 del 1/6/2021, il PUMS, correlato dalla relativa VAS, è stato pubblicato così che, entro un termine prestabilito, fosse possibile per tutti gli enti, gli attori locali ed i cittadini inviare i propri contributi.

Il temine fissato di 60 giorni, è stato prorogato visto il periodo estivo al 16 agosto 2021.

Al fine di favorire la consultazione pubblica il Piano adottato è stato oggetto di tre incontri di approfondimento avvenuti rispettivamente il 18 giugno, il 23 giugno ed il 22 luglio.

Duramente i mesi di consultazione si sono inoltre svolti incontro su richiesta per approfondire specifiche tematiche emerse durante il percorso di redazione e partecipazione.

In particolare si citano due importanti contributi derivati in questa fase da un lato dai componenti del Comitato scientifico, dall'alta dall'Agenzia per la Mobilità Regionale. In entrambi i casi gli incontri, ritenuti soddisfacenti, non hanno poi dato origine ad Osservazioni formali, ma hanno comportato l'acquisizione di ulteriori materiali e precisazioni che hanno permesso la verifica e l'affinamento di alcuni temi contenuti nel PUMS, pur rimandando, nella maggior parte dei casi, ai successivi livelli di pianificazione operativa.

Il percorso formale ha invece visto giungere al protocollo della Città Metropolitana di Torino **38 osservazioni** complessive così definite:

Data	Protocollo	Soggetto	Nota
01/07/2021	70387	Comitato spontaneo di quartiere Borgata Rosa-Sassi Bruno Morra	
13/7/2021	72119	Andrea Granieri	
19/7/2021	76896	RFI	
21/07/2021	77899	Comune di Verrua Savoia	
22/07/2021	78406-78748 Errata Corrige	Consulta Ambiente Verde Città Di Torino (Emilio Soave)	
23/07/2021	/	Comune di Cavour	
26/07/2021	79189	Comune di Ivrea	
26/07/2021	79519	CGIL Torino (Alfonsina D'Onofrio)	
28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	
29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	
03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	
04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	
05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	
06/08/2021	83476	Comune di Torino – Area Urbanistica	Osservazione integrata con specificazione successiva
09/08/2021	83926	Comune di Mappano	
11/08/2021	84632	Comune di Pinerolo	
11/08/2021	84522	Comune di Torino - Area Mobilità	Osservazione integrata con specificazione successiva
12/08/2021	85086	Comune di Leini	
12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia	
13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	
13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	
13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Osservazioni ripetute
13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	
16/08/2021	85441	Teresa Formichella	Osservazioni ripetute
16/08/2021	85489	Marco Moschini	Osservazioni ripetute
16/08/2021	85486	Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Osservazioni ripetute
16/08/2021	85557	Unioni comuni nord-est Torino	
16/08/2021	85514	Matteo Nobili	Osservazioni ripetute
16/08/2021	85565	Comune di Valperga	
16/08/2021	85601	Unione comuni nord-est di Torino	
16/08/2021	85567	Coordinamento No Tang Est - Associazione Terre di Nessuno	
16/08/2021	85582	Francesco Corino, Rosanna Corino	Osservazioni ripetute
17/08/2021	85691	Comune di Torino – Divisione Ambiente	Osservazione riportate nella disamina VAS
17/08/2021	85659	Legambiente Piemonte e VdA	
17/08/2021	85721	Comune di Collegno	
17/08/2021	85835	Comune di Gassino	
17/08/2021	85887	Anna Corgerino	Osservazioni ripetute
27/10/2021	/	Comune di Rivoli	Osservazione fuori termine

Di queste vi è una netta prevalenza delle **Osservazione da parte di Comuni della Città Metropolitana (>50%)** a cui si aggiungono 2 osservazione a firma dell'Unione dei Comuni.

Specifico il caso di Torino che figura più volte in quanto non giunte osservazioni separate per Servizio (Urbanistica, Trasporti, Ambiente).

Presenti le principali associazioni Ambientaliste, ed alcuni comitati locali, spesso nati attorno ad opere da tempo in discussione (es. Tang. Est).

Poche le osservazioni dei singoli cittadini, presenti nell'unico caso delle osservazioni ripetute ed inviate a fotocopia da soggetti singoli probabilmente organizzati.

Istanze

Nella quasi totalità dei casi le osservazioni ricevute hanno evidenziato ognuna più temi, con una media di circa 8 istanze per osservazione per un totale di 309 istanze considerate.

Si tratta di un numero significativo ma ampliamente al di sotto di processi analoghi, basti pensare che nel 2009 la medesima fase che porto all'approvazione del PTCP2 ebbe 839 istanze presentate. Pur nella difficoltà di una lettura qualitativa di tale valori si presume che l'intenso lavoro di accompagnamento alla redazione, e partecipazione esterna fin dalle fasi iniziali del processo possa aver favorito la disamina dei problemi e la condivisione delle scelte in anticipo, alleggerendo così la formale fase di osservazioni.

Ad esclusione di una decina di istanze che, pur presentate nell'ambito del Piano rientrano tra le tematiche affrontate dalla VAS e sono state trattate nel processo di Valutazione Ambientale con conseguente parere dell'Organo Tecnico, delle 301 istanze sul Piano la maggior parte riguardano i temi del trasporto pubblico fulcro centrale del PUMS.

Equa la distribuzione tra osservazioni sul trasporto privato e sulla mobilità dolce; decisamente inferiori infine le istanze sul processo generale.

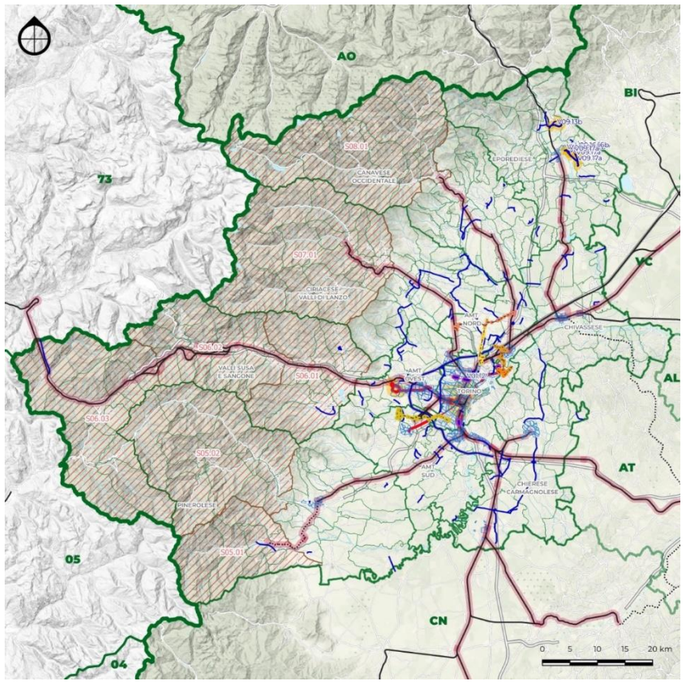
Tema	Istanze
Mobilità pubblica	116
Mobilità privata	77
Non motorizzato	70
Generali	38

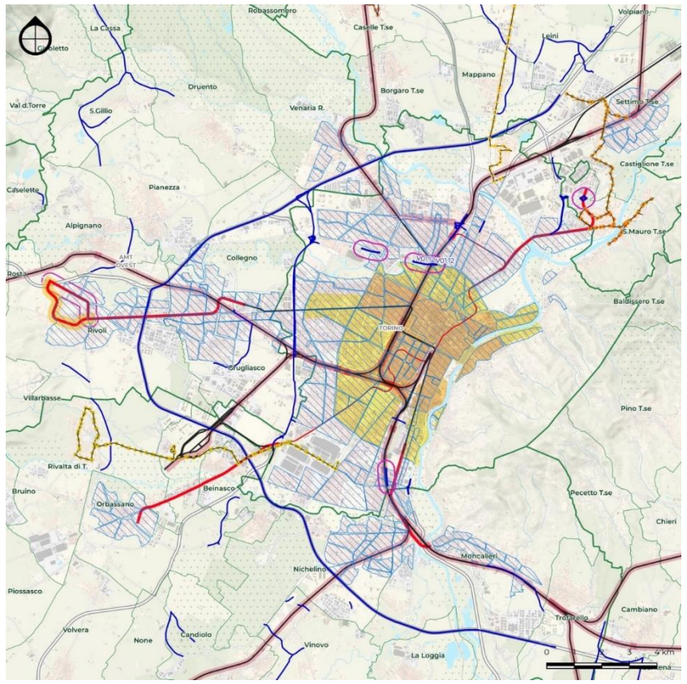
Nella maggior parte dei casi le istanze presentate propongono integrazioni su specificità ben conosciute che, ove possibile **sono state accolte o parzialmente accolte per una percentuale vicina al 70%.**

Circa il 12% delle istanze sono state considerate non pertinenti, trattando temi spesso di interesse, ma non materia di PUMS in cui spesso formalmente incardinati in altri processi di pianificazione.

Pochi i casi in cui le istanze sono non accolte, circa il 18%, in cui erano presenti vincoli di varia natura che non hanno permesso di recepire la segnalazione oppure in piano contrasto con le scelte del piano stesso.

Le istanze accolte hanno portato ad una modifica dello scenario di piano come riportato nel capitolo V post osservazioni. Le immagini seguenti riportano alla scala provinciale e alla scala dell'ambito denso di Torino e prima cintura l'estratto delle modifiche apportate indicando in rosso le nuove infrastrutture e cerchiando in rosso le parti straliciate.





Le tavole di piano riportano in maggior dettaglio la versione post osservazioni delle tre modalità: trasporto pubblico, privato, mobilità dolce[1].

[1] Le presente paragrafo le immagini non riportano le integrazioni sul sistema della mobilità dolce, illustrate solo nella tavola specifica di piano in quanto di dettaglio non visualizzabile a questa scala.

Istanze mobilità pubblica

Come già indicato le istanze sulla mobilità pubblica sono state numerose. Si tratta nella maggior parte dei casi della richiesta di integrazione a linee o fermate del TPL non sempre di facile realizzazione e o messa in esercizio.

Tema	Istanze	Accolta	%	Parzialmente	%	Non accolta	%	Non pertinente	%
Mobilità pubblica	**116**	**32**	*28*	**35**	*30*	**23**	*20*	**26**	*22*

Proprio i vincoli strutturali del trasporto pubblico ed il peso economico degli interventi ha reso questa categoria leggermente al di sotto della media per quanto riguarda le istanze accolte e parzialmente accolte, mentre è la prima categoria per istanze non pertinente in quanto spesso le richieste hanno esulato dalla natura stessa del PUMS sia in merito a temi di competenza sovra provinciale, sia in termini temporali.

Istanze mobilità privata

Tema	Istanze	Accolta	%	Parzialmente	%	Non accolta	%	Non pertinente	%
Mobilità privata	**77**	**36**	*47*	**13**	*17*	**20**	*26*	**4**	*5*

Meno numerose le istanze sul tema della mobilità privata si suddividono in due aree: da un lato si tratta di istanze per piccoli/medi interventi prevalentemente di interesse locale che nel PUMS non erano stati inseriti e che sono stati integrati, pur trattandosi in alcuni casi di azioni non in grado di incidere sul sistema complessivo di piano, dall'altra si tratta di contrapposizioni su alcuni interventi consolidati nel panorama provinciale che il PUMS ha verificato e, proprio esito del percorso di piano, in alcuni casi ha scelto di confermare, in altri di eliminare dallo scenario di piano.

Anche in questo caso circa il 65% delle istanze è stato recepito. Per il motivo di cui sopra invece il tema della mobilità privata è quello che ha visto il maggior numero di istanze respinte.

Istanze mobilità dolce

Il sistema della mobilità dolce è ad oggi quello meno sistematizzato a livello generale. La natura stessa di tale tipologia di mobilità, oltre che la rapida diffusione di interventi negli ultimi anni post Covid ha reso necessario in fase di redazione l'acquisizione di una mole importante di informazioni che hanno trovato spazio nel PUMS adottato. Sul tema si sono ricevute parecchie istanze spesso caratterizzate da spirito propositivo che hanno così permesso di rendere il quadro esistente e delle progettualità in questo campo più completo.

Tema	Istanze	Accolta	%	Parzialmente	%	Non accolta	%	Non pertinente	%
Non motorizzato	**70**	**36**	*51*	**27**	*39*	**6**	*9*	**1**	*1*

Alla luce di quanto sopra le istanze di questa categoria sono state quasi completamente accolte (circa 90%) con rare eccezioni.

Istanze generali

L'ultima casistica riguarda gli aspetti non riconducibili ai precedenti di difficile generalizzazione. Nella maggior parte dei casi si tratta di segnalazioni, che come tali sono state acquisite.

Tema	Istanze	Accolta	%	Parzialmente	%	Non accolta	%	Non pertinente	%
Generali	**38**	**12**	*32*	**15**	*39*	**5**	*13*	**6**	*16*

Disamina delle istanze

Alla luce di quanto sopra si riporta il tabellone completo delle istanze ricevute con relativa disamina

											Verifiche						
N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
1	1	1	01/07/2021	70387	Comitato spontaneo di quartiere Borgata Rosa-Sassi (Bruno Borra)	Richiesta di declassificazione dell'asse via Agudio-c.so Sturzo-l.go Stura Lazio (ora E1) in modo da consentire l'allargamento della pista ciclabile.	Richiesta di declassificazione dell'asse via Agudio-c.so Sturzo-l.go Stura Lazio (ora E1) in modo da consentire l'allargamento della pista ciclabile.	NonMot		Marengo	x					Non accolta	Fra le competenze del PUMS non vi è la classificazione funzionale della rete viaria, che spetta invece ai Piani Generali del Traffico Urbano (PGTU), la cui redazione è demandata ai singoli Comuni. In ogni caso l'asse in esame è già classificato come "strada di quartiere" (cat.E) e non come direttrice di scorrimento (cat.D), ed ipotizzarne un ulteriore declassamento come "strada locale" (cat.F) appare poco verosimile, date le caratteristiche geometrice e funzionali del ponte sulla Stura di Lanzo, il cui traffico stimato è dell'ordine dei 27 mila veq/g). Durante la redazione del Biciplan potrà eventualmente essere valutata la possibilità di prevedere una passerella ciclopedonale sul Ponte-Diga del Pascolo.
2	2	1	06/07/2021	72119	Andrea Granieri	Proposta per 5 linee metropolitane	Allego la versione definitiva e migliorata per poter ammodernare la città di Torino con un sistema di metropolitane basato su 5 linee, in particolare per: - ridurre la circolazione di autovetture; - favorire il turismo; - rendere più semplici gli spostamenti anche mediante il collegamento con l'aeroporto di Caselle Torinese; - permettere il collegamento con i comuni limitrofi; - creare nuovi posti di lavoro; - rendere gli spostamenti più veloci e comodi. Allego pertanto i file con i percorsi delle 5 linee e la mappa di Torino e provincia.	pubb								Non accolta	La proposta, di sicuro interesse, è più orientata ad una pianificazione strategica in quanto pare di orizzonte temporale decisamente superiore rispetto ai tempi di riferimento del PUMS (10 anni). C'è inoltre da segnalare che dai dati utilizzati per l costruzione degli scenari PUMS gli spostamenti esistenti e previsti non sono tali da giustificare una mole così significativa di interventi metropolitani.
3	3	1	19/07/2021	76896	RFI (Luca Bassani)	Nuova ipotesi di viabilità di accesso alla fermata in progetto Quaglia/Le Gru da via Crea, con realizzazione di una rotonda di inversione della marcia.	Nuova ipotesi di viabilità di accesso alla fermata in progetto Quaglia/Le Gru da via Crea, con realizzazione di una rotonda di inversione della marcia.	pubb		Città di Torino						Non pertinente	Non ci si esprime sulla proposta, ma si tratta di una progettualità di dettaglio a scala progettuale non pertiente. Il PUMS prevede semplicemente l'accesso alla fermata da via Crea demandando alle successive fasi progettuali in corso, il dettaglio della modalità migliore
4	4	1	21/07/2021	77899	Comune di Verrua Savoia	Nell'ambito del nostro Comune riteniamo che gli incroci tra la SP 107 con la SP 111 e 112, ove per altro sono presenti tre attività commerciali, rivestono carattere di elevata pericolosità per questo vi richiediamo la realizzazione di n. 2 rotatorie atte a ridurre il rischio di incidenti.	Nell'ambito del nostro Comune riteniamo che gli incroci tra la SP 107 con la SP 111 e 112, ove per altro sono presenti tre attività commerciali, rivestono carattere di elevata pericolosità per questo vi richiediamo la realizzazione di n. 2 rotatorie atte a ridurre il rischio di incidenti.	Priv	Pubb	Tizzani		x				Parzialmente accolta	Il PUMS non prevede interventi di tale dettaglio ma nel caso in specie nulla osta a segnalare che su tali incroci si intende realizzazione interventi di messa in sicurezza quali le rotonde indicate nell'osservazione
5	5	1	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Definire se si tratta di un Piano propriamente detto, a cui deve seguire una Programmazione di interventi, oppure di un "Piano Processo" legato al monitoraggio di interventi ancora in gran parte da definire nello specifico.	Definire se si tratta di un Piano propriamente detto, a cui deve seguire una Programmazione di interventi, oppure di un "Piano Processo" legato al monitoraggio di interventi ancora in gran parte da definire nello specifico.	Gen		Marengo						Accolta	Nel documento di piano è stato inserito uno specifico capitolo relativo all'aspetto normativo e procedurale del Piano stesso
6	5	2	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Essendo uno strumento sovraordinato dovrebbero essere chiariti i rapporti tra i Piani del Traffico (PUT) in vigore nei vari Comuni e il PUMS, ovvero se quest'ultimo s volge un ruolo di rango superiore a cui i Comuni devono adeguarsi, oppure se si configura come una proposta di "buone pratiche" da adottarsi nel campo della mobilità sostenibile che da già per acquisite tutte le progettualità esistenti. Il Piano non può "autoassolversi" in quanto denominato della Mobilità Sostenibile, senza verificare gli impatti complessivi di scelte che possono sovrapporsi con effetti cumulativi	Essendo uno strumento sovraordinato dovrebbero essere chiariti i rapporti tra i Piani del Traffico (PUT) in vigore nei vari Comuni e il PUMS, ovvero se quest'ultimo s volge un ruolo di rango superiore a cui i Comuni devono adeguarsi, oppure se si configura come una proposta di "buone pratiche" da adottarsi nel campo della mobilità sostenibile che da già per acquisite tutte le progettualità esistenti. Il Piano non può "autoassolversi" in quanto denominato della Mobilità Sostenibile, senza verificare gli impatti complessivi di scelte che possono sovrapporsi con effetti cumulativi	Gen		Marengo						Accolta	Nel documento di piano è stato inserito uno specifico capitolo relativo all'aspetto normativo e procedurale del Piano stesso
7	5	3	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Con riferimento a 'I contenuti del PUMS adottato – 18 giugno 2021' nella sezione 'Lo scenario attuale' evidenziamo alcune problematiche che potrebbero inficiare la costruzione successiva degli scenari che peraltro ipotizzano trend non sufficientemente chiariti nei propri fondamenti.	Con riferimento a 'I contenuti del PUMS adottato – 18 giugno 2021' nella sezione 'Lo scenario attuale' evidenziamo alcune problematiche che potrebbero inficiare la costruzione successiva degli scenari che peraltro ipotizzano trend non sufficientemente chiariti nei propri fondamenti.	Gen		Marengo						Non pertinente	Il documento a cui si fa riferimento non è contenuto sul sito del PUMS. Si fa probabilmente riferimento a qualche presentazione svolta dal gruppo di lavoro che aveva il solo scopo di sorreggere l'esposizione del relatore. Tutta la documentazione di piano si trova sul sito ufficiale della Città Metropolitana di Torino. La documentazione di Piano adottata è composta da: A) Decreto di adozione; B) Documento di Piano; C) Allegati; D) Tavole
8	5	4	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	TPL Ci pare eccessivamente ottimistico lo Scenario di Piano in base al quale il Trasporto Pubblico nella conurbazione torinese dovrebbe incrementarsi del 52%, con un aumento di 628.000 passeggeri al giorno. Purtroppo anche l'emergenza dovuta al COVID 19 ha evidenziato (secondo dati recentissimi) un forte calo dell'utilizzo del trasporto pubblico , dovuto non solo all'incremento del telelavoro e allo smart working ma anche ad una preferenza per il mezzo di trasporto individuale per la sua maggiore flessibilità,tra cui un forte e positivo	TPL Ci pare eccessivamente ottimistico lo Scenario di Piano in base al quale il Trasporto Pubblico nella conurbazione torinese dovrebbe incrementarsi del 52%, con un aumento di 628.000 passeggeri al giorno. Purtroppo anche l'emergenza dovuta al COVID 19 ha evidenziato (secondo dati recentissimi) un forte calo dell'utilizzo del trasporto pubblico , dovuto non solo all'incremento del telelavoro e allo smart working ma anche ad una preferenza per il mezzo di trasporto individuale per la sua maggiore flessibilità,tra cui un forte e positivo incremento della mobilità ciclistica	pubb		Marengo						Non accolta	Le simulazioni multimodali realizzate mostrano un incremente importante del potenziale utilizzo di passeggeri giorno sull'intero sistema di trasporto pubblico (compreso pertanto nuova metro 2 e interventi sulla mobilità su ferro). Certamente gli effetti COVID 19 sono oggi di difficile definizione ma, come specificato nel quadro conoscitivo di piano, in Città Metropolitana si assiste ad una sostanziale stabilità della domanda che, a seguito delle proposte offerte dalle nuove progettualità, con orizzonte temporale di 10 anni, poterebbe essere sensibilmente contendibile al mezzo privato. In ogni caso le valutazioni saranno soggette a periodica revisione nell'ambito del monitoraggio del piano.
9	5	5	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Metro. Le previsioni ottimistiche dello Scenario di Piano si basano in parte notevole sul prolungamento verso Rivoli della Metro 1, e sull'ipotesi di un suo più che condivisibile prolungamento verso Moncalieri, e soprattutto sulla realizzazione della Metro 2, per la quale tuttavia non si è ancora pervenuti ad un Accordo di Programma con gli altri Comuni della cintura, e ad un progetto preliminare effettivamente finanziabile. [*parte di osservazione spostata in 5bis*], [*parte di osservazione spostata in 5ter*]; [*parte di osservazione spostata in 5bis*]. Il completamento delle previste stazioni del Passante (Fermate Dora e Zappata) resta una priorità, e dovrebbe portare semmai ad un potenziamento e incremento del SFM sull'asse del Passante, dopo l'inserimento della Torino-Ceres alla stazione Fossata-Rebaudengo. intercettando quindi la forte domanda di mobilità proveniente dai comuni dell'area Nord-Est	Metro. Le previsioni ottimistiche dello Scenario di Piano si basano in parte notevole sul prolungamento verso Rivoli della Metro 1, e sull'ipotesi di un suo più che condivisibile prolungamento verso Moncalieri, e soprattutto sulla realizzazione della Metro 2, per la quale tuttavia non si è ancora pervenuti ad un Accordo di Programma con gli altri Comuni della cintura, e ad un progetto preliminare effettivamente finanziabile. [parte di osservazione spostata in 5bis], [parte di osservazione spostata in 5ter]; [parte di osservazione spostata in 5bis]. Il completamento delle previste stazioni del Passante (Fermate Dora e Zappata) resta una priorità, e dovrebbe portare semmai ad un potenziamento e incremento del SFM sull'asse del Passante, dopo l'inserimento della Torino-Ceres alla stazione Fossata- Rebaudengo. intercettando quindi la forte domanda di mobilità proveniente dai comuni dell'area Nord-Est	pubb		Marengo						Non accolta	Il PUMS prevede un quadro complessivo di interventi sulla rete Metro studiato proprio al fine di ottimizzarne i carichi. Gli interventi proposti non sono pertanto da considerarsi ottimisti, quanto da considerarsi come necessari per ottenere i risultati del piano e conseguentemente gli obiettivi definiti che discendono dalle normative sovraordinate.
9	5	9ter			Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Metro. (continua) [...] mentre il raggiungimento del Politecnico con la Metro2 si configura di grandissima complessità anche dal punto di vista ambientale, col sottoattraversamento della Zona Centrale Storica [...]	Metro. (continua) [...] mentre il raggiungimento del Politecnico con la Metro2 si configura di grandissima complessità anche dal punto di vista ambientale, col sottoattraversamento della Zona Centrale Storica [...]	pubb								Non Pertinente	il PUMS recepisce il progetto dell'opera, già vagliato in sede tecnica e non rappresenta la sede per riconsiderarlo sotto questo profilo. Il passaggio nella Zona Centrale Storica è una condizione quasi essenziale per garantire l'attrattività dell'intervento rispetto alla domanda di mobilità metropolitana
9	5	5bis			Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Metro. (continua) [...] Nel merito formuliamo molti dubbi sulla scelta fatta in merito alla priorità di realizzazione della tratta di Linea 2 da Rebaudengo a corso Novara, che avrebbe un'utenza insignificante [...] la priorità data alla tratta Rebaudengo-Scalo Vanchiglia appare oggi di poca o nulla utilità [...]	Metro. (continua) [...] Nel merito formuliamo molti dubbi sulla scelta fatta in merito alla priorità di realizzazione della tratta di Linea 2 da Rebaudengo a corso Novara, che avrebbe un'utenza insignificante [...] la priorità data alla tratta Rebaudengo-Scalo Vanchiglia appare oggi di poca o nulla utilità [...]	pubb								Non pertinente	Il PUMS assume il cronoprogramma di attuazione della linea 2, già definito in altra sede
10	5	6	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Per contro a nostro parere la progettazione del tracciato della Metro2 dovrebbe indirizzarsi prioritariamente verso il ramo che raggiunge il Pescarito e San Mauro,	Per contro a nostro parere la progettazione del tracciato della Metro2 dovrebbe indirizzarsi prioritariamente verso il ramo che raggiunge il Pescarito e San Mauro,	pubb		Marengo						Non pertinente	Il PUMS non definisce priorità nella progettazione della Metro 2 che andrà definito nelle sedi opportune
11	5	7	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Va anche chiarito se il tracciato della Linea 2 indirizzato verso Orbassano sia di effettiva utilità nel momento in cui RFI sta procedendo alla realizzazione del SFM 5 da Stura a Orbassano, col rischio di un inutile e costoso doppione	Va anche chiarito se il tracciato della Linea 2 indirizzato verso Orbassano sia di effettiva utilità nel momento in cui RFI sta procedendo alla realizzazione del SFM 5 da Stura a Orbassano, col rischio di un inutile e costoso doppione	pubb		Marengo						Non accolta	Il PUMS simula gli effetti dalla Metro 2 considerando la realizzazione del SFM5. Ciò nonostante i carichi simulati restano tali da giustificare l'intervento. Si evidenzia inoltre la differente accessibilità e l'area di influenza della stazione SMF5 rispetto alle fermate del previsto prolungamento della M2.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
12	5	8	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	SFM. Per contro riteniamo importante e condivisibile la indicazione negli Scenari di Piano del rafforzamento del SFM verso Pinerolo (con auspicabile recupero della linea Pinerolo-Torre Pellice), il suo prolungamento verso Settimo-Rivarolo (e Pont Canavese), e, tra le scelte relative alla rete del TPL di Torino il prolungamento della Linea 4 fino a Stupinigi (come già ipotizzato al momento della sua realizzazione), e il progetto di una Linea T12 che dallo Stadio prosegua verso il centro urbano utilizzando in parte il vecchio tracciato della via Saint-Bon.	SFM. Per contro riteniamo importante e condivisibile la indicazione negli Scenari di Piano del rafforzamento del SFM verso Pinerolo (con auspicabile recupero della linea Pinerolo-Torre Pellice), il suo prolungamento verso Settimo-Rivarolo (e Pont Canavese), e, tra le scelte relative alla rete del TPL di Torino il prolungamento della Linea 4 fino a Stupinigi (come già ipotizzato al momento della sua realizzazione), e il progetto di una Linea T12 che dallo Stadio prosegua verso il centro urbano utilizzando in parte il vecchio tracciato della via Saint-Bon.	pubb		Città di Torino						Accolta	L'osservazione conferma previsioni già contenute nel PUMS, ivi incluso il raddoppio selettivo della linea Settimo-Rivarolo (cfr. rapporto sez. V capitolo 5.2.5 scheda 4.01).
13	5	9	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Corso Marche. Molte perplessità, negli Scenari di Piano, si riferiscono al mantenimento della previsione di un tracciato autostradale (interrato) sull'asse di corso Marche, che pare ormai tramontata per la sua complessità e onerosità, che era per di più agganciata alla linea A.V. Torino Lione, la cui "tratta nazionale" è ben lontana dalla sua effettiva progettazione e finanzi abilità. Senza considerare lo sconvolgimento di un'area sensibile dal punto di vista idrogeologico, con un tracciato che dalla Dora Riparia si prolungherebbe fino al Sangone, non si comprende la ratio di un attraversamento di Torino in tracciato sotterraneo costruendo una sorta di "Tangenziale" parallela a quella già esistente in superficie. Eppure esso è indicato come soluzione autostradale, per "favorire il collegamento tra le Tangenziali". Si condivide invece la proposta della fissazione del limite dei 90 km. orari in Tangenziale, utile per contenere le emissioni inquinanti, e a nostro parere ulteriormente riducibile.	Corso Marche. Molte perplessità, negli Scenari di Piano, si riferiscono al mantenimento della previsione di un tracciato autostradale (interrato) sull'asse di corso Marche, che pare ormai tramontata per la sua complessità e onerosità, che era per di più agganciata alla linea A.V. Torino Lione, la cui "tratta nazionale" è ben lontana dalla sua effettiva progettazione e finanzi abilità. Senza considerare lo sconvolgimento di un'area sensibile dal punto di vista idrogeologico, con un tracciato che dalla Dora Riparia si prolungherebbe fino al Sangone, non si comprende la ratio di un attraversamento di Torino in tracciato sotterraneo costruendo una sorta di "Tangenziale" parallela a quella già esistente in superficie. Eppure esso è indicato come soluzione autostradale, per "favorire il collegamento tra le Tangenziali". Si condivide invece la proposta della fissazione del limite dei 90 km. orari in Tangenziale, utile per contenere le emissioni inquinanti, e a nostro parere ulteriormente riducibile.	Priv		Marengo	x					Non accolta	Il tracciato di Corso Marche fa parte di strumenti urbanistici vigenti, nonché della proposta tecnica preliminare del PTGM. Si è pertanto recepito quanto proposto e si sono valutati gli effetti sul quadro della mobilità. L'opera mantiene la propria funzione come confermano i dati simulati.
14	5	10	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Scenario di Piano alla "Gronda Est. Perplessità ancor maggiore suscita il riferimento nello", mentre non è venuto meno il riferimento alla Tangenziale Est. Archiviato come è presumibile il progetto della Tangenziale Est, resta assai critico il riferimento alla "Gronda Est", che dovrebbe fungere da collegamento tra il Chivassese e il Chierese, tra la SS 590 e Andezeno, con la realizzazione di una serie di gallerie sotto il territorio collinare, che pur ipotizzando un minor impatto del progetto formulato dalla Provincia di Torino, di oltre una decina di anni or sono, rispetto ad un tracciato autostradale, comporterebbe la compromissione di vaste aree agricole tra il Chierese e il Carmagnolese, e pesanti interventi per l'attraversamento in gallerie del territorio collinare. Inoltre funzionerebbe come attrattore di cospicui volumi di traffico dal Basso Canavese e dall'Eporediese, che lo sceglierebbero come percorso alternativo al tracciato autostradale Ivrea-Santià.	Scenario di Piano alla "Gronda Est. Perplessità ancor maggiore suscita il riferimento nello", mentre non è venuto meno il riferimento alla Tangenziale Est. Archiviato come è presumibile il progetto della Tangenziale Est, resta assai critico il riferimento alla "Gronda Est", che dovrebbe fungere da collegamento tra il Chivassese e il Chierese, tra la SS 590 e Andezeno, con la realizzazione di una serie di gallerie sotto il territorio collinare, che pur ipotizzando un minor impatto del progetto formulato dalla Provincia di Torino, di oltre una decina di anni or sono, rispetto ad un tracciato autostradale, comporterebbe la compromissione di vaste aree agricole tra il Chierese e il Carmagnolese, e pesanti interventi per l'attraversamento in gallerie del territorio collinare. Inoltre funzionerebbe come attrattore di cospicui volumi di traffico dal Basso Canavese e dall'Eporediese, che lo sceglierebbero come percorso alternativo al tracciato autostradale Ivrea-Santià.	Priv		Marengo	x					Non accolta	Il territorio est della Città Metroplitana di Torino, pur considerata l'attrattività di alcuni poli presenti, manca da molti anni di una collegamento anulare capace di soddisfare adeguatamente la domanda. Verificata l'eccessiva offerta che deriverebbe dalla realizzazione di un tracciato tangenziale con 2 corsier per senso di marcia, si ritiene efficace adeguare il tracciato esistente con la messa in sicurezza delle strade esistenti e, dove ciò non è possibile, con interventi in variante. Così come definito risulta capace di rispondere alla domanda esistente e potenziale, limitando al minimo gli effetti ambientali. In merito all'alternativa al tracciato autostradale Ivrea-Santià il modello di traffico non verifica tale criticità probabilmente considerato il rango autostradale che, nonostrante gronda est, rende il tragitto migliore per spostamenti di lungo raggio.
15	5	11	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Complesso ospedaliero dell'ASL5 a Moncalieri. Negli Scenari di Piano viene inoltre data per acquisita la realizzazione del complesso ospedaliero dell'ASL5 a Moncalieri, mentre come è noto è ancora in fase di verifica la sua effettiva localizzazione, e la sua stessa caratterizzazione nelle funzioni del SSN.	Complesso ospedaliero dell'ASL5 a Moncalieri. Negli Scenari di Piano viene inoltre data per acquisita la realizzazione del complesso ospedaliero dell'ASL5 a Moncalieri, mentre come è noto è ancora in fase di verifica la sua effettiva localizzazione, e la sua stessa caratterizzazione nelle funzioni del SSN.	Gen		Marengo						Non accolta	Il PUMS ha recepito le indicazioni regionali in merito ai possibili nuovi poli di attrazione previsti di cui i presidi sanitari costituiscono forse i più rilevanti. Il Piano non è però cogente sulle proprietà, né vincolante, pertanto non sarà il PUMS a fissare la scelta urbanistica localizzativa, semplicemente si è considerato l'eventuale effetto sulla mobilità in fase prliminare, considerato che le successive fasi progettuali avranno di certo studi di traffico più approfonditi
16	5	12	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Mobilità dolce. Negli Scenari di Riferimento, relativamente alle scelte orientate verso lo sviluppo della Mobilità Dolce, si condividono le proposte mirate all'attuazione del Biciplan della Città di Torino, allo sviluppo delle ciclovie, delle piste ciclabili, dell'interscambio con i mezzi pubblici ("Bike to Rail"), del miglioramento della segnaletica, e dello sviluppo di del "Servizio Ciclabile Metropolitano", dell'attuazione delle Zone 30, e della fissazione del limite dei 50 km. orari in tutta l'area urbana cittadina.. Ma, ad integrazione di quanto indicato nel campo della Mobilità Dolce, riteniamo anche che alcune proposte dovrebbero essere indirizzate verso la crescita di una "città camminabile" e non solo ciclabile, migliorando la sicurezza dei percorsi pedonali, gli attraversamenti stradali e semaforici, la tutela del pedone anche rispetto alla mobilità elettrica, ivi comprese le "Busvie Elettriche" o i percorsi destinati alle auto a guida autonoma.	Mobilità dolce. Negli Scenari di Riferimento, relativamente alle scelte orientate verso lo sviluppo della Mobilità Dolce, si condividono le proposte mirate all'attuazione del Biciplan della Città di Torino, allo sviluppo delle ciclovie, delle piste ciclabili, dell'interscambio con i mezzi pubblici ("Bike to Rail"), del miglioramento della segnaletica, e dello sviluppo di del "Servizio Ciclabile Metropolitano", dell'attuazione delle Zone 30, e della fissazione del limite dei 50 km. orari in tutta l'area urbana cittadina.. Ma, ad integrazione di quanto indicato nel campo della Mobilità Dolce, riteniamo anche che alcune proposte dovrebbero essere indirizzate verso la crescita di una "città camminabile" e non solo ciclabile, migliorando la sicurezza dei percorsi pedonali, gli attraversamenti stradali e semaforici, la tutela del pedone anche rispetto alla mobilità elettrica, ivi comprese le "Busvie Elettriche" o i percorsi destinati alle auto a guida autonoma.	NonMot								Parzialmente accolta	Si tratta di indicazioni già presenti nel piano, che possono essere meglio esplicitate
17	5	13	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Busvie Elettriche Raccomandiamo che esse non siano sviluppate in alternativa ai percorsi su binari protetti, portandone allo smantellamento, ma semmai integrative alle linee tranviarie esistenti.	Busvie Elettriche Raccomandiamo che esse non siano sviluppate in alternativa ai percorsi su binari protetti, portandone allo smantellamento, ma semmai integrative alle linee tranviarie esistenti.	pubb			x					Parzialmente accolta	Il PUMS ha cura di assicurare una corretta gerarchia nei sistemi di trasporto pubblico urbano (metropolitana, tram, bus elettrico e termico) orientando gli interventi verso le soluzioni di maggiore efficacia, anche con riferimento al contenimento dei falsi costi.
18	5	14	22/07/2021	78406-78748	Consulta Ambiente Verde Città di Torino (Emilio Soave)	Navigazione fluviale Tra le Schede degli Interventi confermiamo come nel precedente documento da noi trasmesso alla Città Metropolitana la nostra valutazione critica in merito al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, da inserire in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese, e ben difficilmente inquadrabile nel sistema della mobilità urbana.	Navigazione fluviale Tra le Schede degli Interventi confermiamo come nel precedente documento da noi trasmesso alla Città Metropolitana la nostra valutazione critica in merito al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, da inserire in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese, e ben difficilmente inquadrabile nel sistema della mobilità urbana.	pubb		Marengo	x					Non pertinente	La navigazione fluviale rappresenta una servizio a carattere eminentemente turistico, ed in quanto tale è esclusa dalle competenze del PUMS
19	6	1	23/07/2021	???	Comune di Cavour	Inserire la progettualità ciclabile Caburrum, pista ciclabile di collegamento tra le ciclabili esistenti Bricherasio-Saluzzo e Airasca-Saluzzo	Inserire la progettualità ciclabile Caburrum, pista ciclabile di collegamento tra le ciclabili esistenti Bricherasio-Saluzzo e Airasca-Saluzzo	NonMot								Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato e aggiorna le cartografie, demandando allo strumento attuativo (Biciplan) ulteriori approfondimenti progettuali.
20	7	1	26/07/2021 a	79189	Comune di Ivrea	Relativamente al tracciato del peduncolo si propone la variazione del percorso (intervento 13)	Relativamente al tracciato del peduncolo si propone la variazione del percorso (intervento 13)	Priv		Tizzani						Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato
21	7	2	26/07/2021 a	79189	Comune di Ivrea	Si propone altresì di prevedere una nuova viabilità che inizia dalla rotonda su ponte Breda e prosegue sovrapponendosi ad una viabilità esistente a fianco del canale Naviglio di Ivrea sino al collegamento con l'incrocio verso il Comune di Albiano rispettivamente con la SP 79 e SP78	Si propone altresì di prevedere una nuova viabilità che inizia dalla rotonda su ponte Breda e prosegue sovrapponendosi ad una viabilità esistente a fianco del canale Naviglio di Ivrea sino al collegamento con l'incrocio verso il Comune di Albiano rispettivamente con la SP 79 e SP78	Priv		Tizzani						Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
22	8	1	26/07/2021 b	79519	CGIL Torino (Alfonsina D'Onofrio)	Si propone l'implementazione delle linee 3006 e 3137 GTT	La strada provinciale 220 è servita solo dalla linea 3006 Torino (via Fiochetto/Casale F.S.) e in previsione di un parcheggio di interscambio a Brandizzo sarebbe utile prevedere una fermata all'altezza del numero civico 550. La Linea 3107 percorre la strada provinciale 590, parallela alla linea 3006 al di là del fiume Po, la cui modifica che proponiamo permetterebbe di unire le zone di Castiglione, Gassino, San Raffaele Cimena e la collina di Castiglione con la zona industriale di Brandizzo e il parcheggio di interscambio con la ferrovia, in previsione della linea SFM Chivasso/Pinerolo. Ad oggi nessuna linea prevede questo collegamento. Pertanto la linea 3107 in direzione Brusasco, alla Fermata n° 10821 denominata v. Baudana alla rotonda su strada provinciale 590, si inserisce sulla strada provinciale 500 fino allo svincolo sulla strada provinciale 220, effettuando le fermate coincidenti con la linea 3006 fino a riprendere il percorso normale a Chivasso. Viceversa in direzione Torino via Fiocchetto, a Chivasso percorre la Strada Provinciale 220 fino all'innesto con la Strada Provinciale 500 per riprendere il percorso normale rientrando sulla Strada Provinciale 590 Val Cerrina. Considerando che la linea odierna 3107 effettua diverse corse fuori dal percorso principale e peraltro poco utilizzate, sarebbe utile lo studio degli orari dei passaggi che devono coincidere con gli ingressi degli stabilimenti siti nel brandizzese.	pubb		GTT						Parzialmente accolta	La modifica della linea 3107, qualora accolta, toglierebbe completamente servizio a S.Raffaele Cimena e dunque si ritiene non percorribile. Le altre proposte potranno essere invece attuate nell'ambito del piano dell'accessibilità e dell'intermodalità.
23	8	2	26/07/2021 b	79519	CGIL Torino (Alfonsina D'Onofrio)	Si propone l'implementazione della linea SM1 San Mauro/Settimo.	Altra proposta interessante è l'implementazione della linea SM1 San Mauro/Settimo. Questa linea oggi defi nita circolare, potrebbe essere la soluzione migliore per avere un servizio urbano effi cace tra i Comuni di San Mauro/Settimo/Brandizzo/Volpiano. Perdendo la peculiarità di circolare per l'aumento dei tempi di percorrenza, sarebbe una linea proficua e lungimirante per il futuro. La linea SM1, distaccandosi dal percorso originario in uscita da Settimo prosegue su Corso Piemonte, via Milano poi SP 220 fino all'area industriale di Brandizzo, alla rotonda su strada Monviso prosegue su via Volpiano S.P. 39 riprendendo il percorso della linea 3166 GTT fino a Settimo prendendo il percorso della linea SM1 in via Paganini (dove viene effettuato il capolinea tecnico della linea SM1) per proseguire verso San Mauro con percorso regolare preesistente.	pubb		GTT						Accolta	Il Piano recepisce la proposta
24	8	3	26/07/2021 b	79519	CGIL Torino (Alfonsina D'Onofrio)	Si propone di valutare la possibile costruzione di una nuova fermata ferroviaria sulla linea SFM2 Chivasso-Pinerolo nei pressi dell'area logistico-produttiva, in cui sarebbe possibile la realizzazione di un parcheggio di interscambio	Molte sono le variabili da affrontare come la possibile costruzione di una nuova fermata ferroviaria sulla linea SFM2 Chivasso-Pinerolo. La stessa avrebbe la possibilità di spazi adeguati alla costruzione di un parcheggio di interscambio che permett erebbe un profi cuo raggiungimento della zona industriale sita sulla Strada Provinciale 220 (compresa tra i numeri civici 550 e 500) comoda agli svincoli autostradali per Torino e Milano (importante l'asse strategico-logisti co del territorio sulla dirett rice TO-MI, già scoperto peraltro da importanti aziende).	pubb			x					Non accolta	La proposta non può essere presa in considerazione in assenza di atti ufficiali/progetti visto che sarebbe fuori dall'orizzonte temporale del PUMS e che richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità vista la sua complessità infrastrutturale.
24	8	3bis	26/07/2021 b	79519	CGIL Torino (Alfonsina D'Onofrio)	L'offerta attuale dei servizi di TPL non risponde più alle esigenze e ai bisogni del territorio	L'offerta attuale dei servizi di TPL non risponde più alle esigenze e ai bisogni del territorio sia pre che post pandemia (con l'avvento del lavoro agile o della DAD). Si potrebbe cominciare ad avere con pochi cambiamenti un collegamento migliore delle varie aree confinanti nonché dei servizi presenti in loco, quali l'ospedale di Chivasso, le case della Salute di Brandizzo e Settimo, gli ambulatori di Volpiano e Gassino per citarne alcuni senza necessariamente doversi spostare verso la città metropolitana .	pubb								Parzialmente accolta	L'osservazione risulta generica. Eventuali e più specifiche proposte di modifica nel dettaglio degli orari e delle linee dei servizi esistenti/programmati potranno essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
25	9	1	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Definire se si tratta di un Piano propriamente detto, a cui deve seguire una Programmazione di interventi, oppure di un "Piano Processo" legato al monitoraggio di interventi ancora in gran parte da definire nello specifico.	Definire se si tratta di un Piano propriamente detto, a cui deve seguire una Programmazione di interventi, oppure di un "Piano Processo" legato al monitoraggio di interventi ancora in gran parte da definire nello specifico.	Gen		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Accolta	Nel documento di piano è stato inserito uno specifico capitolo relativo all'aspetto normativo e procedurale del Piano stesso
26	9	2	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Rapporti fra PUMS e Piani Urbani del Traffico. Poichè il PUMS è uno strumento che interessa un'area vasta, dovrebbero essere chiariti i rapporti tra i Piani del Traffico (PUT) adottati dai vari Comuni e il PUMS per stabilire se il PUMS costituisce uno strumento al quale i Comuni devono adeguarsi, oppure assume una funzione di invito non vincolante per l'adozione a livello locale di provvedimenti da adottare	Rapporti fra PUMS e Piani Urbani del Traffico. Poichè il PUMS è uno strumento che interessa un'area vasta, dovrebbero essere chiariti i rapporti tra i Piani del Traffico (PUT) adottati dai vari Comuni e il PUMS per stabilire se il PUMS costituisce uno strumento al quale i Comuni devono adeguarsi, oppure assume una funzione di invito non vincolante per l'adozione a livello locale di provvedimenti da adottare nel campo della mobilità sostenibile.	Gen		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Accolta	Nel documento di piano è stato inserito uno specifico capitolo relativo all'aspetto normativo e procedurale del Piano stesso
27	9	3	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Rapporti fra PUMS e Piani Urbani del Traffico. Alcune criticità che ci permettiamo di evidenziare sono riferite alle opere già programmate e finanziate e allo Scenario di Piano, che contempla anche interventi per ora non finanziati e non programmati, i cui criteri non sono dichiarati rendendo aleatoria ogni considerazione su di essi.	Rapporti fra PUMS e Piani Urbani del Traffico. Alcune criticità che ci permettiamo di evidenziare sono riferite alle opere già programmate e finanziate e allo Scenario di Piano, che contempla anche interventi per ora non finanziati e non programmati, i cui criteri non sono dichiarati rendendo aleatoria ogni considerazione su di essi.	Gen								Non accolta	Lo scenario di riferimento fa riferimento ad interventi già decisi che andranno a realizzarsi o meno indipendentmente dal PUMS. Pertanto non si fa riferimento esclusivamente ad interventi già finanziati.
28	9	4	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Osservazioni alla presentazione del Piano relativa alla situazione attuale…	Osservazioni alla presentazione del Piano relativa alla situazione attuale…	Gen		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Non pertinente	Il documento a cui si fa riferimento non è contenuto sul sito del PUMS. Si fa probabilmente riferimento a qualche presentazione svolta dal gruppo di lavoro che aveva il solo scopo di sorreggere l'esposizione del relatore. Tutta la documentazione di piano si trova sul sito ufficiale della Città Metropolitana di Torino. La documentazione di Piano adottata è composta da: A) Decreto di adozione; B) Documento di Piano; C) Allegati; D) Tavole
29	9	5	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Pro Natura Torino ha già avuto occasione di evidenziare, con uno specifico documento, l'opportunità che la linea 1 della metropolitana prosegua oltre Rivoli, sino alla località Perosa per costituire un sito di attestamento per coloro che giungono con un mezzo proprio dalle località poste a monte (Val Sangone, Val Susa e Valle Messa).	Pro Natura Torino ha già avuto occasione di evidenziare, con uno specifico documento, l'opportunità che la linea 1 della metropolitana prosegua oltre Rivoli, sino alla località Perosa per costituire un sito di attestamento per coloro che giungono con un mezzo proprio dalle località poste a monte (Val Sangone, Val Susa e Valle Messa).	pubb								Accolta	Il Piano prevede già il prolungamento su Perosa. C'è però da segnalare che il PUMS evidenzia altresì che tale capolinea, pur dotato di parcheggio di interscambio non carica in modo significativo
30	9	6	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Metro. (continua) [...] mentre il raggiungimento del Politecnico con la Metro2 si configura di grandissima complessità anche dal punto di vista ambientale, col sottoattraversamento della Zona Centrale Storica [...]	Riteniamo che raggiungere il Politecnico con la Metro 2, costituisca un'operazione complessa in quanto occorre passare sotto la Zona Centrale Storica	pubb		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Non Pertinente	il PUMS recepisce il progetto dell'opera, già vagliato in sede tecnica e non rappresenta la sede per riconsiderarlo sotto questo profilo. Il passaggio nella Zona Centrale Storica è una condizione quasi essenziale per garantire l'attrattività dell'intervento rispetto alla domanda di mobilità metropolitana
31	9	7	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	A giudizio di Pro Natura Torino sarebbe necessario giungere a un riutilizzo della tratta da Madonna di Campagna al capolinea di corso Giulio Cesare della ferrovia Torino Ceres risistemata in occasione delle Olimpiadi dello sci del 2006 e ora abbandonata a seguito del collegamento con la Ferrovia a Rebaudengo. Tale riutilizzo potrebbe anche avvenire con una linea tramviaria veloce a percorso protetto.	A giudizio di Pro Natura Torino sarebbe necessario giungere a un riutilizzo della tratta da Madonna di Campagna al capolinea di corso Giulio Cesare della ferrovia Torino Ceres risistemata in occasione delle Olimpiadi dello sci del 2006 e ora abbandonata a seguito del collegamento con la Ferrovia a Rebaudengo. Tale riutilizzo potrebbe anche avvenire con una linea tramviaria veloce a percorso protetto.	pubb								Accolta	Il Piano prevede già tale opportunità. Il tracciato preesistente della linea Torino-Ceres tra Madonna di Campagna e l'attuale stazione di Torino Dora GTT, così come il proseguimento su via Saint Bon fino a corso Giulio Cesare è oggetto dell'intervento di realizzazione della tranvia T12.
32	9	8	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Metro. (continua) [...] Nel merito formuliamo molti dubbi sulla scelta fatta in merito alla priorità di realizzazione della tratta di Linea 2 da Rebaudengo a corso Novara, che avrebbe un'utenza insignificante [...] la priorità data alla tratta Rebaudengo-Scalo Vanchiglia appare oggi di poca o nulla utilità [...]	a nostro parere la priorità per il tracciato della linea 2 della Metropolitana dovrebbe indirizzarsi verso il ramo che raggiunge la zona industriale di Pescarito e San Mauro, intercettando la forte domanda di mobilità proveniente dai comuni dell'area Nord-Est, cancellando anche la vecchia ipotesi di un collegamento della SP 11 con la sponda destra del fiume Po in un territorio ad alta sensibilità ambientale (ZPS Colletta-Meisino).	pubb		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Non pertinente	Il PUMS non definisce priorità nella progettazione della Metro 2 che andrà definito nelle sedi opportune
33	9	9	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Va anche chiarito se il tracciato della Linea 2 indirizzato verso Orbassano sia di effettiva utilità nel momento in cui RFI sta procedendo alla realizzazione del SFM 5 da Stura a Orbassano, col rischio di un inutile e costoso doppione	Si deve chiarire anche se il tracciato della Linea 2 della Metropolitana sino a Orbassano sia effettivamente utile se si tiene presente che Rete Ferroviaria Italiana sta lavorando alla realizzazione del SFM 5 da Stura a Orbassano, e quindi si creerebbe un inutile e costoso doppione	pubb		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Non accolta	Il PUMS simula gli effetti dalla Metro 2 considerando la realizzazione del SFM5. Ciò nonostante i carichi simulati restano tali da giustificare l'intervento. Si evidenzia inoltre la differente accessibilità e l'area di influenza della stazione SMF5 rispetto alle fermate del previsto prolungamento della M2.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
34	9	10	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Risistemazione di corso Marche Il mantenimento della previsione di un tracciato autostradale (interrato) sull'asse di corso Marche, non trova favorevole Pro Natura Torino, anche se pare ormai abbandonata per gli alti costi. Inoltre l'ipotesiera collegata alla linea Alta Velocità Torino Lione, la cui "tratta nazionale", al momento, è lontana dalla sua progettazione esecutiva e soprattutto non ha finanziamenti certi. Inoltre occorre considerare che tale intervento interessa una vasta area che può presentare problematiche sotto l'aspetto idrogeologico, con un tracciato che interferisce con il subalveo della Dora Riparia giungendo fino al Sangone. Teoricamente può essere comprensibile come soluzione autostradale, per "favorire il collegamento tra le Tangenziali", ma Pro Natura Torino ritiene che gli aspetti negativi siano superiori a quelli apparentemente positivi. La proposta di stabilire un limite di 90 km orari in Tangenziale ci pare utile per contenere le emissioni inquinanti e quindi concordiamo.	Risistemazione di corso Marche Il mantenimento della previsione di un tracciato autostradale (interrato) sull'asse di corso Marche, non trova favorevole Pro Natura Torino, anche se pare ormai abbandonata per gli alti costi. Inoltre l'ipotesiera collegata alla linea Alta Velocità Torino Lione, la cui "tratta nazionale", al momento, è lontana dalla sua progettazione esecutiva e soprattutto non ha finanziamenti certi. Inoltre occorre considerare che tale intervento interessa una vasta area che può presentare problematiche sotto l'aspetto idrogeologico, con un tracciato che interferisce con il subalveo della Dora Riparia giungendo fino al Sangone. Teoricamente può essere comprensibile come soluzione autostradale, per "favorire il collegamento tra le Tangenziali", ma Pro Natura Torino ritiene che gli aspetti negativi siano superiori a quelli apparentemente positivi. La proposta di stabilire un limite di 90 km orari in Tangenziale ci pare utile per contenere le emissioni inquinanti e quindi concordiamo.	Priv		Osservazioni già della consulta ambiente verde	x					Non accolta	Il tracciato di Corso Marche fa parte di strumenti urbanistici vigenti. Si è pertanto recepito quanto proposto e si sono valutati gli effetti sul quadro della mobilità. L'opera mantiene la propria funzione come confermano i dati simulati.
35	9	11	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Gronda est Nello Scenario di Piano Pro Natura Torino esprime il proprio dubbio in merito alla utilità della "Gronda Est", mentre non è stata esplicitata la rinuncia alla Tangenziale Est. Nell'ipotesi che sia abbandonato il progetto della Tangenziale Est, si evidenzia la criticità del riferimento alla "Gronda Est", che dovrebbe costituire il collegamento tra la SS 590 e Andezeno, con la realizzazione di una serie di gallerie sotto il territorio collinare. Questa ipotesi, pur avendo un impatto minore rispetto al preesistente progetto di un tracciato autostradale, comporterebbe gravi danni alle aree agricole comprese fra Chieri, Villastellone e Carmagnola rischiando di costituire un elemento di attrazione di volumi di traffico proveniente dal Basso Canavese e	Gronda est Nello Scenario di Piano Pro Natura Torino esprime il proprio dubbio in merito alla utilità della "Gronda Est", mentre non è stata esplicitata la rinuncia alla Tangenziale Est. Nell'ipotesi che sia abbandonato il progetto della Tangenziale Est, si evidenzia la criticità del riferimento alla "Gronda Est", che dovrebbe costituire il collegamento tra la SS 590 e Andezeno, con la realizzazione di una serie di gallerie sotto il territorio collinare. Questa ipotesi, pur avendo un impatto minore rispetto al preesistente progetto di un tracciato autostradale, comporterebbe gravi danni alle aree agricole comprese fra Chieri, Villastellone e Carmagnola rischiando di costituire un elemento di attrazione di volumi di traffico proveniente dal Basso Canavese e dall'Eporediese.	priv		Osservazioni già della consulta ambiente verde	x					Non accolta	Il territorio est della Città Metroplitana di Torino, pur considerata l'attrattività di alcuni poli presenti, manca da molti anni di una collegamento anulare capace di soddisfare adeguatamente la domanda. Verificata l'eccessiva offerta che deriverebbe dalla realizzazione di un tracciato tangenziale con 2 corsier per senso di marcia, si ritiene efficace adeguare il tracciato esistente con la messa in sicurezza delle strade esistenti e, dove ciò non è possibile, con interventi in variante. Così come definito risulta capace di rispondere alla domanda esistente e potenziale, limitando al minimo gli effetti ambientali. In merito all'alternativa al tracciato autostradale Ivrea-Santià il modello di traffico non verifica tale criticità probabilmente considerato il rango autostradale che, nonostrante gronda est, rende il tragitto migliore per spostamenti di lungo raggio.
36	9	12	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Ospedale dell'ASL 5 Si fa presente che negli Scenari di Piano è previsto, come ormai deciso, l'insediamento ospedaliero dell'ASL5 nella zona industriale di Moncalieri, ai confini con Trofarello. In realtà secondo notizie recenti i responsabili della Sanità regionale prendono atto delle difficoltà da un punto di vista idrico e geologico della località che veniva data per certa e rimangono varie ipotesi per l'effettiva localizzazione, di cui Pro Natura Torino si è occupata da anni anche sotto il punto di vista dell'esistenza di linee di trasporto pubblico per facilitare	Ospedale dell'ASL 5 Si fa presente che negli Scenari di Piano è previsto, come ormai deciso, l'insediamento ospedaliero dell'ASL5 nella zona industriale di Moncalieri, ai confini con Trofarello. In realtà secondo notizie recenti i responsabili della Sanità regionale prendono atto delle difficoltà da un punto di vista idrico e geologico della località che veniva data per certa e rimangono varie ipotesi per l'effettiva localizzazione, di cui Pro Natura Torino si è occupata da anni anche sotto il punto di vista dell'esistenza di linee di trasporto pubblico per facilitare l'accessibilità	gen		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Non accolta	Il PUMS ha recepito le indicazioni regionali in merito ai possibili nuovi poli di attrazione previsti di cui i presidi sanitari costituiscono forse i più rilevanti. Il Piano non è però cogente sulle proprietà, né vincolante, pertanto non sarà il PUMS a fissare la scelta urbanistica localizzativa, semplicemente si è considerato l'eventuale effetto sulla mobilità in fase prliminare, considerato che le successive fasi progettuali avranno di certo studi di traffico più approfonditi
37	9	13	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Sviluppo della mobilità dolce: riteniamo necessari progetti dedicati a migliorare e rendere più sicura la mobilità pedonale, migliorando la sicurezza dei percorsi dedicati a chi cammina (in particolare le persone meno giovani), gli attraversamenti semaforici, la tutela del pedone anche rispetto alla mobilità elettrica. La fruizione della città, mediante il miglioramento della pedonalizzazione, deve realizzare in tempi brevi, e con costi sostenibili, l'obiettivo stabilito per Torino secondo cui i servizi essenziali dovrebbero essere raggiungibili entro il raggio di 15 minuti a piedi, oltre all'abbattimento delle barriere architettoniche per cui esistono specifici progetti che tengono conto delle esigenze delle persone portatrici di disabilità.	Sviluppo della mobilità dolce: riteniamo necessari progetti dedicati a migliorare e rendere più sicura la mobilità pedonale, migliorando la sicurezza dei percorsi dedicati a chi cammina (in particolare le persone meno giovani), gli attraversamenti semaforici, la tutela del pedone anche rispetto alla mobilità elettrica. La fruizione della città, mediante il miglioramento della pedonalizzazione, deve realizzare in tempi brevi, e con costi sostenibili, l'obiettivo stabilito per Torino secondo cui i servizi essenziali dovrebbero essere raggiungibili entro il raggio di 15 minuti a piedi, oltre all'abbattimento delle barriere architettoniche per cui esistono specifici progetti che tengono conto delle esigenze delle persone portatrici di disabilità.	NonMot		Osservazioni già della consulta ambiente verde						Parzialmente accolta	Si tratta di indicazioni già presenti nel piano, che possono essere meglio esplicitate
38	9	14	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Busvie Elettriche Raccomandiamo che esse non siano sviluppate in alternativa ai percorsi su binari protetti, portandone allo smantellamento, ma semmai integrative alle linee tranviarie esistenti.	Busvie elettriche A giudizio di Pro Natura Torino le "busvie elettriche" non devono sostituire linee tramviarie esistenti ma costituire un'utile integrazione al trasporto pubblico, favorendo in tal modo la riduzione del trasporto privato con riduzione dell'inquinamento che questo tipo di mobilità	pubb		Osservazioni già della consulta ambiente verde	x					Parzialmente accolta	Il PUMS ha cura di assicurare una corretta gerarchia nei sistemi di trasporto pubblico urbano (metropolitana, tram, bus elettrico e termico) orientando gli interventi verso le soluzioni di maggiore efficacia, anche con riferimento al contenimento dei falsi costi.
39	9	15	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Navigazione fluviale Tra le Schede degli Interventi confermiamo come nel precedente documento da noi trasmesso alla Città Metropolitana la nostra valutazione critica in merito al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, da inserire in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese, e ben difficilmente inquadrabile nel sistema della mobilità urbana.	Navigazione fluviale Tra le Schede degli Interventi confermiamo la valutazione negativa di Pro Natura Torino al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, che dovrebbe essere inserita in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese. Pertanto si ritiene non si debba inserire la navigazione fluviale fra le soluzioni di mobilità urbana.	pubb		Osservazioni già della consulta ambiente verde	x					Non pertinente	La navigazione fluviale rappresenta una servizio a carattere eminentemente turistico, ed in quanto tale è escluso dalle competenze del PUMS
40	9	16	28/07/2021	80213	Pro Natura (Paola Campassi)	Altre proposte: ci permettiamo evidenziare la necessità di ripristinare il collegamento ferroviario già esistente da Rivarolo a Pont Canavese e da Rivarolo a Castellamonte.	Mentre si concorda con quanto previsto sulle linee Torino - Pinerolo - Torre Pellice, Torino - Ceres e Torino - Rivarolo, ci permettiamo evidenziare la necessità di ripristinare il collegamento ferroviario già esistente da Rivarolo a Pont Canavese e da Rivarolo a Castellamonte. In tal modo si raccoglierebbe un bacino d'utenza considerevole e, in particolare per la linea di Pont Canavese, sarebbe favorito il turismo verso le Valli piemontesi del Parco nazionale del Gran Paradiso.	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	La linea Rivarolo-Pont è attualmente in esercizio ed il piano conferma la situazione corrente. Il servizio su questa linea è contemplato nello scenario evolutivo SFM. Invece la linea Rivarolo-Castellamonte, ormai totalmente disarmata, non è più recuperabile, anche a causa della presenza della galleria in uscita dalla stazione di Rivarolo.
41	10	1	29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	In merito al tema delle piste ciclabili, si chiede di inserire negli elaborati del PUMS la costruenda pista ciclopedonale posta lungo la SP174 (via San Luigi) di collegamento tra i comuni di Rivalta di Torino e Orbassano	In merito al tema delle piste ciclabili, si chiede di inserire negli elaborati del PUMS la costruenda pista ciclopedonale posta lungo la SP174 (via San Luigi) di collegamento tra i comuni di Rivalta di Torino e Orbassano	NonMot		Marengo						Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato e aggiorna le cartografie, demandando allo strumento attuativo (Biciplan) ulteriori approfondimenti progettuali.
42	10	2	29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	In merito al tema della sicurezza stradale si propone: di prevedere il raddoppio degli gli innesti sulla rotatoria prossima alla camera mortuaria lungo la SP174 sui tre bracci esistenti provenienti da: variante del Dojrone, via San Luigi tratto proveniente da Beinasco, strada provinciale 175 nel tratto proveniente dalla Tangenziale di Torino, così come già prospettato dall'ufficio Viabilità 2 della Città Metropolitana di Torino; di prevedere l'illuminazione delle rotatorie ora sprovviste di impianto illuminante; di inserire una previsione che permetta di incrementare la sicurezza dei pedoni per l'attraversamento stradale (es. introduzione di passaggi pedonali ad alta visibilità) in corrispondenza dell'intersezione tra via I Maggio e via Circonvallazione esterna di Orbassano (SP143);	In merito al tema della sicurezza stradale si propone: di prevedere il raddoppio degli gli innesti sulla rotatoria prossima alla camera mortuaria lungo la SP174 sui tre bracci esistenti provenienti da: variante del Dojrone, via San Luigi tratto proveniente da Beinasco, strada provinciale 175 nel tratto proveniente dalla Tangenziale di Torino, così come già prospettato dall'ufficio Viabilità 2 della Città Metropolitana di Torino; di prevedere l'illuminazione delle rotatorie ora sprovviste di impianto illuminante; di inserire una previsione che permetta di incrementare la sicurezza dei pedoni per l'attraversamento stradale (es. introduzione di passaggi pedonali ad alta visibilità) in corrispondenza dell'intersezione tra via I Maggio e via Circonvallazione esterna di Orbassano (SP143);	priv		Marengo						Accolta	L'intervento è stato inserito nella documentazione di piano

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
43	10	3	29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	In merito al tema del trasporto pubblico si chiede di prendere atto di quanto già concordato con GTT in merito alla linea del 43 relativamente allo spostamento del capolinea da piazza Cervi a via Gorizia, oggetto della DGC n. 139 del 27/07/2021	In merito al tema del trasporto pubblico si chiede di prendere atto di quanto già concordato con GTT in merito alla linea del 43 relativamente allo spostamento del capolinea da piazza Cervi a via Gorizia, oggetto della DGC n. 139 del 27/07/2021	pubb		Marengo						Accolta	L'intervento è stato inserito nella documentazione di piano
44	10	4	29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	Si ribadisce la richiesta di eliminazione del Casello di Beinasco, senza aggravio di costi per gli utilizzatori dell'autostrada, al fine di ridurre il traffico in uscita dal Sito come alternativa alla Tangenziale e l'inquinamento da esso derivante	Si ribadisce la richiesta di eliminazione del Casello di Beinasco, senza aggravio di costi per gli utilizzatori dell'autostrada, al fine di ridurre il traffico in uscita dal Sito come alternativa alla Tangenziale e l'inquinamento da esso derivante	priv		Marengo						Accolta	L'intervento è già inserito nella documentazione di piano
45	10	5	29/07/2021	80647	Comune di Rivalta di Torino	In merito alla mobilità non motorizzata si chiede di adeguare la zona 30 km prevista ad Orbassano anche sul territorio di Rivalta di Torino in corrispondenza di via Torino in frazione Pasta;	In merito alla mobilità non motorizzata si chiede di adeguare la zona 30 km prevista ad Orbassano anche sul territorio di Rivalta di Torino in corrispondenza di via Torino in frazione Pasta;	NonMot		Marengo						Accolta	L'intervento è stato inserito nella documentazione di piano
46	11	1	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Si ritiene che, per quanto riguarda il tema dell'intermodalità, all'interno del Piano non si sia dato uno spazio adeguato alla trattazione dei nodi di interscambio e all'importanza di una loro progettazione interdisciplinare affinché possano essere raggiunti con la massima efficacia gli obiettivi della diversione modale, attraverso l'offerta di adeguati servizi volti a soddisfare e ad ampliare la potenziale utenza. Si chiede pertanto che, per i nodi più rilevanti individuati dal PUMS, si prescriva, che in sede progettuale si affrontino i seguenti aspetti: - sviluppare un'analisi delle caratteristiche territoriali specifiche dell'area di influenza del nodo - stimare, con specifiche indagini di mercato o per analogia, quali servizi alle persone e alle cose, soprattutto innovativi, che possibilmente siano fonte di reddito, si possano erogare ai viaggiatori, ai residenti e ai turisti; di conseguenza quali attività e quali spazi, oltre al locale commerciale polifunzionale, potranno essere previsti nel nodo di interscambio. - esaminare con accuratezza la viabilità di accesso al parcheggio, che sia adeguata ad accogliere i flussi di traffico incrementali, sia in entrata sia in uscita, senza provocare congestioni. - effettuare i necessari monitoraggi nel tempo ante operam e post operam.	Si ritiene che, per quanto riguarda il tema dell'intermodalità, all'interno del Piano non si sia dato uno spazio adeguato alla trattazione dei nodi di interscambio e all'importanza di una loro progettazione interdisciplinare affinché possano essere raggiunti con la massima efficacia gli obiettivi della diversione modale, attraverso l'offerta di adeguati servizi volti a soddisfare e ad ampliare la potenziale utenza. Si chiede pertanto che, per i nodi più rilevanti individuati dal PUMS, si prescriva, che in sede progettuale si affrontino i seguenti aspetti: - sviluppare un'analisi delle caratteristiche territoriali specifiche dell'area di influenza del nodo - stimare, con specifiche indagini di mercato o per analogia, quali servizi alle persone e alle cose, soprattutto innovativi, che possibilmente siano fonte di reddito, si possano erogare ai viaggiatori, ai residenti e ai turisti; di conseguenza quali attività e quali spazi, oltre al locale commerciale polifunzionale, potranno essere previsti nel nodo di interscambio. - esaminare con accuratezza la viabilità di accesso al parcheggio, che sia adeguata ad accogliere i flussi di traffico incrementali, sia in entrata sia in uscita, senza provocare congestioni. - effettuare i necessari monitoraggi nel tempo ante operam e post operam.	pubb		Marengo	x					Parzialmente accolta	Il PUMS non può prescrivere, ma alcune delle note segnalata sono state affrontate nella radazione del piano stesso e verificate per i nodi di interscambio considerato. I temi sollevati verranno richiamati come elementi utili per la successiva fase di progettazione di maggior dettaglio dei nodi di interscambio, oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
47	11	2	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Si chiede che la Città Metropolitana di Torino, in caso di nodi di interscambio di particolare complessità, attraverso i suoi servizi interni o tramite altre soluzioni comparabili, fornisca ai Comuni un adeguato supporto tecnico/ amministrativo/ giuridico in vista della definizione della documentazione di gara basandosi sulle migliori pratiche disponibili (es. valutazione preliminare di diverse alternative gestionali e tariffarie per la ricerca delle soluzioni più convenienti, definizione dei requisiti da richiedere ai concorrenti e dei relativi criteri di valutazione in sede di gara, ecc.).	Si chiede che la Città Metropolitana di Torino, in caso di nodi di interscambio di particolare complessità, attraverso i suoi servizi interni o tramite altre soluzioni comparabili, fornisca ai Comuni un adeguato supporto tecnico/ amministrativo/ giuridico in vista della definizione della documentazione di gara basandosi sulle migliori pratiche disponibili (es. valutazione preliminare di diverse alternative gestionali e tariffarie per la ricerca delle soluzioni più convenienti, definizione dei requisiti da richiedere ai concorrenti e dei relativi criteri di valutazione in sede di gara, ecc.).	pubb		Marengo						Non pertinente	Tale aspetto non riguarda i temi di pertinenza del PUMS. Ciò nonostante la Città Metropolitana di Torino, attraverso il Servizio di Assistenza Tecnica ai comuni risponde a richieste in tal senso.
48	11	3	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	a) nell'Allegato K al piano (Schede interventi), punto 4 - Mobilità motorizzata individuale, alla pag. 23, dopo l'intervento contraddistinto con codice PUMS V.06.06, sempre nel Comune di Avigliana, sia inserito con la massima priorità l'intervento di Razionalizzazione della viabilità di accesso al parcheggio intermodale SFM3 di Buttigliera Alta - Ferriera afferente la rotatoria lungo la Statale n. 25	a) nell'Allegato K al piano (Schede interventi), punto 4 - Mobilità motorizzata individuale, alla pag. 23, dopo l'intervento contraddistinto con codice PUMS V.06.06, sempre nel Comune di Avigliana, sia inserito con la massima priorità l'intervento di Razionalizzazione della viabilità di accesso al parcheggio intermodale SFM3 di Buttigliera Alta - Ferriera afferente la rotatoria lungo la Statale n. 25	priv	pubb	Marengo						Accolta	Il piano recepisce la richiesta
49	11	4	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	b) che nell'Allegato K al piano (Schede interventi), punto 5.1 - "Mobilità motorizzata collettiva - Rete ferroviaria", alla pag. 27, la descrizione attuale dell'intervento contraddistinto dal codice PUMS F.06.04: "Nuova Stazione ferroviaria di Ferriera", sia sostituita con la seguente: "Nuova Fermata SFM3 di Buttigliera Alta – Ferriera con annesso parcheggio di interscambio modale"	b) che nell'Allegato K al piano (Schede interventi), punto 5.1 - "Mobilità motorizzata collettiva - Rete ferroviaria", alla pag. 27, la descrizione attuale dell'intervento contraddistinto dal codice PUMS F.06.04: "Nuova Stazione ferroviaria di Ferriera", sia sostituita con la seguente: "Nuova Fermata SFM3 di Buttigliera Alta – Ferriera con annesso parcheggio di interscambio modale"	pubb		Marengo						Accolta	Il piano recepisce la richiesta
50	11	5	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	c) che insieme all'elenco degli interventi previsti al punto 5.1 - "Mobilità motorizzata collettiva - Rete ferroviaria" si inserisca il grafico della Rete SFM aggiornata con le nuove fermate (già pubblicato in precedenti documenti PUMS)	c) che insieme all'elenco degli interventi previsti al punto 5.1 - "Mobilità motorizzata collettiva - Rete ferroviaria" si inserisca il grafico della Rete SFM aggiornata con le nuove fermate (già pubblicato in precedenti documenti PUMS)	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Il piano recepisce la richiesta riportandola però alle tavole fuori testo, di formato adeguato alla rappresentazione grafica della modifica.
51	11	6	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	d) che nei documenti di Piano, Allegati e VAS/VI, si utilizzi preferibilmente la dizione concordata con RFI – Italferr: "Fermata di Buttigliera Alta – Ferriera" eventualmente, quando opportuno, con l'aggiunta "con annesso parcheggio di interscambio".	d) che nei documenti di Piano, Allegati e VAS/VI, si utilizzi preferibilmente la dizione concordata con RFI – Italferr: "Fermata di Buttigliera Alta – Ferriera" eventualmente, quando opportuno, con l'aggiunta "con annesso parcheggio di interscambio".	pubb		Marengo						Accolta	Il piano recepisce la richiesta
52	11	7	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Fermata SFM3-1. Si proceda al più presto alla progettazione delle modifiche alla viabilità esistente per migliorare l'accesso al nodo di interscambio e alla loro realizzazione improrogabilmente entro la metà del 2023, data prevista di ultimazione dei lavori appaltati da RFI	Fermata SFM3-1. Si proceda al più presto alla progettazione delle modifiche alla viabilità esistente per migliorare l'accesso al nodo di interscambio e alla loro realizzazione improrogabilmente entro la metà del 2023, data prevista di ultimazione dei lavori appaltati da RFI	pubb		Marengo						Non pertinente	Relativamente a tale progettualità, di dettaglio, si rimanda alle successive fasi di progettazione
53	11	8	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Fermata SFM3-2. Si provveda a stimare la domanda aggiuntiva di traffico dovuta all'entrata in esercizio della nuova Fermata SFM3, sia da e verso Torino sia da e verso Susa/ Bardonecchia e il conseguente coefficiente di riempimento del parcheggio in più archi temporali, al fine di proporre gradualmente i necessari interventi complementari perché si realizzi un nodo intermodale di avanguardia, con soluzioni tecnico-energetico-gestionali innovative, grazie anche alla partecipazione tra pubblico e privato secondo le più recenti esperienze di mobilità intermodale	Fermata SFM3-2. Si provveda a stimare la domanda aggiuntiva di traffico dovuta all'entrata in esercizio della nuova Fermata SFM3, sia da e verso Torino sia da e verso Susa/ Bardonecchia e il conseguente coefficiente di riempimento del parcheggio in più archi temporali, al fine di proporre gradualmente i necessari interventi complementari perché si realizzi un nodo intermodale di avanguardia, con soluzioni tecnico-energetico-gestionali innovative, grazie anche alla partecipazione tra pubblico e privato secondo le più recenti esperienze di mobilità intermodale	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Il piano simula il servizio aggiuntivo nella nuova fermata di Buttigliera Alta-Ferriera e i passeggeri aggiuntivi su SFM3 (inclusi quelli deviati da altre fermate o altri modi di trasporto). Le analisi di dettaglio sulla capacità del parcheggio, così come la progettazione del nodo di interscambio esulano dagli obiettivi del PUMS.
54	11	9	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Fermata SFM3-3. Si incoraggi lo sviluppo del MaaS (Mobility as a Service), con piattaforme tecnologiche che consentano di rendere disponibili i diversi servizi di mobilità offerti dal territorio (sosta, pedaggio, taxi, car-sharing, bike-sharing, car-pooling, TPL su ferro e su gomma, prenotazione servizi a chiamata, ecc.), armonizzando le varie informazioni e consentendo un pagamento unico per i servizi anche se gestiti da operatori differenti.	Fermata SFM3-3. Si incoraggi lo sviluppo del MaaS (Mobility as a Service), con piattaforme tecnologiche che consentano di rendere disponibili i diversi servizi di mobilità offerti dal territorio (sosta, pedaggio, taxi, car-sharing, bike-sharing, car-pooling, TPL su ferro e su gomma, prenotazione servizi a chiamata, ecc.), armonizzando le varie informazioni e consentendo un pagamento unico per i servizi anche se gestiti da operatori differenti.	pubb		Marengo						Accolta	Il piano comprende già lo sviluppo del MaaS nelle forme previste, richiamandone l'opportunità e la potenzialità.
55	11	10	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Fermata SFM3 -4. Si valuti la possibilità di dedicare una parte dei parcheggi a sosta custodita ed eventualmente, in prospettiva, a pagamento, e una parte a sosta di lunga durata (anche in considerazione del collegamento rapido SFM con l'aeroporto di Caselle), con possibilità di incentivi grazie a specifiche convenzioni, nell'intento di promuovere l'utilizzo del biglietto unico integrato	Fermata SFM3 -4. Si valuti la possibilità di dedicare una parte dei parcheggi a sosta custodita ed eventualmente, in prospettiva, a pagamento, e una parte a sosta di lunga durata (anche in considerazione del collegamento rapido SFM con l'aeroporto di Caselle), con possibilità di incentivi grazie a specifiche convenzioni, nell'intento di promuovere l'utilizzo del biglietto unico integrato	pubb		Marengo						Non pertinente	Quanto osservato rentra nelle fasi di esercizio del parcheggio che non sono definiti dal PUMS, pur considerando quanto osservato condivisibile

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
56	11	11	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	Fermata SFM3 - 5. Si affrontino per tempo gli aspetti gestionali del Bike box, secondo le migliori pratiche, prevedendo che almeno una parte di esso sia custodita e che sia prevista l'attività di affitto di biciclette normali e a pedalata assistita, di scooter normali ed elettrici (per raggiungere i centri vicini sulla Collina morenica occorre superare alcuni dislivelli), considerando inoltre la possibile presenza di uno spazio destinato a ciclo-officina	Fermata SFM3 - 5. Si affrontino per tempo gli aspetti gestionali del Bike box, secondo le migliori pratiche, prevedendo che almeno una parte di esso sia custodita e che sia prevista l'attività di affitto di biciclette normali e a pedalata assistita, di scooter normali ed elettrici (per raggiungere i centri vicini sulla Collina morenica occorre superare alcuni dislivelli), considerando inoltre la possibile presenza di uno spazio destinato a ciclo-officina	NonMot	pubb	Marengo						Non pertinente	Quanto osservato rentra nelle fasi di esercizio del parcheggio che non sono definiti dal PUMS, pur considerando quanto osservato condivisibile.
57	11	12		81339	Comune di Buttigliera Alta	6. Si valuti la possibilità che negli spazi della Fermata e dell'annesso parcheggio siano collocabili: (elenco di servizi)	6. Si valuti la possibilità che negli spazi della Fermata e dell'annesso parcheggio siano collocabili: (elenco di servizi)	pubb		Marengo						Non pertinente	Quanto osservato rentra nelle fasi di esercizio del parcheggio che non sono definiti dal PUMS, pur considerando quanto osservato condivisibile
58	11	13	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	7. Sia fornito un adeguato supporto tecnico/ amministrativo/ giuridico in vista delle gare di gestione dei servizi che il Comune di Buttigliera Alta deciderà eventualmente di espletare	7. Sia fornito un adeguato supporto tecnico/ amministrativo/ giuridico in vista delle gare di gestione dei servizi che il Comune di Buttigliera Alta deciderà eventualmente di espletare	pubb		Marengo						Non pertinente	Tale aspetto non riguarda i temi di pertinenza del PUMS. Ciò nonostante la Città Metropolitana di Torino, attraverso il Servizio di Assistenza Tecnica ai comuni risponde a richieste in tal senso.
59	11	14	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	8. Siano effettuati i monitoraggi ante operam e post operam per valutare l'efficacia dell'intervento intermodale e provvedere, se del caso, a ottimizzare i servizi forniti con idonei provvedimenti mirati	8. Siano effettuati i monitoraggi ante operam e post operam per valutare l'efficacia dell'intervento intermodale e provvedere, se del caso, a ottimizzare i servizi forniti con idonei provvedimenti mirati	Gen		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS prevede un programma di monitoraggio che, anche in funzione di quanto richiesto, prevede verifiche post opera per valutare l'andamento dell'insieme degli interventi di piano
60	11	15	03/08/2021	81339	Comune di Buttigliera Alta	9. Sia fornito un sostegno per le attività di comunicazione e promozione che il Comune di Buttigliera Alta ha in animo di continuare a svolgere per coinvolgere la cittadinanza e gli operatori locali e per fornire loro precise informazioni:	9. Sia fornito un sostegno per le attività di comunicazione e promozione che il Comune di Buttigliera Alta ha in animo di continuare a svolgere per coinvolgere la cittadinanza e gli operatori locali e per fornire loro precise informazioni:	Gen		Marengo						Non pertinente	Tale aspetto non riguarda i temi di pertinenza del PUMS. Ciò nonostante la Città Metropolitana di Torino, attraverso il Servizio di Assistenza Tecnica ai comuni risponde a richieste in tal senso.
61	12	1	04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	Per il Comune di Rivarossa è essenziale la realizzazione del prolungamento della 460 nel tratto Lombardore – Front ai fini di perseguire gli obiettivi del P.U.M.S. per gli aspetti legati alla qualità ambientale, sicurezza e utilizzo di mezzi alternativi a basso impatto (biciclette, mezzi alimentati ad	Per il Comune di Rivarossa è essenziale la realizzazione del prolungamento della 460 nel tratto Lombardore – Front ai fini di perseguire gli obiettivi del P.U.M.S. per gli aspetti legati alla qualità ambientale, sicurezza e utilizzo di mezzi alternativi a basso impatto (biciclette, mezzi alimentati ad	Priv		Tizzani						Accolta	Il piano recepisce già la richiesta; l'asse risulta comunque scarsamente attrattivo rispetto ai flussi veicolari simulati
62	12	2	04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	L'amministrazione valuta favorevolmente il passaggio da 6 a 8 km della distanza per il raggiungimento della più vicina stazione ferroviaria in quanto questo permetterebbe l'utilizzo di bike/mezzi elettrici.	L'amministrazione valuta favorevolmente il passaggio da 6 a 8 km della distanza per il raggiungimento della più vicina stazione ferroviaria in quanto questo permetterebbe l'utilizzo di bike/mezzi elettrici.	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Il tema dei km da considerare per la potenzialità della proposta di bike to rail è in linea con quanto riportato in letteratura e considera i tempi e km medi che gli utenti della bicicletta sono disposti a percorrere. Aumentare tale valore comporterebbe il rischio di sovrastimare il potenziale, fermo restando che l'evoluzione delle biciclette elettriche potrebbe sicuramente permettere tragitti maggiori e in contesti con dislivelli significativi. Inoltre, si raccomanda in fase attuativa (Biciplan) l'eventuale individuazione di un itinerario ad hoc (anche tramite la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili in sede autonoma) che permetta di ridurre notevolmente le distanze dalla più vicina stazione.
63	12	3	04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	Si fa inoltre presente che i mezzi pubblici che attraversano il territorio di Rivarossa (tratta Torino – Forno) sono vetusti e di conseguenza altamente inquinanti.	Si fa inoltre presente che i mezzi pubblici che attraversano il territorio di Rivarossa (tratta Torino – Forno) sono vetusti e di conseguenza altamente inquinanti.	pubb		Marengo						Non pertinente	Si prende atto della segnalazione che però non è oggetto del PUMS in cui in ogni caso si prevede un ricambio dei messi anche pubblici arrivando ad un valore % significativo di parco elettrico entro 10 anni
64	12	4	04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	Manca il collegamento con i centri dotati dei servizi essenziali quali ospedali e servizi sanitari ed amministrativi.	Manca il collegamento con i centri dotati dei servizi essenziali quali ospedali e servizi sanitari ed amministrativi.	pubb		Marengo						Accolta	Il piano prevede già un aumento delle frequenze della linea Torino-Forno. Ulteriori approfondimenti conseguenti ad osservazioni più specifiche potranno essere oggetto di studio nel Piano dell'Accessibilità
65	12	5	04/08/2021	81915	Comune di Rivarossa	La struttura del centro abitato non consente la realizzazione di marciapiedi/percorsi a norma con le barriere architettoniche	La struttura del centro abitato non consente la realizzazione di marciapiedi/percorsi a norma con le barriere architettoniche	priv		Marengo						Non pertinente	Il PUMS non prevede interventi di tale dettaglio ma nel caso in specie si ritiene utile segnalare la necessità di prevedere, con le soluzioni possibili, interventi che possano garantire il diritto di accessibilità per tutti in totale sicurezza
66	13	1	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	In merito al prolungamento della linea M1 della Metropolitana di Torino attualmente è in fase di realizzazione il nuovo capolinea nella fermata Cascine Vica, nei pressi dell'uscita dello svincolo della tangenziale, ma è attualmente in fase di studio il progetto della fattibilità tecnico-economica per la prosecuzione del percorso fino al centro di Rivoli. L'ipotesi progettuale è la prosecuzione del tracciato al di sotto di Corso Susa fino alla regione Perosa, nei pressi dello svincolo dell'autostrada per il Frejus. Queste ipotesi di evoluzione del percorso, sono ormai piuttosto avanzate e portano necessariamente ad un ripensamento sostanziale dell'attuale sistema di viabilità, con importanti ricadute anche a livello sovracomunale. Si prende atto che la verifica specifica degli elementi delineati nel precedente parere e sopra riassunti verranno analizzati successivamente in una valutazione specifica dei nodi di interscambio tra i mezzi del TPL ed i mezzi privati.	In merito al prolungamento della linea M1 della Metropolitana di Torino attualmente è in fase di realizzazione il nuovo capolinea nella fermata Cascine Vica, nei pressi dell'uscita dello svincolo della tangenziale, ma è attualmente in fase di studio il progetto della fattibilità tecnico-economica per la prosecuzione del percorso fino al centro di Rivoli. L'ipotesi progettuale è la prosecuzione del tracciato al di sotto di Corso Susa fino alla regione Perosa, nei pressi dello svincolo dell'autostrada per il Frejus. Queste ipotesi di evoluzione del percorso, sono ormai piuttosto avanzate e portano necessariamente ad un ripensamento sostanziale dell'attuale sistema di viabilità, con importanti ricadute anche a livello sovracomunale. Si prende atto che la verifica specifica degli elementi delineati nel precedente parere e sopra riassunti verranno analizzati successivamente in una valutazione specifica dei nodi di interscambio tra i mezzi del TPL ed i mezzi privati.	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS ha sviluppato una valutazione specifica sul nodo di Perosa. Inoltre i successivi piani esecutivi, in particolare il piano dell'accessibilità andrà ad approfondire ulteriormente la funzione dei nodi di interscambio
67	13	2	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	l'azione della "road diet" è tra quegli interventi volti a potenziare la mobilità non motorizzata e creare un favorevole interscambio tra TPL (linee della metropolitana in particolare) ed una mobilità ciclabile che sempre più vuole porsi come alternativa ai veicoli motorizzati. Pur cogliendo in maniera favorevole questa proposta, sarà necessario dedicare un preciso approfondimento dell'applicazione di questa azione, tenendo conto delle caratteristiche peculiari del territorio (la maggior parte del tracciato di Corso Francia a Rivoli è attualmente mancante del controviale, almeno da un lato della strada) e preservando la forte valenza ambientale del collegamento che questo importante corso regala, per la connessione visiva tra le residenze Sabaude del Castello di Rivoli e la Basilica di Superga: vi è dunque la necessità paesaggistica e storica, di mantenere l'allineamento del corso che le alberature e l'illuminazione notturna consentono di identificare in maniera inequivocabile dal Piazzale Mafalda di Savoia, principale punto di osservazione panoramica della Città di Rivoli, suggerito anche dai funzionari della Soprintendenza.	l'azione della "road diet" è tra quegli interventi volti a potenziare la mobilità non motorizzata e creare un favorevole interscambio tra TPL (linee della metropolitana in particolare) ed una mobilità ciclabile che sempre più vuole porsi come alternativa ai veicoli motorizzati. Pur cogliendo in maniera favorevole questa proposta, sarà necessario dedicare un preciso approfondimento dell'applicazione di questa azione, tenendo conto delle caratteristiche peculiari del territorio (la maggior parte del tracciato di Corso Francia a Rivoli è attualmente mancante del controviale, almeno da un lato della strada) e preservando la forte valenza ambientale del collegamento che questo importante corso regala, per la connessione visiva tra le residenze Sabaude del Castello di Rivoli e la Basilica di Superga: vi è dunque la necessità paesaggistica e storica, di mantenere l'allineamento del corso che le alberature e l'illuminazione notturna consentono di identificare in maniera inequivocabile dal Piazzale Mafalda di Savoia, principale punto di osservazione panoramica della Città di Rivoli, suggerito anche dai funzionari della Soprintendenza.	priv		Marengo						Accolta	Il *road diet* sarà oggetto di specifico approfondimento nell'ambito dei successivi piani di settore. In particiolare il Biciplan andrà ad approfondire tale aspetto.
68	13	3	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	Un altro problema evidenziato riguarda una soluzione per il traffico di mero attraversamento della Città dovuto alla moltitudine di automobilisti che per evitare il pagamento del pedaggio autostradale del casello di Bruere preferiscono utilizzare l'uscita di Corso Susa ed attraversare l'intero centro abitato di Rivoli, per poi raggiungere la propria destinazione al di fuori dei confini comunali. Si prende atto che si prevede la risoluzione di questa criticità grazie al nuovo schema tariffario della tangenziale e che, come è anche stato preannunciato negli incontri pubblici, dovrebbe portare alla soppressione del casello di Bruere;	Un altro problema evidenziato riguarda una soluzione per il traffico di mero attraversamento della Città dovuto alla moltitudine di automobilisti che per evitare il pagamento del pedaggio autostradale del casello di Bruere preferiscono utilizzare l'uscita di Corso Susa ed attraversare l'intero centro abitato di Rivoli, per poi raggiungere la propria destinazione al di fuori dei confini comunali. Si prende atto che si prevede la risoluzione di questa criticità grazie al nuovo schema tariffario della tangenziale e che, come è anche stato preannunciato negli incontri pubblici, dovrebbe portare alla soppressione del casello di Bruere;	priv		Marengo						Accolta	Si conferma che il PUMS contiene la previsione di nuovo schema tariffario tangenziale che porterebbe alla soppressione del casello citato

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
69	13	4	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	In merito al Trasporto Pubblico Locale, nel precedente parere si era messo in luce come attualmente il Comune di Rivoli abbia necessità di una forte implementazione, soprattutto per il collegamento con la zona industriale e le due frazioni di Bruere e Tetti Neirotti, suggerendo anche la possibilità di valutare l'efficacia della realizzazione di una stazione ferroviaria, vista comunque la presenza del tracciato sul territorio comunale, con gli impatti ambientali che questo comporta. Si prende atto che le implementazioni del TPL saranno a breve valutate nel Piano dell'accessibilità che è in fase di elaborazione. Anche se la valutazione della realizzazione di una stazione ferroviaria esce dall'orizzonte temporale del PUMS, si ritiene importante che anche tale possibilità venga valutata nella Pianificazione di settore, in corso di studio e redazione.	In merito al Trasporto Pubblico Locale, nel precedente parere si era messo in luce come attualmente il Comune di Rivoli abbia necessità di una forte implementazione, soprattutto per il collegamento con la zona industriale e le due frazioni di Bruere e Tetti Neirotti, suggerendo anche la possibilità di valutare l'efficacia della realizzazione di una stazione ferroviaria, vista comunque la presenza del tracciato sul territorio comunale, con gli impatti ambientali che questo comporta. Si prende atto che le implementazioni del TPL saranno a breve valutate nel Piano dell'accessibilità che è in fase di elaborazione. Anche se la valutazione della realizzazione di una stazione ferroviaria esce dall'orizzonte temporale del PUMS, si ritiene importante che anche tale possibilità venga valutata nella Pianificazione di settore, in corso di studio e redazione.	pubb		Marengo						Accolta	Si conferma che, quanto riportato nell'osservazione, è oggetto di approfondimento in corso nella redazione del Piano dell'accessibilità
70	13	5	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	Per quanto riguarda le osservazioni più strettamente ambientali inerenti il potenziale impatto sulle acque superficiali e sotterranee e l'inquinamento luminoso, nel RA si argomenta che tali elementi saranno oggetto di puntuale approfondimento nella fase attuativa degli interventi programmati, per quanto riguarda le acque, e per quanto riguarda l'illuminazione, nella pianificazione energetica riguardante i progressivi investimenti di qualificazione. In merito a questo punto non si condivide l'impostazione di demandare a successive pianificazioni o progettazioni la valutazione degli impatti sulle acque e dell'inquinamento luminoso: nell'ambito dello specifico tema della mobilità il PUMS dovrebbe fornire almeno degli elementi minimi di valutazione e progettazione, come ad esempio definire l'obbligatorietà di gestione delle acque meteoriche relative a qualunque tipo di viabilità, definendo magari standard minimi differenti a seconda della classificazione della strada o della localizzazione della stessa, o dei requisiti base per l'illuminazione sicura e sostenibile di piste e strade.	Per quanto riguarda le osservazioni più strettamente ambientali inerenti il potenziale impatto sulle acque superficiali e sotterranee e l'inquinamento luminoso, nel RA si argomenta che tali elementi saranno oggetto di puntuale approfondimento nella fase attuativa degli interventi programmati, per quanto riguarda le acque, e per quanto riguarda l'illuminazione, nella pianificazione energetica riguardante i progressivi investimenti di qualificazione. In merito a questo punto non si condivide l'impostazione di demandare a successive pianificazioni o progettazioni la valutazione degli impatti sulle acque e dell'inquinamento luminoso: nell'ambito dello specifico tema della mobilità il PUMS dovrebbe fornire almeno degli elementi minimi di valutazione e progettazione, come ad esempio definire l'obbligatorietà di gestione delle acque meteoriche relative a qualunque tipo di viabilità, definendo magari standard minimi differenti a seconda della classificazione della strada o della localizzazione della stessa, o dei requisiti base per l'illuminazione sicura e sostenibile di piste e strade.	vas								Non accolta	Pur condividendo lo spirito di attenzione espresso da contributo in merito ai temi segnalati, si riscontra come non sia nelle facoltà del PUMS, piano di settore e di carattere programmatico, quella di definire elementi di 'obbligatorietà', peraltro su tematiche ampiamente presidiate da disposizioni normative e regolamentari condizionanti la fase progettuale e attuativa degli interventi.
71	13	6	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 3.1 - non è stata indicata la pista della ciclopolitana (SCM – sistema ciclabile metropolitano) che collega la stazione ferroviaria di Alpignano con l'attuale capolinea della metropolitana Fermi a Collegno, attraversando il comune di Rivoli i cui lavori sono in fase di ultimazione, (si allega elaborato planimetrico del percorso);	nella tavola 3.1 - non è stata indicata la pista della ciclopolitana (SCM – sistema ciclabile metropolitano) che collega la stazione ferroviaria di Alpignano con l'attuale capolinea della metropolitana Fermi a Collegno, attraversando il comune di Rivoli i cui lavori sono in fase di ultimazione, (si allega elaborato planimetrico del percorso);	NonMot		Marengo						Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato e aggiorna le cartografie, demandando allo strumento attuativo (Biciplan) ulteriori approfondimenti progettuali.
72	13	7	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 3.2 è indicata una possibile futura ciclostrada P33 che transiterebbe su tutto Corso Francia fino a raggiungere la collina di Rivoli, risalendo su via Piol: tale soluzione non appare pienamente congruente perché l'Amministrazione Comunale ha istituito lungo via Piol un divieto di transito alle bici, dettate da motivi di sicurezza dei pedoni, data la forte acclività e la pavimentazione della strada che rendono difficoltoso il transito in salita e particolarmente sdrucciolevole e pericoloso il percorso di discesa;	nella tavola 3.2 è indicata una possibile futura ciclostrada P33 che transiterebbe su tutto Corso Francia fino a raggiungere la collina di Rivoli, risalendo su via Piol: tale soluzione non appare pienamente congruente perché l'Amministrazione Comunale ha istituito lungo via Piol un divieto di transito alle bici, dettate da motivi di sicurezza dei pedoni, data la forte acclività e la pavimentazione della strada che rendono difficoltoso il transito in salita e particolarmente sdrucciolevole e pericoloso il percorso di discesa;	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	L'itinerario in oggetto non si riferice al percorso provinciale P33 ma al PCIR (Percorso Ciclabile di Interesse Regionale) 15 "Corona di Delizie". Essendo un percorso di Interesse regionale, indivduato dal PRMC, occorre una verifica con la Regione per una possibile modifica dell'itinerario, per quanto le perplessità riguardo alla sicurezza ciclabile di tale tratto siano ampiemanete condivisibili. Si rimanda dunque al Biciplan la verifica puntuale delle criticità relative a percorsi regionali e provinciali.
73	13	8	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 3.2 sarebbe di interesse dell'Amministrazione Comunale inserire un percorso ciclabile lungo via Pavia per collegare Corso Francia a Corso Allamano, lungo il quale in parte è già presente un percorso ciclabile in sede propria;	nella tavola 3.2 sarebbe di interesse dell'Amministrazione Comunale inserire un percorso ciclabile lungo via Pavia per collegare Corso Francia a Corso Allamano, lungo il quale in parte è già presente un percorso ciclabile in sede propria;	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Preso atto della segnalazione, il PUMS recepisce alcuni tracciati attuali propedeutici all'implementazione di itinerari di valenza provinciale, regionale e nazionale, demandando allo strumento di attuazione (Biciplan) l'approfondimento su progettualità di carattere locale.
74	13	9	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 3.2 la realizzazione delle ciclostrade di collegamento verso Rosta e verso Villarbasse appaiono di difficile realizzazione, in quanto gli edifici esistenti e la conformazione del territorio, la presenza di opere d'arte ecc... non consentirebbero di realizzare una sezione sufficiente della carreggiata stradale per contenere un percorso ciclabile sicuro;	nella tavola 3.2 la realizzazione delle ciclostrade di collegamento verso Rosta e verso Villarbasse appaiono di difficile realizzazione, in quanto gli edifici esistenti e la conformazione del territorio, la presenza di opere d'arte ecc... non consentirebbero di realizzare una sezione sufficiente della carreggiata stradale per contenere un percorso ciclabile sicuro;	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	I percorsi in questione sono stati individuati in parte dall' ex Provincia di Torino ed in parte dalla CMTO. Sono itinerari indicativi che non preludono ad uno specifico tipologico infrastrutturale, permettendo dunque, in casi particolari, soluzioni in promiscuo ciclable-veicolare. Si rimanda al Biciplan lo studio di adeguate soluzioni proegttuali, nonchè ad eventuali modifiche locali degli itinerari provinciali.
75	13	10	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 3.2 è indicata la ciclostrada P33 su tutto corso Francia. La Città di Rivoli ha presentato alla Regione, un' ipotesi di variante della "ciclopolitana" di cui sopra, per creare una corsia ciclabile da p.zza Martiri fino al palazzo comunale, che è però stata ritenuta poco sicura e non approvata. La proposta di "road diet" prevede lo spazio per una pista ciclabile in sede propria, che è poco attuabile su tutto il corso, per le dimensioni della carreggiata spesso priva, come già detto, dei controviali. Si allega tavola delle piste ciclabili del territorio.	nella tavola 3.2 è indicata la ciclostrada P33 su tutto corso Francia. La Città di Rivoli ha presentato alla Regione, un' ipotesi di variante della "ciclopolitana" di cui sopra, per creare una corsia ciclabile da p.zza Martiri fino al palazzo comunale, che è però stata ritenuta poco sicura e non approvata. La proposta di "road diet" prevede lo spazio per una pista ciclabile in sede propria, che è poco attuabile su tutto il corso, per le dimensioni della carreggiata spesso priva, come già detto, dei controviali. Si allega tavola delle piste ciclabili del territorio.	NonMot		Marengo						Accolta	Il percorso in questione è stato individuato dall' ex Provincia di Torino e recepito come tale e non prelude ad uno specifico tipologico infrastrutturale, Si rimanda al Biciplan lo studio di adeguate soluzioni progettuali, nonchè ad eventuali modifiche locali degli itinerari provinciali.
76	13	11	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 4.2 sarebbe opportuno prevedere un potenziamento del TPL verso la zona industriale di Rivoli, come collegamento tra le costruende stazioni della metropolitana e i numerosi insediamenti produttivi che potrebbero essere raggiungibili in maniera alternativa all'auto propria;	nella tavola 4.2 sarebbe opportuno prevedere un potenziamento del TPL verso la zona industriale di Rivoli, come collegamento tra le costruende stazioni della metropolitana e i numerosi insediamenti produttivi che potrebbero essere raggiungibili in maniera alternativa all'auto propria;	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Il piano recepisce la richiesta, riportandola però nella tavola degli interventi di piano, e non in quella di analisi dello stato di fatto
77	13	12	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nella tavola 4.2 sono segnate 4 fermate (indicate con punti gialli), che risultano essere fuori dai tracciati dei percorsi attuali del trasporto pubblico, in corrispondenza di via Sestriere, via Lincoln e in via XX Settembre, nei pressi dell'Istituto Natta, ma non è chiaro il loro ruolo, se si tratti di fermate "a chiamata" o altro;	nella tavola 4.2 sono segnate 4 fermate (indicate con punti gialli), che risultano essere fuori dai tracciati dei percorsi attuali del trasporto pubblico, in corrispondenza di via Sestriere, via Lincoln e in via XX Settembre, nei pressi dell'Istituto Natta, ma non è chiaro il loro ruolo, se si tratti di fermate "a chiamata" o altro;	pubb		Marengo						Accolta	Si conferma che si tratta di un errore
78	13	13	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nelle tavole 7.2 e 8.2 è indicata l'applicazione della zona 30 in tutto il centro abitato di Rivoli con esclusione della zona industriale e delle frazioni di Tetti Neirotti e Bruere: a riguardo si evidenzia che l'Amministrazione Comunale attualmente è favorevole a progettare la zona 30 nel centro storico, ed in alcune parti del territorio particolarmente urbanizzate, ma non se ne ravvisa l'utilità per le altre viabilità che per lo più sono di attraversamento, e di collegamento tra i vari quartieri, sull'intero centro abitato, se non a fronte di vie alternative;	nelle tavole 7.2 e 8.2 è indicata l'applicazione della zona 30 in tutto il centro abitato di Rivoli con esclusione della zona industriale e delle frazioni di Tetti Neirotti e Bruere: a riguardo si evidenzia che l'Amministrazione Comunale attualmente è favorevole a progettare la zona 30 nel centro storico, ed in alcune parti del territorio particolarmente urbanizzate, ma non se ne ravvisa l'utilità per le altre viabilità che per lo più sono di attraversamento, e di collegamento tra i vari quartieri, sull'intero centro abitato, se non a fronte di vie alternative;	priv		Marengo						Parzialmente accolta	Il piano riporta indicazioni di massima che poi devono trovare attuazione alla scala locale in funzione delle varie specificità. Si ritiene pertanto che, pur mantenendo l'indicazione della zona 30 estesa dove possibile sarà attuata secondo le esigenze e le richieste dell'Amministrazione

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
79	13	14	05/08/2021	83052	Comune di Rivoli	nelle tavole 9.2 e 11.2 è indicato il progetto del prolungamento del percorso della metropolitana fino alla regione Perosa con un tracciato che passa attorno al centro della città, prevedendo una fermata in corrispondenza del Castello, una in Corso De Gasperi ed il capolinea al fondo di Corso Susa: tale ipotesi è in contrasto con quanto è attualmente in fase di studio di fattibilità da parte della società InfraTO, che vede sempre l'attestazione del nuovo capolinea in regione Perosa, nei pressi del centro commerciale esistente, ma proseguendo al di sotto di Corso Susa. E' importante prendere atto di questa nuova soluzione, ormai in fase avanzata di studio per evitare un'anacronistica incongruenza tra quanto già ora si suppone sarà realizzato, con le previsioni del Piano in oggetto.	nelle tavole 9.2 e 11.2 è indicato il progetto del prolungamento del percorso della metropolitana fino alla regione Perosa con un tracciato che passa attorno al centro della città, prevedendo una fermata in corrispondenza del Castello, una in Corso De Gasperi ed il capolinea al fondo di Corso Susa: tale ipotesi è in contrasto con quanto è attualmente in fase di studio di fattibilità da parte della società InfraTO, che vede sempre l'attestazione del nuovo capolinea in regione Perosa, nei pressi del centro commerciale esistente, ma proseguendo al di sotto di Corso Susa. E' importante prendere atto di questa nuova soluzione, ormai in fase avanzata di studio per evitare un'anacronistica incongruenza tra quanto già ora si suppone sarà realizzato, con le previsioni del Piano in oggetto.	pubb		Infra TO						Accolta	Come indicato nell'osservazione, e confermato da Infra To, si riporta il tracciato in fase di studio, quale alternativa a quello derivate dagli strumenti urbanistici vigenti
80	14	1	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	all.3 Si richiama, nello sviluppo del Piano in oggetto, la necessità di garantire il potenziamento del trasporto pubblico alla luce di una contestuale programmazione tecnico-finanziaria delle opere infrastrutturali, con particolare attenzione alle opere indispensabili per garantire l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto (mobilità dolce, altre linee di TPL, parcheggi, ecc.).	all.3 Si richiama, nello sviluppo del Piano in oggetto, la necessità di garantire il potenziamento del trasporto pubblico alla luce di una contestuale programmazione tecnico-finanziaria delle opere infrastrutturali, con particolare attenzione alle opere indispensabili per garantire l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto (mobilità dolce, altre linee di TPL, parcheggi, ecc.).	pubb		Marengo/Tizzani						Accolta	Il PUMS riprende quando segnalato prevedendo l'incremento consistente del trasporto pubblico coerente con la programmazione tecnico-finanziaria ai vari livelli amministrativi favorendo interventi volti all'interscambio modale
81	14	2	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	Adeguamento corsie di marcia SP11 - Interventi messa in sicurezza tratto a 4 corsie della SP2 - SP11 Adeguamento accessibilità zona industriale Pescarito - SP11 Adeguamento funzionale Torino- Chivasso. Le opere sono nel PTGM adottato (Tavola PTP4, tracciato n. 148) ma non è prevista nel PUMS adottato; si chiede pertanto di verificare la coerenza fra lo strumento di pianificazione territoriale e il	Adeguamento corsie di marcia SP11 - Interventi messa in sicurezza tratto a 4 corsie della SP2 - SP11 Adeguamento accessibilità zona industriale Pescarito - SP11 Adeguamento funzionale Torino- Chivasso. Le opere sono nel PTGM adottato (Tavola PTP4, tracciato n. 148) ma non è prevista nel PUMS adottato; si chiede pertanto di verificare la coerenza fra lo strumento di pianificazione territoriale e il piano di settore.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	Il PUMS è stato redatto successivamente rispetto al PTGM che demanda ai contenuti del PUMS la verifica sulla capacità delle infrastrutture previste. A seguito della verifica condotta nell'ambito del PUMS alcune infrastrutture non sono più previste e verranno eliminate anche dal PTGM al fine di una completa coerenza tra i due strumenti. Ciò non toglie in ogni caso che ci possono essere interventi di minore entità che per ragioni diverse potrebbero trovare spazio su strumenti di matrice urbanistica ma non rientrano tra quanto considerato dal PUMS.
82	14	3	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Realizzazione del multitunnel di Corso Moncalieri . Ponte Sassi. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e né dalla PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; attualmente è in fase di verifica l'interesse in termini infrastrutturali. - Si chiede lo stralcio dell'opera dal PUMS	Realizzazione del multitunnel di Corso Moncalieri . Ponte Sassi. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e né dalla PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; attualmente è in fase di verifica l'interesse in termini infrastrutturali. - Si chiede lo stralcio dell'opera dal PUMS	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	il PUMS non prevede l'intervento
83	14	4	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Risoluzione della rotonda Maroncelli (sottopasso). L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; attualmente è in fase di verifica l'interesse in termini infrastrutturali - Inserire la previsione del sottopasso del nodo Maroncelli, quale soluzione infrstrutturale legata alla trasformazione urbanistica dell'ambito del Palazzo del Lavoro.	Risoluzione della rotonda Maroncelli (sottopasso). L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; attualmente è in fase di verifica l'interesse in termini infrastrutturali - Inserire la previsione del sottopasso del nodo Maroncelli, quale soluzione infrstrutturale legata alla trasformazione urbanistica dell'ambito del Palazzo del Lavoro.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	Il PUMS, alla luce delle simulazioni svolte, ritiene tale infrastruttura utile a risolvere alcune criticità; pertanto ,nell'attesa delle successive verifiche si mantiene la previsione.
84	14	5	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Realizzazione del sottopasso Derna. L'opera non prevista nel PRG Vigente, è stata invece introdotta nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020, per le motivazioni riportate nella Relazione Illustrativa del PRG a pag. 29 - Si chiede il mantenimento dell'indicazione di previsione del sottopasso Derna sull'asse di corso Giulio Cesare.	Realizzazione del sottopasso Derna. L'opera non prevista nel PRG Vigente, è stata invece introdotta nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020, per le motivazioni riportate nella Relazione Illustrativa del PRG a pag. 29 - Si chiede il mantenimento dell'indicazione di previsione del sottopasso Derna sull'asse di corso Giulio Cesare.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	Il PUMS recepisce già la richiesta
85	14	6	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Prosecuzione di sottopasso di Corso Spezia. Il PRG Vigente prevede la realizzazione del sottopasso, in prosecuzione da Corso Spezia fino a C. Sebastopoli (C.Agnelli - C.IV Novembre); in relazione alle pedonalizzazione di Corso Sebastopoli in corrispondenza di Piazza d'Armi e dello Stadio, la PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020 ha limitato la previsione di prolungamento del sottopasso solo fino a via Tunisi. Pertanto si propone di integrare le previsioni del PUMS con quanto previsto dal PRG. - Il completamento del sottopasso Spezia è da considerarsi riservato al transito dei veicoli privati e dei mezzi pubblici, in continuità con il tratto già realizzato, che è già dotato di un sistema d'impiantistica dimensionato in funzione del suo prolungamento (e che quindi allo stato attuale, nonostante gli elevate costi manutentivi, non è adeguatamente sfruttato). l suo completamento potrebbe migliorare le relazioni tra le due parti di città divise dalla sede ferroviaria e assumere un ruolo strategico per l'accessibilità al Parco della Salute in aggiunta all'esistente sottopasso del Lingotto; inoltre potrebbe rappresentare una valida alternativa al cavalcaferrovia di corso Bramante, infrastruttura percorsa da notevoli flussi veicolari che non sarebbe in grado di sopportare ulteriore incremento di traffico. Tale previsione dovrà essere	Prosecuzione di sottopasso di Corso Spezia. Il PRG Vigente prevede la realizzazione del sottopasso, in prosecuzione da Corso Spezia fino a C. Sebastopoli (C.Agnelli - C.IV Novembre); in relazione alle pedonalizzazione di Corso Sebastopoli in corrispondenza di Piazza d'Armi e dello Stadio, la PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020 ha limitato la previsione di prolungamento del sottopasso solo fino a via Tunisi. Pertanto si propone di integrare le previsioni del PUMS con quanto previsto dal PRG. - Il completamento del sottopasso Spezia è da considerarsi riservato al transito dei veicoli privati e dei mezzi pubblici, in continuità con il tratto già realizzato, che è già dotato di un sistema d'impiantistica dimensionato in funzione del suo prolungamento (e che quindi allo stato attuale, nonostante gli elevate costi manutentivi, non è adeguatamente sfruttato). l suo completamento potrebbe migliorare le relazioni tra le due parti di città divise dalla sede ferroviaria e assumere un ruolo strategico per l'accessibilità al Parco della Salute in aggiunta all'esistente sottopasso del Lingotto; inoltre potrebbe rappresentare una valida alternativa al cavalcaferrovia di corso Bramante, infrastruttura percorsa da notevoli flussi veicolari che non sarebbe in grado di sopportare ulteriore incremento di traffico. Tale previsione dovrà essere verificata attraverso uno studio viabilistico che consideri I carichi veicolari aggiuntivi che saranno determinati dal Parco della Salute, con particolare riguardo ai mezzi della logistica e alla mobilità di servizio al nuovo polo sanitario/universiatario, considerando che le infrastrutture stradali esistenti sono già utilizzate per l'ingresso/uscita cittadino, oltre che dalla mobilità di quartiere e potrebbero in concomitanza di manifestazioni culturali e fieristiche, presentare situazioni di criticità. La previsione di dedicare il nuovo tunnel esclusivamente al transito del trasporto pubblico e delle biciclette non pare economicamente sostenibile oltre a rappresentare una tipologia di percorso ciclabile in sotterraneo che, per la sua lunghezza, potrebbe presentare problemi di sicurezza per l'utenza, come già avviene in sottopassi ciclabili esistenti di ridotta estensione, scarsamenti utilizzati e soggetti a degrado. In alternativa al transito sotterraneo delle biciclette, è necessario prevedere un nuovo attraversamento destinato esclusivamente al transito	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	Il PUMS recepisce già la richiesta
86	14	7	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Collegamento Tangenziale – Corso Regina – SS24 . L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; poiché la previsione del PUMS non è cartografata non è possibile alcuna valutazione di compatibilità con il PRG; si rileva tuttavia che il PRG vigente e la PTPP di Revisione del PRG adottata prevedono la destinazione a Parco P22 delle aree laterali alla viabilità esistente - L'opera fa parte del nuovo tracciato di corso Marche, e dovrà essere oggetto di un progetto unitario di fattibilità redatto di concerto con i comuni interessati con criteri tipologici coerenti con il tracciato complessivo del nuovo asse stradale.	Collegamento Tangenziale – Corso Regina – SS24 . L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; poiché la previsione del PUMS non è cartografata non è possibile alcuna valutazione di compatibilità con il PRG; si rileva tuttavia che il PRG vigente e la PTPP di Revisione del PRG adottata prevedono la destinazione a Parco P22 delle aree laterali alla viabilità esistente - L'opera fa parte del nuovo tracciato di corso Marche, e dovrà essere oggetto di un progetto unitario di fattibilità redatto di concerto con i comuni interessati con criteri tipologici coerenti con il tracciato complessivo del nuovo asse stradale.	priv		Marengo/Tizzani	x	x	x			Non accolta	l'opera è parte del progetto di Corso Marche
87	14	8	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	Prolungamento via Zino Zini. si conferma la scelta del PUMS di non prevedere la programmazione di tale opera.	Prolungamento via Zino Zini. si conferma la scelta del PUMS di non prevedere la programmazione di tale opera.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	Il Piano è coerente con l'osservazione

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
88	14	9	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Prolungamento SP3 - Da c.so Torino all'innesto con SP11 . Il tracciato dell'opera ricade in gran parte sul territorio della Città di Torino, e in parte limitata su quello del Comune di Settimo. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011, ed è prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021, con orizzonte temporale di medio termine e in tutti gli scenari (opere V04.02). Il PRG destina l'area oggetto d'intervento ad Aree per servizi – Aree a Parco P28 ai sensi LUR art. 22. Il tratto viario in progetto attraversa area naturali e in parte coltivate, e l'unica funzionalità riconoscibile è il collegamento stradale dei 2 nodi viari: 1.lo svincolo della Tang. Nord in corrispondenza di Str. Settimo e 2. la rotatoria in comune di Settimo posta all'intersezione fra via Torino (corrispondente in Torino a Corso Romania) e la S.P. n.3 . I 2 nodi viari risultano già collegati dall'asse viario di Str. Cebrosa, che collega Str. Settimo e Corso Romania, e per il quale è previsto intervento di riqualificazione; al fine di migliorarne la funzionalità si potrebbe prevedere la modifica dell'intersezione con Str. Settimo e la valutazione di fattibilità di rotatoria. Inoltre, il PEC Corso Romania, il cui iter di approvazione è in corso, ha previsto nel progetto delle oouu la riqualificazione di strada Cebrosa nel tratto sopraccitato, compresa la rifunzionalizzazione dell'impianto semaforico all'intersezione con Strada Settimo. La Città ha inoltre richiesto agli operatori di valutare l'impatto viabilistico mediante studio specialistico. Per quanto sopra si chiede lo stralcio dell'opera dal PUMS -	Prolungamento SP3 - Da c.so Torino all'innesto con SP11 . Il tracciato dell'opera ricade in gran parte sul territorio della Città di Torino, e in parte limitata su quello del Comune di Settimo. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011, ed è prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021, con orizzonte temporale di medio termine e in tutti gli scenari (opere V04.02). Il PRG destina l'area oggetto d'intervento ad Aree per servizi – Aree a Parco P28 ai sensi LUR art. 22. Il tratto viario in progetto attraversa area naturali e in parte coltivate, e l'unica funzionalità riconoscibile è il collegamento stradale dei 2 nodi viari: 1.lo svincolo della Tang. Nord in corrispondenza di Str. Settimo e 2. la rotatoria in comune di Settimo posta all'intersezione fra via Torino (corrispondente in Torino a Corso Romania) e la S.P. n.3 . I 2 nodi viari risultano già collegati dall'asse viario di Str. Cebrosa, che collega Str. Settimo e Corso Romania, e per il quale è previsto intervento di riqualificazione; al fine di migliorarne la funzionalità si potrebbe prevedere la modifica dell'intersezione con Str. Settimo e la valutazione di fattibilità di rotatoria. Inoltre, il PEC Corso Romania, il cui iter di approvazione è in corso, ha previsto nel progetto delle oouu la riqualificazione di strada Cebrosa nel tratto sopraccitato, compresa la rifunzionalizzazione dell'impianto semaforico all'intersezione con Strada Settimo. La Città ha inoltre richiesto agli operatori di valutare l'impatto viabilistico mediante studio specialistico. Per quanto sopra si chiede lo stralcio dell'opera dal PUMS - - I tracciato dell'opera ricade in gran parte sul territorio della Città di Torino, e in parte limitata su quello del Comune di Settimo. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011.Il PRG destina l'area oggetto d'interventoad Aree per servizi – Aree a Parco P26 ai sensi LUR art. 22. Il tratto viario in progetto attraversa area naturali e in parte coltivate, e l'unica funzionalità riconoscibile è il collegamento stradale dei 2 nodi viari: 1.lo svincolo della Tang. Nord in corrispondenza di Str. Settimo e 2. la rotatoria in comune di Settimo posta all'intersezione fra via Torino (corrispondente in Torino a Corso Romania)	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Parzialmente accolta	
89	14	10	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Prolungamento di c.so Cosenza. L'opera è prevista nel PRG Vigente e confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 e neanche dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.05, ma non presente in nessun scenario). L'opera comunque costituisce il collegamento del previsto asse di Corso Marche con la rete viabile di scorrimento della Città di Torino (Corsi Orbassano, Siracusa e Cosenza), per cui si ritiene abbia interesse sovracomunale. Per quanto sopra si chiede di prevedere l'opera in coerenza con lo strumento urbanistico comunale, e di prevedere quale Ente Realizzatore la Città Metropolitana. - Il prolungamento di corso Cosenza, con sezione veicolare del tratto già esistente, non è ritenuto necessario oltre ad essere di difficile realizzazione per le preesistenze sul tracciato. Si ritiene sufficiente confermare la viabilità attuale che consente la distribuzione veicolare nel quartiere. Nell'ambito del progetto di corso Marche dovranno essere valutati i punti di connessione con la viabilità di superficie, in posizione funzionale alla viabilità di distribuzione del quadrante sud-ovest.	Prolungamento di c.so Cosenza. L'opera è prevista nel PRG Vigente e confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 e neanche dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.05, ma non presente in nessun scenario). L'opera comunque costituisce il collegamento del previsto asse di Corso Marche con la rete viabile di scorrimento della Città di Torino (Corsi Orbassano, Siracusa e Cosenza), per cui si ritiene abbia interesse sovracomunale. Per quanto sopra si chiede di prevedere l'opera in coerenza con lo strumento urbanistico comunale, e di prevedere quale Ente Realizzatore la Città Metropolitana. - Il prolungamento di corso Cosenza, con sezione veicolare del tratto già esistente, non è ritenuto necessario oltre ad essere di difficile realizzazione per le preesistenze sul tracciato. Si ritiene sufficiente confermare la viabilità attuale che consente la distribuzione veicolare nel quartiere. Nell'ambito del progetto di corso Marche dovranno essere valutati i punti di connessione con la viabilità di superficie, in posizione funzionale alla viabilità di distribuzione del quadrante sud-ovest.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	L'opera non è inclusa nel PUMS
90	14	11	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	Completamento spina centrale. L'opera, nel tratto Piazza Statuto – Via Breglio è stata realizzata e ultimata da tempo, il tratto via Breglio – C. Grosseto è in corso di realizzazione; nel PUMS è invece prevista come nuova opera. Pertanto si propone di stralciare l'opera dalle previsioni del PUMS	Completamento spina centrale. L'opera, nel tratto Piazza Statuto – Via Breglio è stata realizzata e ultimata da tempo, il tratto via Breglio – C. Grosseto è in corso di realizzazione; nel PUMS è invece prevista come nuova opera. Pertanto si propone di stralciare l'opera dalle previsioni del PUMS	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	L'opera è già inserita nello scenario di riferimento.
91	14	12	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	Risoluzione del nodo Baldissera (intersezione semaforizzata a raso). Il PRG Vigente ha previsto il prolungamento del sottopasso di Piazza Baldissera per il collegamento di Corso Mortara e di Corso Vigevano; tale previsione è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020, ed è anche prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.12). Pertanto si propone di integrare le previsioni del PUMS con quanto previsto dal PRG - Il nodo di piazza Baldissera sarà risolto come intersezione semaforizzata a raso, con l'ausilio di simulazioni modellistiche, senza la previsione di un sottopasso veicolare.	Risoluzione del nodo Baldissera (intersezione semaforizzata a raso). Il PRG Vigente ha previsto il prolungamento del sottopasso di Piazza Baldissera per il collegamento di Corso Mortara e di Corso Vigevano; tale previsione è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020, ed è anche prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.12). Pertanto si propone di integrare le previsioni del PUMS con quanto previsto dal PRG - Il nodo di piazza Baldissera sarà risolto come intersezione semaforizzata a raso, con l'ausilio di simulazioni modellistiche, senza la previsione di un sottopasso veicolare.	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Parzialmente accolta	Il PUMS recepisce la richiesta, ma si ritiene opportuno mantenere la possibilità di realizzazione del sottopasso veicolare soprattutto in funzione di un eventuale prolungamento dell'asse di corso Mortara verso corso regina Margherita. Tale ipotesi dovrà essere verificata attraverso uno studio di traffico unitario per verificare le effettive capacità del nodo di piazza Baldissera anche alla luce dell'apertura dell'ultimo tratto del passante con il collegamento per Caselle.
92	14	13	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Collegamento in galleria Tang. Nord - Tang. Sud "C.so Marche" . L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato di collegamento Tangenziale nord – sud; inoltre l'opera è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 e PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.01a – b – c - d). Il PUMS, come il PTGM, non contiene indicazione di dettaglio delle aree interessate da previsione di viabilità, sia per la tipologia di opere "nuova sede" che per "i tratti in galleria; per cui si chiede di indicare nel dettaglio le aree interessate dagli interventi previsti, al fine del recepimento in PRG. Si ritiene opportuno evidenziare che occorra una nuova progettazione unitaria dell'opera in gruppo di lavoro intercomunale, con attenzione agli elementi che connotano il tracciato del viale di superficie, il quale potrà avere sezione variabile in funzione del tessuto urbano di contesto. - L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato stradale di collegamento Tangenziale nord – sud. Per il viale di superficie la Città di Torino, di concerto con i comuni interessati, dovrà presdisporre un progetto unitario di fattibilità che, partendo	Collegamento in galleria Tang. Nord - Tang. Sud "C.so Marche" . L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato di collegamento Tangenziale nord – sud; inoltre l'opera è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 e PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (opera V01.01a – b – c - d). Il PUMS, come il PTGM, non contiene indicazione di dettaglio delle aree interessate da previsione di viabilità, sia per la tipologia di opere "nuova sede" che per "i tratti in galleria; per cui si chiede di indicare nel dettaglio le aree interessate dagli interventi previsti, al fine del recepimento in PRG. Si ritiene opportuno evidenziare che occorra una nuova progettazione unitaria dell'opera in gruppo di lavoro intercomunale, con attenzione agli elementi che connotano il tracciato del viale di superficie, il quale potrà avere sezione variabile in funzione del tessuto urbano di contesto. - L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato stradale di collegamento Tangenziale nord – sud. Per il viale di superficie la Città di Torino, di concerto con i comuni interessati, dovrà presdisporre un progetto unitario di fattibilità che, partendo dalle aree pubbliche a disposizione, possa ricavare un percorso, pur di sezioni stradali non costanti, con interventi coordinati tra di loro ed eventualmente di linguaggio urbanistico ed architettonico unitario.	priv		Marengo/Tizzani	x	x	x			Parzialmente accolta	La previsione di Corso Marche è pienamente conforme con quanto contenuto nel PTCP2, strumento a tutti gli effetti vigente allo stato attuale. In tale strumento è definita, in modo chiaro, la tipologia di intervento anche attraverso la definizione in norma dell'area speciale di Corso Marche, soggetta a procedure specifiche. Inoltre, lo strumento non include più l'area speciale, connessa a prospettive di sviluppo territoriale non più attuali. Per quanto riguarda la sistemazione del viale di superficie si ritiene condivisibile la richiesta di procedere in modo intercomunale alla luce di possibili innovazioni rispetto a quanto previsto in origine; ciò nonostante il PUMS considera tale aspetto di dettaglio locale, demandato alle successive fasi di progettazione.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
93	14	14	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica - mobilità	Nuovo collegamento Bertolla (Manifattura Tabacchi) - SP11 - 2° TRATTO PONTE DIGA – SP 11 L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure come viabilità completamente interrata nel tratto svincolo Ponte Diga – Strada della Falconera; inoltre l'opera è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 ed è prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (riferimento alla Tavola Tav.07.2 - Interventi trasporto privato - progetto - conurbazione torinese 1:25.000), con orizzonte temporale di lungo termine e nello scenario INT e PRG (opera V01.08a). Si rileva tuttavia che nell'elaborato del PUMS adottato dalla CMTO il tracciato è limitato alla tratta SP11 - Str. San Mauro e non comprende il tratto fino al Ponte Diga. Per quanto sopra si chiede di adeguare il PUMS alle previsioni del PRG (per un tratto come viabilità interrata), prevedendo l'attuazione a carico della CMTO evidenziando il valore sovracomunale della viabilità in oggetto. - Si rileva che il tracciato indicato nella tavola TAV_07.2_PRG_PVT_v10, è limitato alla tratta SP11 - Str. San Mauro e non comprende il tratto fino al ponte Diga, così come è indicato sia nel PRG che nel Pums adottato dalla Città di Torino del 2011; si chiede pertanto che venga rivisto il tracciato indicando il prolungamento fino all'innesto con il ponte Diga. Inoltre l'innesto con la S.P. 11 viene confermato nella posizione che deriva	Nuovo collegamento Bertolla (Manifattura Tabacchi) - SP11 - 2° TRATTO PONTE DIGA – SP 11 L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure come viabilità completamente interrata nel tratto svincolo Ponte Diga – Strada della Falconera; inoltre l'opera è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011 ed è prevista dal PUMS adottato con Decreto CMTO il 1.6.2021 (riferimento alla Tavola Tav.07.2 - Interventi trasporto privato - progetto - conurbazione torinese 1:25.000), con orizzonte temporale di lungo termine e nello scenario INT e PRG (opera V01.08a). Si rileva tuttavia che nell'elaborato del PUMS adottato dalla CMTO il tracciato è limitato alla tratta SP11 - Str. San Mauro e non comprende il tratto fino al Ponte Diga. Per quanto sopra si chiede di adeguare il PUMS alle previsioni del PRG (per un tratto come viabilità interrata), prevedendo l'attuazione a carico della CMTO evidenziando il valore sovracomunale della viabilità in oggetto. - Si rileva che il tracciato indicato nella tavola TAV_07.2_PRG_PVT_v10, è limitato alla tratta SP11 - Str. San Mauro e non comprende il tratto fino al ponte Diga, così come è indicato sia nel PRG che nel Pums adottato dalla Città di Torino del 2011; si chiede pertanto che venga rivisto il tracciato indicando il prolungamento fino all'innesto con il ponte Diga. Inoltre l'innesto con la S.P. 11 viene confermato nella posizione che deriva da precedenti strumenti di Pianificazione (PTC2...), antecedenti al più recente progetto della linea 2 di metropolitana. La posizione attualmente indicata infatti non favorisce l'accesso al previsto parcheggio d'interscambio che sarà ubicato in corrispondenza del capolinea della linea 2 di metropolitana, compromettendo inoltre una porzione di territorio di grande valore ambientale con destinazione a parco; Il nuovo tracciato non dovrà infatti interferire con la realizzazione del nuovo parco previsto al confine tra Torino e San Mauro Torinese, che consente di preservare una fascia verde in un territorio già molto urbanizzato, indicazione già condivisa e auspicate dai due comuni. Per le motivazioni su esposte si chiede di adeguare il PUMS alle previsioni	priv		Marengo/Tizzani		x	x			Accolta	La richiesta dell'osservazione precisa aspetti progettuali già oggetto di accordi intercomunali la cui validità è fatta salva dal PUMS.
94	14	15	06/08/2021	83476	Comune di Torino - Servizio Urbanistica	Nuovo collegamento Bertolla (Manifattura Tabacchi) - SP11 tratta sud - 1° TRATTO CORSO REGIO PARCO – PONTE DIGA. si conferma la scelta del PUMS di non prevedere la programmazione di tale opera	Nuovo collegamento Bertolla (Manifattura Tabacchi) - SP11 tratta sud - 1° TRATTO CORSO REGIO PARCO – PONTE DIGA. si conferma la scelta del PUMS di non prevedere la programmazione di tale opera.	priv		Marengo/Tizzani						Accolta	Il Piano è coerente con l'osservazione
95	15	1	09/08/2021	83926	Comune di Mappano	Linea 46 GTT : intensificazione delle corse con mezzi a basso impatto ambientale attualmente è da registrarsi il cronico sovraffollamento di tale linea soprattutto negli orari scolastici.	Linea 46 GTT : intensificazione delle corse con mezzi a basso impatto ambientale attualmente è da registrarsi il cronico sovraffollamento di tale linea soprattutto negli orari scolastici.	pubb		GTT						Parzialmente accolta	Il PUMS non opera a tale livello di dettaglio in merito all'esercizio delle singole linee che rientra tra le competenze dell'operatore. Ciò nonostante il Piano contiene alcune indicazioni sia sui mezzi con una progressiva sostituzione di trasporto su gomma datato ed inquinante con mezzi a basso impatto ambientale. Ulteriori approfondimenti in merito potranno essere oggetto di studio nel Piano dell'Accessibilità
96	15	2	09/08/2021	83926	Comune di Mappano	Linea 46 GTT : revisione del percorso della linea stessa nel territorio di Torino che consenta il collegamento diretto con le fermate della linea 4 GTT in Falchera e della stazione Ferroviaria Stura con attestamento del capolinea in prossimità della stessa in modo da consentire un collegamento con la Stazione Torino Porta Susa ed il centro città con tempistiche ridotte dagli attuali 70 minuti a soli 7. Considerare la trasformazione della linea come "navetta" che si attesti ai principali "hub" del trasporto pubblico locale similarmente a quanto già realizzato in altre realtà della Cintura Metropolitana (vedasi come esempio linee GTT CP1 che collegano le città di Pianezza e Collegno alla Stazione M1 Fermi, SE1 corso Vercelli (Park Stura) - via Lombardia (Settimo Torinese) ecc.	Linea 46 GTT : revisione del percorso della linea stessa nel territorio di Torino che consenta il collegamento diretto con le fermate della linea 4 GTT in Falchera e della stazione Ferroviaria Stura con attestamento del capolinea in prossimità della stessa in modo da consentire un collegamento con la Stazione Torino Porta Susa ed il centro città con tempistiche ridotte dagli attuali 70 minuti a soli 7. Considerare la trasformazione della linea come "navetta" che si attesti ai principali "hub" del trasporto pubblico locale similarmente a quanto già realizzato in altre realtà della Cintura Metropolitana (vedasi come esempio linee GTT CP1 che collegano le città di Pianezza e Collegno alla Stazione M1 Fermi, SE1 corso Vercelli (Park Stura) - via Lombardia (Settimo Torinese) ecc.	pubb		GTT						Accolta	Si recepisce quanto indicato proponendo una possibile modifica di linea che andrà poi verificata in sede operativa con l'operatore affidatario del servizio
97	15	3	09/08/2021	83926	Comune di Mappano	Piste ciclabili: questa Amministrazione ha in corso di realizzazione piste ciclabili sul percorso Torino Piazza Baldissera - Leinì . In particolare, i tratti d'interesse sono Falchera – Mappano e Mappano – Leinì che sono ritenuti essenziali come alternativa al trasporto privato motorizzato in favore di una mobilità "dolce" anche in considerazione delle ridotte percorrenze da effettuarsi. Con Delibera della Giunta Comunale n.86 del 2 agosto 2021 è stato approvato lo schema convenzione tra la Città Metropolitana di Torino e il Comune di Mappano per la realizzazione delle opere di "progetti di interventi di moderazione del traffico e pista ciclabile lungo il tratto della sp267 presente sul territorio comunale" nel territorio di competenza del Comune di Mappano che consente la realizzazione delle opere previste.	Piste ciclabili: questa Amministrazione ha in corso di realizzazione piste ciclabili sul percorso Torino Piazza Baldissera - Leinì . In particolare, i tratti d'interesse sono Falchera – Mappano e Mappano – Leinì che sono ritenuti essenziali come alternativa al trasporto privato motorizzato in favore di una mobilità "dolce" anche in considerazione delle ridotte percorrenze da effettuarsi. Con Delibera della Giunta Comunale n.86 del 2 agosto 2021 è stato approvato lo schema convenzione tra la Città Metropolitana di Torino e il Comune di Mappano per la realizzazione delle opere di "progetti di interventi di moderazione del traffico e pista ciclabile lungo il tratto della sp267 presente sul territorio comunale" nel territorio di competenza del Comune di Mappano che consente la realizzazione delle opere previste.	NonMot		Marengo						Accolta	Il Piano recepisce il nuovo tracciato e aggiorna le cartografie, demandando allo strumento attuativo (Biciplan) ulteriori approfondimenti progettuali.
98	16	1	11/08/2021	84632	Comune di Pinerolo	Il Comune di Pinerolo chiede che venga recepita, o quanto meno presa in seria considerazione, la lettera che tutti i sindaci dei comuni interessati dalla linea ferroviaria attualmente sospesa Pinerolo-Torre Pellice hanno sottoscritto e trasmesso all'Assessore Regionale ai Trasporti Marco Gabusi ed al COnsigliere delegato ai trasporti della CIttà Metropolitana Dimitri De Vita	Il Comune di Pinerolo chiede che venga recepita, o quanto meno presa in seria considerazione, la lettera che tutti i sindaci dei comuni interessati dalla linea ferroviaria attualmente sospesa Pinerolo-Torre Pellice hanno sottoscritto e trasmesso all'Assessore Regionale ai Trasporti Marco Gabusi ed al COnsigliere delegato ai trasporti della CIttà Metropolitana Dimitri De Vita	pubb	priv		x					Parzialmente accolta	Lo scenario di riferimento, contenente l'infrastuttura in oggetto, è relativo a decisioni di cui il PUMS recepisce atti già sottoscritti; è stato pertanto preso in carico il modello di esercizio del Sistema Ferroviario Metropolitano così come previsto dal nuovo contratto di Trenitalia, e quindi anche la riapertura della linea in oggetto nelle modalità ivi indicate. La questione delle interferenze con la viabilità, ed in particolare del passaggio a livello di corso Torino, potrà essere meglio esaminata nell'ambito del piano dell'accessibilità e dell'intermodalità.
99	16	2	11/08/2021	84632	Comune di Pinerolo	Il comune di Pinerolo chiede che venga inserita all'interno degli elaborati, la traccia della pista ciclabile che da Pinerolo arriva a Pinasca	Il comune di Pinerolo chiede che venga inserita all'interno degli elaborati, la traccia della pista ciclabile che da Pinerolo arriva a Pinasca	NonMot								Accolta	Il PUMS recepisce il tracciato indicato.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
~~100~~	~~17~~	~~1~~	~~11/08/2021~~	~~84522~~	~~Comune di Torino - Servizio Mobilità~~	~~V01.07a Prosecuzione sottopasso di C.Spezia: soluzione viaria. Il completamento del sottopasso Spezia è da considerarsi riservato al transito dei veicoli privati e dei mezzi pubblici, in continuità con il tratto già realizzato, che è già dotato di un sistema d'impiantistica dimensionato in funzione del suo prolungamento (e che quindi allo stato attuale, nonostante gli elevate costi manutentivi, non è adeguatamente sfruttato).~~ ~~Il suo completamento potrebbe migliorare le relazioni tra le due parti di città divise dalla sede ferroviaria e assumere un ruolo strategico per l'accessibilità al Parco della Salute in aggiunta all'esistente sottopasso del Lingotto; inoltre potrebbe rappresentare una valida alternativa al cavalcaferrovia di corso Bramante, infrastruttura percorsa da notevoli flussi veicolari che non sarebbe in grado di sopportare ulteriore incremento di traffico. Tale previsione dovrà essere verificata attraverso uno studio viabilistico che consideri I carichi veicolari aggiuntivi che saranno determinati dal Parco della Salute, con particolare riguardo ai mezzi della logistica e alla mobilità di servizio al nuovo polo sanitario/universiatario, considerando che le infrastrutture stradali esistenti sono già utilizzate per l'ingresso/uscita cittadino, oltre che dalla mobilità di quartiere e potrebbero in concomitanza di manifestazioni culturali e fieristiche, presentare situazioni di criticità .~~ ~~La previsione di dedicare il nuovo tunnel esclusivamente al transito del trasporto pubblico e delle biciclette non pare economicamente sostenibile oltre a rappresentare una tipologia di percorso ciclabile in sotterraneo che, per la sua lunghezza, potrebbe presentare problemi di sicurezza~~	~~V01.07a Prosecuzione sottopasso di C.Spezia: soluzione viaria. Il completamento del sottopasso Spezia è da considerarsi riservato al transito dei veicoli privati e dei mezzi pubblici, in continuità con il tratto già realizzato, che è già dotato di un sistema d'impiantistica dimensionato in funzione del suo prolungamento (e che quindi allo stato attuale, nonostante gli elevate costi manutentivi, non è adeguatamente sfruttato).~~ ~~Il suo completamento potrebbe migliorare le relazioni tra le due parti di città divise dalla sede ferroviaria e assumere un ruolo strategico per l'accessibilità al Parco della Salute in aggiunta all'esistente sottopasso del Lingotto; inoltre potrebbe rappresentare una valida alternativa al cavalcaferrovia di corso Bramante, infrastruttura percorsa da notevoli flussi veicolari che non sarebbe in grado di sopportare ulteriore incremento di traffico. Tale previsione dovrà essere verificata attraverso uno studio viabilistico che consideri I carichi veicolari aggiuntivi che saranno determinati dal Parco della Salute, con particolare riguardo ai mezzi della logistica e alla mobilità di servizio al nuovo polo sanitario/universiatario, considerando che le infrastrutture stradali esistenti sono già utilizzate per l'ingresso/uscita cittadino, oltre che dalla mobilità di quartiere e potrebbero in concomitanza di manifestazioni culturali e fieristiche, presentare situazioni di criticità .~~ ~~La previsione di dedicare il nuovo tunnel esclusivamente al transito del trasporto pubblico e delle biciclette non pare economicamente sostenibile oltre a rappresentare una tipologia di percorso ciclabile in sotterraneo che, per la sua lunghezza, potrebbe presentare problemi di sicurezza per l'utenza, come già avviene in sottopassi ciclabili esistenti di ridotta estensione, scarsamenti utilizzati e soggetti a degrado.~~	~~priv~~				x	x				
101	17	2	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nuovo attraversamento ciclo-pedonale delle line ferroviarie . In alternativa al transito sotterraneo, è necessario prevedere un nuovo attraversamento destinato esclusivamente al transito ciclabile e pedonale (ben suddiviso per le due modalità di spostamento), per il superamento della barriera costituita dalle linee ferroviarie che partono da Porta Nuova e si diramano verso sud, al fine di mettere in connessione le principali piste della rete ciclabile cittadina; l'utilizzo promiscuo dei marciapiedi laterali dei cavalcaferrovia di corso Bramante e di corso Dante, già presenti non garantisce infatti adeguate condizioni di sicurezza a pedoni e ciclisti. L'ubicazione sarà da approfondire e sviluppare nell'ambito del Biciplan che verrà redatto a cura della Città metropolitana come Piano di dettaglio del Pums, e dovrà comunque mettere in connessione le principali direttrici ciclabili cittadine.	Nuovo attraversamento ciclo-pedonale delle line ferroviarie . In alternativa al transito sotterraneo, è necessario prevedere un nuovo attraversamento destinato esclusivamente al transito ciclabile e pedonale (ben suddiviso per le due modalità di spostamento), per il superamento della barriera costituita dalle linee ferroviarie che partono da Porta Nuova e si diramano verso sud, al fine di mettere in connessione le principali piste della rete ciclabile cittadina; l'utilizzo promiscuo dei marciapiedi laterali dei cavalcaferrovia di corso Bramante e di corso Dante, già presenti non garantisce infatti adeguate condizioni di sicurezza a pedoni e ciclisti. L'ubicazione sarà da approfondire e sviluppare nell'ambito del Biciplan che verrà redatto a cura della Città metropolitana come Piano di dettaglio del Pums, e dovrà comunque mettere in connessione le principali direttrici ciclabili cittadine.	NonMot								Parzialmente accolta	Andrebbe meglio approfondito il tema, l'eventuale percorso, il possibile utilizzo di sottopassi già presenti. Necessaria ulteriore verifica della fattibilità.
102	17	3	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nuovo attraversamento ciclo-pedonale delle line ferroviarie . In alternativa al transito sotterraneo, è necessario prevedere un nuovo attraversamento destinato esclusivamente al transito ciclabile e pedonale (ben suddiviso per le due modalità di spostamento), per il superamento della barriera costituita dalle linee ferroviarie che partono da Porta Nuova e si diramano verso sud, al fine di mettere in connessione le principali piste della rete ciclabile cittadina; l'utilizzo promiscuo dei marciapiedi laterali dei cavalcaferrovia di corso Bramante e di corso Dante, già presenti non garantisce infatti adeguate condizioni di sicurezza a pedoni e ciclisti. L'ubicazione sarà da approfondire e sviluppare nell'ambito del Biciplan che verrà redatto a cura della Città metropolitana come Piano di dettaglio del Pums, e dovrà comunque mettere in connessione le principali direttrici ciclabili cittadine.	Nuovo attraversamento ciclo-pedonale delle line ferroviarie . In alternativa al transito sotterraneo, è necessario prevedere un nuovo attraversamento destinato esclusivamente al transito ciclabile e pedonale (ben suddiviso per le due modalità di spostamento), per il superamento della barriera costituita dalle linee ferroviarie che partono da Porta Nuova e si diramano verso sud, al fine di mettere in connessione le principali piste della rete ciclabile cittadina; l'utilizzo promiscuo dei marciapiedi laterali dei cavalcaferrovia di corso Bramante e di corso Dante, già presenti non garantisce infatti adeguate condizioni di sicurezza a pedoni e ciclisti. L'ubicazione sarà da approfondire e sviluppare nell'ambito del Biciplan che verrà redatto a cura della Città metropolitana come Piano di dettaglio del Pums, e dovrà comunque mettere in connessione le principali direttrici ciclabili cittadine.	NonMot								Parzialmente accolta	Andrebbe meglio approfondito il tema, l'eventuale percorso, il possibile utilizzo di sottopassi già presenti. Necessaria ulteriore verifica della fattibilità.
~~103~~	~~17~~	4	~~11/08/2021~~	~~84522~~	~~Comune di Torino - Servizio Mobilità~~	~~Inoltre l'innesto con la S.P. 11 viene confermato nella posizione che deriva da precedenti strumenti di Pianificazione (PTC2...), antecedenti al più recente progetto della linea 2 di metropolitana. La posizione attualmente indicata infatti non favorisce l'accesso al previsto parcheggio d'interscambio che sarà ubicato in corrispondenza del capolinea della linea 2 di metropolitana, compromettendo inoltre una porzione di territorio di grande valore ambientale con destinazione a parco; Il nuovo tracciato non dovrà infatti interferire con la realizzazione del nuovo parco previsto al confine tra Torino e San Mauro Torinese, che consente di preservare una fascia verde in un territorio già molto urbanizzato, indicazione già condivisa e auspicate dai due comuni. Per le motivazioni su esposte si chiede pertanto di rivedere il tracciato al fine di favorire l'utilizzo del trasporto rapido di massa, e rispettare la qualità ambientale dei luoghi, prevedendo per il nuovo asse stradale un tracciato il più possibile interrato.~~		~~Priv~~	~~pubb~~									

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
~~104~~	~~17~~	~~5~~	~~11/08/2021~~	~~84522~~	~~Comune di Torino - Servizio Mobilità~~	~~V 04.02 Collegamento C Torino con uscita SP 11. Il tracciato dell'opera ricade in gran parte sul territorio della Città di Torino, e in parte limitata su quello del Comune di Settimo. L'opera non è prevista nel PRG Vigente e nella PTPP di Revisione del PRG adottata nel 2020; inoltre l'opera non è prevista dal PUMS adottato dalla Città nel 2011. Il PRG destina l'area oggetto d'intervento ad Aree per servizi – Aree a Parco P26 ai sensi LUR art. 22. Il tratto viario in progetto attraversa aree naturali e in parte coltivate, e l'unica funzionalità riconoscibile è il collegamento stradale dei 2 nodi viari: 1.lo svincolo della Tang. Nord in corrispondenza di Str. Settimo e 2. la rotatoria in comune di Settimo posta all'intersezione fra via Torino (corrispondente in Torino a Corso Romania) e la S.P. n.3. I due nodi viari risultano già collegati dall'asse viario di Str. Cebrosa, che collega Strada Settimo e Corso Romania, e per il quale è previsto intervento di riqualificazione; al fine di migliorarne la funzionalità si potrebbe prevedere la modifica dell'intersezione con Strada Settimo e la valutazione di fattibilità di rotatoria. Inoltre, il PEC Corso Romania, il cui iter di approvazione è in corso, ha previsto nel progetto delle OO.UU. la riqualificazione di strada Cebrosa nel tratto sopraccitato, compresa la rifunzionalizzazione dell'impianto semaforico all'intersezione con Strada Settimo. La Città ha inoltre richiesto agli operatori di valutare l'impatto viabilistico mediante studio specialistico.~~		~~priv~~				~~x~~	~~x~~		~~x~~		
~~105~~	~~17~~	~~6~~	~~11/08/2021~~	~~84522~~	~~Comune di Torino - Servizio Mobilità~~	~~V 01.01a Tracciato c.so Marche. L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato stradale di collegamento Tangenziale nord – sud. Per il viale di superficie la Città di Torino, di concerto con i comuni interessati, dovrà presdisporre un progetto unitario di fattibilità che, partendo dalle aree pubbliche a disposizione, possa ricavare un percorso, pur di sezioni stradali non costanti, con interventi coordinati tra di loro ed eventualmente di linguaggio urbanistico ed architettonico unitario.~~	~~V 01.01a Tracciato c.so Marche. L'opera è prevista nel PRG Vigente ed è stata confermata nella PTPP di Revisione del PRG adottata adottata con D.C.C. il 20.7.2020, seppure quest'ultima la preveda come opera completamente interrata per l'intero tracciato stradale di collegamento Tangenziale nord – sud. Per il viale di superficie la Città di Torino, di concerto con i comuni interessati, dovrà presdisporre un progetto unitario di fattibilità che, partendo dalle aree pubbliche a disposizione, possa ricavare un percorso, pur di sezioni stradali non costanti, con interventi coordinati tra di loro ed eventualmente di linguaggio urbanistico ed architettonico unitario.~~	~~priv~~				~~x~~	~~x~~				
106	17	7	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nuovo sottopasso via Livorno . Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di sottopasso veicolare in corrispondenza della rotonda compresa tra via Livorno, via Orvieto e c.so Mortara; le predisposizioni strutturali per la sua costruzione sono infatti già state realizzate nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del sottopasso Donat	Nuovo sottopasso via Livorno . Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di sottopasso veicolare in corrispondenza della rotonda compresa tra via Livorno, via Orvieto e c.so Mortara; le predisposizioni strutturali per la sua costruzione sono infatti già state realizzate nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del sottopasso Donat Cattin.	priv				x	x			Accolta	Il piano recepisce l'osservazione, che riguarda un intervento di rilevanza comunale
107	17	8	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nuovo tratto di strada tra c.so Potenza e via Nervi . Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di strada che collega l'uscita del sottopasso Donat Cattin al di sotto di c.so Potenza con via Nervi (a tergo di corso Regina Margherita); tale strada sfrutterebbe sia il tratto di galleria ferroviaria ex – Fiat già presente sotto via Forlì, sia il successive tratto a cielo aperto già asfaltato e sempre di proprietà ex - Fiat che si ricollega a via Nervi.	Nuovo tratto di strada tra c.so Potenza e via Nervi . Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di strada che collega l'uscita del sottopasso Donat Cattin al di sotto di c.so Potenza con via Nervi (a tergo di corso Regina Margherita); tale strada sfrutterebbe sia il tratto di galleria ferroviaria ex – Fiat già presente sotto via Forlì, sia il successive tratto a cielo aperto già asfaltato e sempre di proprietà ex - Fiat che si ricollega a via Nervi.	priv				x	x			Accolta	Il piano recepisce l'osservazione, che riguarda un intervento di rilevanza comunale
108	17	9	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nuovo tratto di strada tra via Passo Buole e c.so Maroncelli. Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di strada che collega via Passo Buole a corso Maroncelli lung il lato est della ferrovia e che è già stato inserito nell'Accordo di Programma per la realizzazione della Città della Salute; tale strada costituirà uno degli assi di accesso proprio ai comprensori della Città della Salute e del nuovo Palazzo della Regione, contribuendo a fluidificare la circolazione dell'area, evitando di caricare ulteriormente la viabilità residenziale, già compromessa dall'attuale presenza dei diversi complessi ospedalieri e dal centro fieristico e commerciale dell'area del Lingotto.	Nuovo tratto di strada tra via Passo Buole e c.so Maroncelli. Sarebbe necessario inserire il nuovo tratto di strada che collega via Passo Buole a corso Maroncelli lung il lato est della ferrovia e che è già stato inserito nell'Accordo di Programma per la realizzazione della Città della Salute; tale strada costituirà uno degli assi di accesso proprio ai comprensori della Città della Salute e del nuovo Palazzo della Regione, contribuendo a fluidificare la circolazione dell'area, evitando di caricare ulteriormente la viabilità residenziale, già compromessa dall'attuale presenza dei diversi complessi ospedalieri e dal centro fieristico e commerciale dell'area del Lingotto.	priv				x	x			Accolta	Il piano recepisce l'osservazione, che riguarda un intervento di rilevanza comunale
109	17	10	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	È necessario di prevedere indicazioni di mobilità da attuare in occasione di manifestazioni sul territorio cittadino di interesse nazionale/internazionale che contemplino l'esame delle diverse modalità di trasporto e definiscano le linee guida in modo da governare gli eventi minimizzando gli impatti sulla viabilità urbana.	È necessario di prevedere indicazioni di mobilità da attuare in occasione di manifestazioni sul territorio cittadino di interesse nazionale/internazionale che contemplino l'esame delle diverse modalità di trasporto e definiscano le linee guida in modo da governare gli eventi minimizzando gli impatti sulla viabilità urbana.	Gen								Parzialmente accolta	Si tratta di un elemento che può essere citato dal piano
110	17	11	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Nell'ambito della mobilità turistica cittadina, occorrerebbe introdurre l'implementazione delle aree camper dotate dei servizi utili all'utenza, da prevedere in prossimità dei nodi intermodali e dei parchi cittadini, per favorire l'utilizzo dei mezzi pubbblici o di mobilità dolce per gli spostamenti in città.	Nell'ambito della mobilità turistica cittadina, occorrerebbe introdurre l'implementazione delle aree camper dotate dei servizi utili all'utenza, da prevedere in prossimità dei nodi intermodali e dei parchi cittadini, per favorire l'utilizzo dei mezzi pubbblici o di mobilità dolce per gli spostamenti in città.	Gen								Parzialmente accolta	Si tratta di un elemento che può essere citato dal piano
111	17	12	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Richiamando quanto previsto dalla deliberazione del Consiglio comunale della Città di Torino, n. 3358 del 2016, che prevedeva il blocco dell'ulteriore realizzazione di nuovi parcheggi interrati sotto il suolo pubblico in alcune aree della città, occorrerebbe inserire indicazioni in tal senso.	Richiamando quanto previsto dalla deliberazione del Consiglio comunale della Città di Torino, n. 3358 del 2016, che prevedeva il blocco dell'ulteriore realizzazione di nuovi parcheggi interrati sotto il suolo pubblico in alcune aree della città, occorrerebbe inserire indicazioni in tal senso.	Priv			x	x	x			Non pertinente	La regolazione della sosta pertinenziale non è di competenza del PUMS. Si demanda pertanto la questione al livello comunale.
112	17	13	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE MONCALIERI: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da via Roma in Moncalieri e piazza Bengasi / via Nizza in Torino come evidenziato nella mappa	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE MONCALIERI: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da via Roma in Moncalieri e piazza Bengasi / via Nizza in Torino come evidenziato nella mappa a pag 37;	NonMot					x			Accolta	Si recepisce quanto indicato adeguando le cartografie riportate nell'Allegato E del PUMS.
113	17	14	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE CORSO FRANCIA: è stato realizzato il controviale condiviso a 20/h che sarà ridefinito come strada ciclabile appena il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti completerà la definizione della segnaletica da adottare per le strade ciclabili;	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE CORSO FRANCIA: è stato realizzato il controviale condiviso a 20/h che sarà ridefinito come strada ciclabile appena il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti completerà la definizione della segnaletica da adottare per le strade ciclabili;	NonMot					x			Accolta	L'indicazione del tratto evidenziato e con le caratteristiche infrastrutturali citate è riportato all'interno dell cartografie contenute nell'Allegato E, nonché nelle Tavole 3.1 e 3.2.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
114	17	15	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE VENARIA: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da via Lanzo in Torino e via San Marchese in Venaria come evidenziato nella mappa a pag 37	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE VENARIA: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da via Lanzo in Torino e via San Marchese in Venaria come evidenziato nella mappa a pag 37	NonMot					x			Accolta	Si recepisce quanto indicato adeguando le cartografie riporate nell'Allegato E del PUMS.
115	17	16	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE SETTIMO: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da corso Vercelli (già presente nell'attuale Biciplan) come evidenziato nella mappa a pag 37	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE SETTIMO: la direttrice individuata con città Metropolitana passa da corso Vercelli (già presente nell'attuale Biciplan) come evidenziato nella mappa a pag 37	NonMot					x			Accolta	Si recepisce quanto indicato adeguando le cartografie riporate nell'Allegato E del PUMS.
116	17	17	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE SAN MAURO: sarebbe utile indicare la possibilità di ampliare il percorso sull'anello e sul ponte di Lungo Stura Lazio diminuendo il numero di corsie veicolari per poter avere un percorso pedonale e un percorso ciclabile ora assolutamente inadeguato. Oggi vi è un impegno della città per privilegiare il collegamento definito secondario con San Mauro in quanto l'unico concretamente attuabile e si opererà per superare l'interruzione in corrispondenza della centrale AEM	MOBILITA' CICLOPEDONALE. La descrizione delle direttrici d'ingresso in città elaborate in collaborazione con Città Metropolitana che compare illustrata nella mappa a pag. 37 fig. 3.2iii non pare coerente con le successive descrizioni di dettaglio di ogni singola direttrice: DIRETTRICE SAN MAURO: sarebbe utile indicare la possibilità di ampliare il percorso sull'anello e sul ponte di Lungo Stura Lazio diminuendo il numero di corsie veicolari per poter avere un percorso pedonale e un percorso ciclabile ora assolutamente inadeguato. Oggi vi è un impegno della città per privilegiare il collegamento definito secondario con San Mauro in quanto l'unico concretamente attuabile e si opererà per superare l'interruzione in corrispondenza della centrale AEM	NonMot					x			Parzialmente accolta	Il Piano lavora anche nella direzione del miglioramento e dell'adeguamento delle attuali infrastrutture "sotto standard". Si accoglie favorevolmente il completamento e l'adeguamento dell'itinerario secondario per San Mauro, descritto a pag. 46, per il quale sono necessari pochi interventi (primi fra tutti il superamento della centrale AEM). Tuttavia, tale itinerario non rientra tra quelli previsti nelle direttrici individuate dal PRMC (per quanto ancora in via di definizione) e non deve dunque essere considerato come altarnativa alla direttrice principale individuata negli interventi.
117	17	18	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Direttrice verso ovest oltre corso Francia sarebbe utile sottolineare il percorso della via Francigena individuata su strada antica di Collegno in collegamento a viale Certosa mappa 3.1.iv a pag 28	Direttrice verso ovest oltre corso Francia sarebbe utile sottolineare il percorso della via Francigena individuata su strada antica di Collegno in collegamento a viale Certosa mappa 3.1.iv a pag 28	NonMot					x			Parzialmente accolta	Tale itinerario, in parte già implementato a livello infrastrutturale sul comune di Torino, si sposa perfettamente con l'intervento realizzato dai comuni di Alpignano, Collegno e Rivoli per un intervento di collegamento ciclabile al capolina della M1 (Fermi). Tuttavia, dal punto di vista della mobilità sistematica, è alquanto decentrato rispetto all'asse di Corso Francia, risultando disagevole per i possibili fruitori che si trovano a sud del Corso stesso. Si demanda dunque al Biciplan una sua possibile implementazione come direttrice secondaria, non altrenativa alla direttrice primaria di Corso Francia
118	17	19	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	La rete di controviali 20/h sarà definita come strada ciclabile ai sensi delle modifiche del codice della strada, pertanto potrebbe essere utile un accenno al tema e alla riclassificazione di questi controviali come da codice in "E-BIS"	La rete di controviali 20/h sarà definita come strada ciclabile ai sensi delle modifiche del codice della strada, pertanto potrebbe essere utile un accenno al tema e alla riclassificazione di questi controviali come da codice in "E-BIS"	NonMot					x			Parzialmente accolta	Fra le competenze del PUMS non vi è la classificazione funzionale della rete. In ogni caso le norme tecniche di costruzione delle strade prevedono già che le strade di servizio e locali siano classificabili come F. Il PUMS prevede che, di norma, i controviali della rete primaria del capoluogo entrino a far parte delle circostanti Zone 30.
119	17	20	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	INDIVIDUAZIONE DI UN SOVRAPPASSO PEDONALE E CICLABILE SU FERROVIA nel tratto tra Porta Nuova e corso Bramante	INDIVIDUAZIONE DI UN SOVRAPPASSO PEDONALE E CICLABILE SU FERROVIA nel tratto tra Porta Nuova e corso Bramante	NonMot					x			Parzialmente accolta	Andrebbe meglio approfondito il tema, l'eventuale percorso, il possibile utilizzo di sottopassi già presenti. Necessaria ulteriore verifica della fattibilità.
120	17	21	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Collegamento con Beinasco da verificare e coordinare con città Metropolitana	Collegamento con Beinasco da verificare e coordinare con città Metropolitana	NonMot					x			Accolta	Il tracciato disegnato sfrutta un sottopasso ciclabile già esistente sotto la tangenziale. Le verifiche richieste sono state già effettuate ed hanno evidenziato la possibilità di utilizzare un'infrastruttura già realizzata
121	17	22	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	Indicazione di una Passerella ciclopedonale nel parco del Meisino (vedi Torino Città d'Acque).	Indicazione di una Passerella ciclopedonale nel parco del Meisino (vedi Torino Città d'Acque).	NonMot					x			Accolta	L'intervento di relizzazione della passerella è indicato nelle Tavole 8.1 e 8.2, relative agli interventi sulla mobilità non motorizzata.
122	17	23	11/08/2021	84522	Comune di Torino - Servizio Mobilità	CORREZIONI MATERIALI. Appaiono in diversi punti refusi su planimetrie e testo che rendono poco comprensibile il piano e generano confusione nel lettore, oltre ad essere incoerenti con le schede delle opere. Si chiede che sia quindi riverificato il testo finale per rendere coerente le varie parti che lo compongono.	CORREZIONI MATERIALI. Appaiono in diversi punti refusi su planimetrie e testo che rendono poco comprensibile il piano e generano confusione nel lettore, oltre ad essere incoerenti con le schede delle opere. Si chiede che sia quindi riverificato il testo finale per rendere coerente le varie parti che lo compongono.	Gen					x			Accolta	L'osservazione non specifica in modo dettagliato quali siano i refusi riscontrati. Si procederà comunque ad una verifica dell'insieme degli elaborati.
123	18	1	12/08/2021	85086	Comune di Leinì	Si rileva che nella Tav. 09.01 (Interventi di trasporto pubblico - Progetto, allegata alla presente), non vi è previsione di realizzazione della Gronda di collegamento e connessione tra i due rami ferroviari Torino-Lanzo e Torino-Cuorgnè, all'altezza delle stazioni di Caselle per Volpiano, passando per Leini ed estendendo eventualmente il servizio fino a Brandizzo. Questa linea di collegamento è già stata oggetto di valutazione da parte delle Amministrazioni locali coinvolte (Volpiano, Leini, Caselle) anche attraverso la redazione di un protocollo di intesa fra gli stessi Enti, allo scopo di rimarcare la strategicità e l'opportunità circa la sua realizzazione. Consentendo di ridurre l'utilizzo del trasporto privato su gomma, verso la Città di Torino, a favore del trasporto pubblico su rotaia, l'Amministrazione scrivente considera strategico l'inserimento di tale collegamento per alleggerire la linea 46 GTT e per consentire a studenti e lavoratori di giungere rapidamente ai nodi di interscambio ferroviari e di metropolitana, andando anche incontro all'esigenza, sempre più pressante, di una mobilità sostenibile anche in termini di riduzione delle emissioni e circolazione dei veicoli privati.	Si rileva che nella Tav. 09.01 (Interventi di trasporto pubblico - Progetto, allegata alla presente), non vi è previsione di realizzazione della Gronda di collegamento e connessione tra i due rami ferroviari Torino-Lanzo e Torino-Cuorgnè, all'altezza delle stazioni di Caselle per Volpiano, passando per Leini ed estendendo eventualmente il servizio fino a Brandizzo. Questa linea di collegamento è già stata oggetto di valutazione da parte delle Amministrazioni locali coinvolte (Volpiano, Leini, Caselle) anche attraverso la redazione di un protocollo di intesa fra gli stessi Enti, allo scopo di rimarcare la strategicità e l'opportunità circa la sua realizzazione. Consentendo di ridurre l'utilizzo del trasporto privato su gomma, verso la Città di Torino, a favore del trasporto pubblico su rotaia, l'Amministrazione scrivente considera strategico l'inserimento di tale collegamento per alleggerire la linea 46 GTT e per consentire a studenti e lavoratori di giungere rapidamente ai nodi di interscambio ferroviari e di metropolitana, andando anche incontro all'esigenza, sempre più pressante, di una mobilità sostenibile anche in termini di riduzione delle emissioni e circolazione dei veicoli privati.	pubb		Marengo						Non accolta	L'intervento, estremamente impegnativo, non è supportato da alcuno studio sulla domanda attratta, che per giustificare una infrastruttura di tipo ferroviario dovrebbe essere decisamente rilevante. Esso non rientrerebbe comunque nell'orizzonte temporale dei 10 anni. E' possibile eventualmente prendere in esame l'istituzione di un servizio bus
124	19	1	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.173 "Temi e indirizzi del Piano". quando si parla di ""la diffusione dei veicoli ibridi (plug-in) ed elettrici" si considera che A nostro avviso, riguardo agli sviluppi nel settore dei trasporti nel prossimo decennio sarebbe opportuno parlare della diffusione di veicoli elettrificati. Infatti, oltre ai veicoli ibridi plug-in ed elettrici, un ruolo importante potranno avere anche i veicoli ad idrogeno, che utilizzano uno stack di celle a combustibile per alimentare il motore elettrico. Un contributo rilevante alla decarbonizzazione della mobilità potrà essere dato dalla diffusione dell'ibrido Full-Hybrid (vedi Razionale*).	pag.173 "Temi e indirizzi del Piano". quando si parla di ""la diffusione dei veicoli ibridi (plug-in) ed elettrici" si considera che A nostro avviso, riguardo agli sviluppi nel settore dei trasporti nel prossimo decennio sarebbe opportuno parlare della diffusione di veicoli elettrificati. Infatti, oltre ai veicoli ibridi plug-in ed elettrici, un ruolo importante potranno avere anche i veicoli ad idrogeno, che utilizzano uno stack di celle a combustibile per alimentare il motore elettrico. Un contributo rilevante alla decarbonizzazione della mobilità potrà essere dato dalla diffusione dell'ibrido Full-Hybrid (vedi Razionale*).	gen								Accolta	Il PUMS recepisce quanto la proposta indicando, in sostituzione di quanto riportato, il termine veicoli elettrificati
125	19	2	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.245 "Temi e indirizzi del Piano". Nel caso di servizi di trasporto pubblico con mezzi come autobus, oltre ai mezzi ibridi o elettrici, si potrebbero includere anche i mezzi ad idrogeno che, al pari dei mezzi elettrici a batteria, producono zero emissioni.	pag.245 "Temi e indirizzi del Piano". Nel caso di servizi di trasporto pubblico con mezzi come autobus, oltre ai mezzi ibridi o elettrici, si potrebbero includere anche i mezzi ad idrogeno che, al pari dei mezzi elettrici a batteria, producono zero emissioni.	gen								Accolta	Il PUMS recepisce la proposta
126	19	3	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.245 "Temi e indirizzi del Piano". Nel caso di servizi di sharing mobility con veicoli ibridi-elettrici, per le auto 'ibride' si propone di identificare quelle più virtuose, attraverso il parametro della potenza massima netta del motore elettrico ≥ a 30kw, ovvero le ibride Full-Hybrid (vedi Razionale*). Si tratta di una caratteristica che viene effettivamente utilizzata durante l'uso su strada ed è un dato che le aziende possono mettere in carta di circolazione, quindi di facile reperimento.	pag.245 "Temi e indirizzi del Piano". Nel caso di servizi di sharing mobility con veicoli ibridi-elettrici, per le auto 'ibride' si propone di identificare quelle più virtuose, attraverso il parametro della potenza massima netta del motore elettrico ≥ a 30kw, ovvero le ibride Full-Hybrid (vedi Razionale*). Si tratta di una caratteristica che viene effettivamente utilizzata durante l'uso su strada ed è un dato che le aziende possono mettere in carta di circolazione, quindi di facile reperimento.	gen								Non pertinente	L'osservazione riguarda elementi inerenti le caratteristiche di omologazione dei veicoli che si ritengono di non diretta competenza del PUMS

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
127	19	4	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.44 "quadro conoscitivo". TMI propone che per l'accesso in ZTL si possano prevedere delle esenzioni o riduzioni per i veicoli a basse emissioni. Si potrebbe quindi prevedere di operare una distinzione per sostenere la diffusione di vetture realmente in grado di dispiegare effetti benefici per l'ambiente, introducendo come criterio per identificare i veicoli ibridi maggiormente virtuosi: • la potenza massima netta del motore elettrico ≥ 30kw. Inoltre le auto Full Hybrid, come gli HEV Toyota emettono bassissime quantità di NOx (-90% rispetto ai limiti Euro6)	pag.44 "quadro conoscitivo". TMI propone che per l'accesso in ZTL si possano prevedere delle esenzioni o riduzioni per i veicoli a basse emissioni. Si potrebbe quindi prevedere di operare una distinzione per sostenere la diffusione di vetture realmente in grado di dispiegare effetti benefici per l'ambiente, introducendo come criterio per identificare i veicoli ibridi maggiormente virtuosi: • la potenza massima netta del motore elettrico ≥ 30kw. Inoltre le auto Full Hybrid, come gli HEV Toyota emettono bassissime quantità di NOx (-90% rispetto ai limiti Euro6)	gen			x					Parzialmente accolta	
128	19	5	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.259 "interventi di Piano". TMI concorda con la revisione dei criteri per l'accesso in ZTL. Tuttavia ritiene che eventuali misure di esenzione o riduzione della tariffa di accesso non dovrebbero essere riservate ai soli veicoli elettrici, bensì a quelli elettrificati. Inoltre, si dovrebbero prendere in considerazione anche i veicoli ad idrogeno che producono zero emissioni. Le motivazioni esposte nei punti precedenti invitano l'amministrazione a considerare, per eventuali esenzioni, anche parziali, i veicoli ibridi Full Hybrid.	pag.259 "interventi di Piano". TMI concorda con la revisione dei criteri per l'accesso in ZTL. Tuttavia ritiene che eventuali misure di esenzione o riduzione della tariffa di accesso non dovrebbero essere riservate ai soli veicoli elettrici, bensì a quelli elettrificati. Inoltre, si dovrebbero prendere in considerazione anche i veicoli ad idrogeno che producono zero emissioni. Le motivazioni esposte nei punti precedenti invitano l'amministrazione a considerare, per eventuali esenzioni, anche parziali, i veicoli ibridi Full Hybrid.	gen								Parzialmente accolta	
129	19	6	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.271 "Interventi di Piano". Oltre all'acquisto di autobus a metano, elettrici o ad idrogeno il PSNMS consente di utilizzare i fondi anche per la realizzazione di strutture di rifornimento o ricarica. Nel caso dell'idrogeno, le infrastrutture di rifornimento potrebbero essere rese ancora più efficienti dal punto di vista dell'utilizzo delle risorse, se le stazioni fossero accessibili anche a veicoli privati. In questo modo, si potrebbe favorire lo sviluppo della mobilità ad idrogeno non solo per il trasporto pubblico ma anche per camion o autovetture.	pag.271 "Interventi di Piano". Oltre all'acquisto di autobus a metano, elettrici o ad idrogeno il PSNMS consente di utilizzare i fondi anche per la realizzazione di strutture di rifornimento o ricarica. Nel caso dell'idrogeno, le infrastrutture di rifornimento potrebbero essere rese ancora più efficienti dal punto di vista dell'utilizzo delle risorse, se le stazioni fossero accessibili anche a veicoli privati. In questo modo, si potrebbe favorire lo sviluppo della mobilità ad idrogeno non solo per il trasporto pubblico ma anche per camion o autovetture.	gen								Accolta	Il PUMS recepisce quanto proposto specificando la necessità di valutare la possibilità di utilizzo per veicoli privati delle stazioni.
130	19	7	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.138 "quadro conoscitivo". TMI ritiene che, nell'ottica del miglioramento della qualità dell'aria, fin da subito si potrebbero attivare dei servizi di sharing che prevedano l'utilizzo di veicoli a basse emissioni.	pag.138 "quadro conoscitivo". TMI ritiene che, nell'ottica del miglioramento della qualità dell'aria, fin da subito si potrebbero attivare dei servizi di sharing che prevedano l'utilizzo di veicoli a basse emissioni.	gen								Accolta	Il PUMS recepisce quanto proposto specificando la preferenza nell'utilizzo di messi a basse emissioni per l'avvio di sharing
131	19	8	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.242 e seguenti "interventi di piano". TMI ritiene che i servizi di sharing mobility, potranno portare i maggiori benefici per il miglioramento della qualità dell'aria e per una migliore gestione dei flussi di traffico, se potranno essere integrati anche su piattaforme non gestite dal Comune.	pag.242 e seguenti "interventi di piano". TMI ritiene che i servizi di sharing mobility, potranno portare i maggiori benefici per il miglioramento della qualità dell'aria e per una migliore gestione dei flussi di traffico, se potranno essere integrati anche su piattaforme non gestite dal Comune.	gen								Non pertinente	L'osservazione riguarda un aspetto attuativo non di competenza del PUMS
132	19	9	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	Per il servizio del car pooling dovrebbe individuare delle misure incentivanti (es. credito di imposta) per le aziende che decidono di mettere in piedi un servizio di car pooling aziendale.	Per il servizio del car pooling dovrebbe individuare delle misure incentivanti (es. credito di imposta) per le aziende che decidono di mettere in piedi un servizio di car pooling aziendale.	gen								Non accolta	In generale il PUMS non ha competenza su questioni inerenti la fiscalità
133	19	10	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	pag.45 "temi ed indirizzi di piano". TMI suggerisce di considerare oltre ai veicoli elettrici, anche i veicoli a celle a combustibile ad idrogeno. Questi veicoli sono di fatto delle auto elettriche che utilizzano uno stack di celle a combustibile per generare energia e alimentare il motore elettrico. Si tratta quindi di veicoli a zero emissioni. A questa si aggiungono altre osservazioni sul medesimo tema	pag.45 "temi ed indirizzi di piano". TMI suggerisce di considerare oltre ai veicoli elettrici, anche i veicoli a celle a combustibile ad idrogeno. Questi veicoli sono di fatto delle auto elettriche che utilizzano uno stack di celle a combustibile per generare energia e alimentare il motore elettrico. Si tratta quindi di veicoli a zero emissioni. A questa si aggiungono altre osservazioni sul medesimo tema	gen								Accolta	Il PUMS recepisce la richiesta specificando in tutte le sue parti che si considerano i veicoli elettrici e i veicoli a celle a combustibile ad idrogeno
134	19	11	12/08/2021	84895	Toyota Motor Italia (TMI)	Ad avviso di Toyota il PNIEC dovrebbe essere integrato anche con dati previsionali ed un obiettivo di diffusione per iveicoli Full Hybrid, gli unici che, nel breve-medio termine possono dare un immediato e rilevante contributo di efficienza energetica e qualità dell'aria e la cui diffusione non basterà che sia lasciata allo sviluppo naturale del mercato.	Ad avviso di Toyota il PNIEC dovrebbe essere integrato anche con dati previsionali ed un obiettivo di diffusione per iveicoli Full Hybrid, gli unici che, nel breve-medio termine possono dare un immediato e rilevante contributo di efficienza energetica e qualità dell'aria e la cui diffusione non basterà che sia lasciata allo sviluppo naturale del mercato.	gen								Non pertinente	Il PUMS prende atto della considerazione me non è strumento in grado di modificare il PNIEC.
135	20	1	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di Piano. Pag. 30: Nell'ambito dei percorsi ciclopedonali di rilievo, accanto alla citata Corona di Delizie, si suggerisce di integrare quanto descritto con il riferimento al tracciato "Corona Verde". Riteniamo che sia a livello di investimenti che del ruolo strategico rivestito, Corona Verde rappresenti un asset assolutamente prioritario nell'ambito complessivo del ragionamento sviluppato dal PUMS. a. Medesima integrazione si suggerisce venga predisposta all'interno della slide a pag. 267 del Documento.	Documento di Piano. Pag. 30: Nell'ambito dei percorsi ciclopedonali di rilievo, accanto alla citata Corona di Delizie, si suggerisce di integrare quanto descritto con il riferimento al tracciato "Corona Verde". Riteniamo che sia a livello di investimenti che del ruolo strategico rivestito, Corona Verde rappresenti un asset assolutamente prioritario nell'ambito complessivo del ragionamento sviluppato dal PUMS. a. Medesima integrazione si suggerisce venga predisposta all'interno della slide a pag. 267 del Documento.	NonMot		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce quanto indicato riportando i riferimenti a Corona Verde. Corona verde è un progetto di valorizzazione del Territorio che prevede la realizzazione di infrastrutture verdi. L'implementazione dei singoli itinerari ciclabili di Corona Verde è demandata ai singoli comuni o unione di essi, riusultando dunque interventi di scala locale o sovralocale, non compatibili con la scala del PUMS e affidati ad un successivo approfondimaneto nello strumento attuativo (Biciplan).
136	20	2	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di Piano. Pag. 72: la figura 3.3.XIV illustrante i principali corridoi europei e itinerari nazionali, riteniamo contenga un refuso per quanto relativamente al tracciato della Via Francigena (3) che, per quanto riguarda il tratto "chivassese", parrebbe riportato sulla sponda orografica sx del Po mentre, per quanto risulti su tutte le cartografie ufficiali, il tracciato si posiziona sulla sponda orografica dx del Po per attraversare il fiume proprio in corrispondenza della Città di Chivasso. Sempre la medesima figura risulta di difficile interpretazione in quanto non evidenziata, a differenza della figura 3.3.XIII, la relativa legenda.	Documento di Piano. Pag. 72: la figura 3.3.XIV illustrante i principali corridoi europei e itinerari nazionali, riteniamo contenga un refuso per quanto relativamente al tracciato della Via Francigena (3) che, per quanto riguarda il tratto "chivassese", parrebbe riportato sulla sponda orografica sx del Po mentre, per quanto risulti su tutte le cartografie ufficiali, il tracciato si posiziona sulla sponda orografica dx del Po per attraversare il fiume proprio in corrispondenza della Città di Chivasso. Sempre la medesima figura risulta di difficile interpretazione in quanto non evidenziata, a differenza della figura 3.3.XIII, la relativa legenda.	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Il percorso numero 3 nella suddetta immagine è riferito all' itinerario del "CANALE CAVOUR" individuato dalla Regione Piemonte. Essa è un estratto delle Tavole 3.1 e 3.2, ove è possibile reperire anche la legenda. Inoltre, le cartografie ufficiali indicano solo il l'itinerario pedonale della Via Francigena, mentre quella presentata nelle tavole deriva da un itinerario individuato dalla Regione Piemonte e allineato (pur con alcune modifiche) alla rete Bicitalia.
137	20	3	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di piano. Pag. 267: In ottica di integrazione fra mobilità su gomma e c.d. mobilità dolce, si ritiene utile e indicativa una integrazione della rappresentazione grafica dello scenario di Piano, con l'indicazione di raccordo fra Settimo T.se e Castiglione T.se mediante la realizzazione del nuovo ponte di attraversamento su Po, già considerato nella programmazione dei lavori fino al 2024, il quale sarà dotato di corsia ciclopedonale con il risultato di andare a costituire un segmento di raccordo in sicurezza fra Corona Verde e Corona di Delizie, di notevole portanza strategica per tutto l'asse ciclopedonale del nord-est del territorio metropolitano.	Documento di piano. Pag. 267: In ottica di integrazione fra mobilità su gomma e c.d. mobilità dolce, si ritiene utile e indicativa una integrazione della rappresentazione grafica dello scenario di Piano, con l'indicazione di raccordo fra Settimo T.se e Castiglione T.se mediante la realizzazione del nuovo ponte di attraversamento su Po, già considerato nella programmazione dei lavori fino al 2024, il quale sarà dotato di corsia ciclopedonale con il risultato di andare a costituire un segmento di raccordo in sicurezza fra Corona Verde e Corona di Delizie, di notevole portanza strategica per tutto l'asse ciclopedonale del nord-est del territorio metropolitano.	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Come già specificato, l'implementazione dei singoli itinerari ciclabili di Corona Verde è demandata ai singoli comuni o unione di essi, riusultando dunque interventi di scala locale o sovralocale, non compatibili con la scala del PUMS e affidati ad un successivo approfondimaneto nello strumento attuativo (Biciplan).

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
138	20	4	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Mobilità ciclopedonale. Percorso Ven-To – Francigena: fatta salva la condivisione dell'osservazione di cui al precedente punto 2, si ritiene fondamentale che l'asse principale di sviluppo di VenTo e del tracciato di collegamento fra Torino, San Mauro e il Chivassese resti necessariamente sul lato orografico dx del Po, garantendo una maggiore economicità rispetto al tracciato corrente su lato orografico sx dovuta al fatto che nella prima ipotesi, ovvero riprendendo di fatto il tracciato della francigena, si avrebbe un percorso di fatto in gran parte già definito e in buona parte appaltato dai singoli Comuni, oltre a considerare il fatto che l'unico attraversamento su Po avverrebbe proprio in Chivasso sull'attuale ponte già predisposto per il passaggio ciclopedonale.	Mobilità ciclopedonale. Percorso Ven-To – Francigena: fatta salva la condivisione dell'osservazione di cui al precedente punto 2, si ritiene fondamentale che l'asse principale di sviluppo di VenTo e del tracciato di collegamento fra Torino, San Mauro e il Chivassese resti necessariamente sul lato orografico dx del Po, garantendo una maggiore economicità rispetto al tracciato corrente su lato orografico sx dovuta al fatto che nella prima ipotesi, ovvero riprendendo di fatto il tracciato della francigena, si avrebbe un percorso di fatto in gran parte già definito e in buona parte appaltato dai singoli Comuni, oltre a considerare il fatto che l'unico attraversamento su Po avverrebbe proprio in Chivasso sull'attuale ponte già predisposto per il passaggio ciclopedonale.	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	I suddetti percorsi sono stati individuati ad una scala maggiore di quella del PUMS (regionale e nazionale). In particolare, per la ciclovia VenTo, è già stata conclusa la fase di fattibilità tecnico economica ed è in corso la fase di progettazione definitiva su alcuni lotti, tra i quali quello tra Chivasso e Trino. Fase definitova di alcuni lotti Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile della Via Francigena, si rimanda al Biciplan per aprofondimenti progettuali e variazioni di tracciato sulla base di esgigenze delle amministrazioni locali, in concerto con la Regione Piemonte.
139	20	5	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di piano. Pag. 32: Si ritiene utile indicare il riferimento al raddoppio del nodo di Settimo T.se. Si suggerisce altresì di inserire la previsione di una stazione di interscambio fra i Comuni di Brandizzo e Volpiano (v. successive osservazioni). Il concetto di interscambio, così come declinato nei casi di Collegno e Moncalieri, trova assoluta condivisione e troverebbe a nostro giudizio un ulteriore importante riscontro anche nell'area nord est del	Documento di piano. Pag. 32: Si ritiene utile indicare il riferimento al raddoppio del nodo di Settimo T.se. Si suggerisce altresì di inserire la previsione di una stazione di interscambio fra i Comuni di Brandizzo e Volpiano (v. successive osservazioni). Il concetto di interscambio, così come declinato nei casi di Collegno e Moncalieri, trova assoluta condivisione e troverebbe a nostro giudizio un ulteriore importante riscontro anche nell'area nord est del territorio metropolitano	pubb		Marengo				x		Non accolta	La proposta non può essere presa in considerazione in assenza di atti ufficiali/progetti visto che sarebbe fuori dall'orizzonte temporale del PUMS e che richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità vista la sua complessità infrastrutturale. Si evidenzia che il PUMS, rispondendo ad altra osservazione, prevede di inserire un nuovo collegamento bus verso Settimo Torinese
140	20	6	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Si propone. Pag. 32: di estendere il concetto di bike to rail anche all'area nord metropolitana;	Si propone. Pag. 32: di estendere il concetto di bike to rail anche all'area nord metropolitana;	NonMot		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce la proposta indicando anche la possibilità di potenziare tale servizio in ambito urbano sulla rete metropolitana
141	20	7	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Si propone. Pag. 193: inserire Brandizzo come asset strategico del trasporto pubblico locale;	Si propone. Pag. 193: inserire Brandizzo come asset strategico del trasporto pubblico locale;	pubb		Marengo						Non accolta	La gerarchizzazione della rete di adduzione al Sistema Ferroviario Metropolitano deriva anche dalle logiche di cadenzamento definite nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio di cui il PUMS si limita a prendere atto. D'altro canto, l'identificazione di Brandizzo come stazione nodo avrebbe per conseguenza una riduzione del ruolo delle stazioni di Chivasso e Settimo Torinese, il cui ruolo strategico è da tempo definito in sede di programmazione di settore
142	20	8	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	si Propone. Pag. 255: nel layout dello scenario evolutivo, inserire Brandizzo come stazione di interscambio gomma rotaia nell'ambito di SFM2;	si Propone. Pag. 255: nel layout dello scenario evolutivo, inserire Brandizzo come stazione di interscambio gomma rotaia nell'ambito di SFM2;	pubb		Marengo						Non accolta	La gerarchizzazione della rete di adduzione al Sistema Ferroviario Metropolitano deriva anche dalle logiche di cadenzamento definite nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio di cui il PUMS si limita a prendere atto. D'altro canto, l'identificazione di Brandizzo come stazione nodo avrebbe per conseguenza una riduzione del ruolo delle stazioni di Chivasso e Settimo Torinese, il cui ruolo strategico è da tempo definito in sede di programmazione di settore
143	20	9	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Trasporto pubblico su gomma. Si propone in alternativa: - Opzione 1: sul modello già da anni applicato al Comune di Leinì con la linea 46, procedere al prolungamento dell'attuale percorso della linea 61, spostando il capolinea di Via Mezzaluna a San Mauro per arrivare alla rotonda di Via Chivasso a Gassino, per un totale di 4,9 km. - Opzione 2: realizzare due linee di navette (elettriche?) sul modello funzionale applicato su Settimo T.se (SE1 ed SE2), per collegare Gassino con il centro di Settimo T.se da una parte e San Mauro in Via Mezzaluna.	Trasporto pubblico su gomma. Si propone in alternativa: - Opzione 1: sul modello già da anni applicato al Comune di Leinì con la linea 46, procedere al prolungamento dell'attuale percorso della linea 61, spostando il capolinea di Via Mezzaluna a San Mauro per arrivare alla rotonda di Via Chivasso a Gassino, per un totale di 4,9 km. - Opzione 2: realizzare due linee di navette (elettriche?) sul modello funzionale applicato su Settimo T.se (SE1 ed SE2), per collegare Gassino con il centro di Settimo T.se da una parte e San Mauro in Via Mezzaluna.	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	La proposta, genericamente condivisibile, potrà essere approfondita nell'ambito del piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
144	20	10	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di piano. Tab. 4.4.vi – Scenario di prossimità 2030 pag. 205: la tabella che illustra lo scenario di prossimità al 2030 in termini di consumo di suolo, prevede per l'area del Chivassese un dato pari a 0. Tale indicazione risulta difficilmente comprensibile ai più volte richiamati riferimenti ad un progetto di "potenziamento" dell'attuale asse viario di collegamento ad est fra il chierese ed il	Documento di piano. Tab. 4.4.vi – Scenario di prossimità 2030 pag. 205: la tabella che illustra lo scenario di prossimità al 2030 in termini di consumo di suolo, prevede per l'area del Chivassese un dato pari a 0. Tale indicazione risulta difficilmente comprensibile ai più volte richiamati riferimenti ad un progetto di "potenziamento" dell'attuale asse viario di collegamento ad est fra il chierese ed il chivassese.	vas		Marengo						Non accolta	L'indicatore del consumo di suolo considera solamente interventi di nuova viabilità e pertanto non tiene in conto l'eventuale consumo dovuto al potenziamento di viabilità esistenti
145	20	11	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Documento di piano. Pag. 214: l'ipotesi di una c.d. Gronda Est non può che essere accolta dall'Amministrazione castiglionese con estremo interesse qualora, tale ipotesi, fosse contestualizzata nella ricerca di una soluzione viaria volta a sgravare del traffico di mezzi pesanti, le attuali sezioni dell'asse viario che collega di fatto la SP10 da Riva presso Chieri (in prossimità dell'uscita A26 di Villanova d'Asti) con la SP590 e da qui le direttrici verso Leini, Settimo o quella di collegamento con la A4 verso Milano. Tale inquadramento, anche in ragione di quanto espresso nel paragrafo relativo al potenziamento di SFM2, non può che conferire ulteriore valore aggiunto al combinato disposto del potenziamento di SFM2da una parte e del servizio su gomma dall'altro (+ alternative sul servizio pubblico = - traffico veicolare individuale).	Documento di piano. Pag. 214: l'ipotesi di una c.d. Gronda Est non può che essere accolta dall'Amministrazione castiglionese con estremo interesse qualora, tale ipotesi, fosse contestualizzata nella ricerca di una soluzione viaria volta a sgravare del traffico di mezzi pesanti, le attuali sezioni dell'asse viario che collega di fatto la SP10 da Riva presso Chieri (in prossimità dell'uscita A26 di Villanova d'Asti) con la SP590 e da qui le direttrici verso Leini, Settimo o quella di collegamento con la A4 verso Milano. Tale inquadramento, anche in ragione di quanto espresso nel paragrafo relativo al potenziamento di SFM2, non può che conferire ulteriore valore aggiunto al combinato disposto del potenziamento di SFM2da una parte e del servizio su gomma dall'altro (+ alternative sul servizio pubblico = - traffico veicolare individuale).	priv		Marengo/Tizzani						Parzialmente accolta	il PUMS considera già tale tracciato nella prospettiva indicata
146	20	12	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Pag. 250 par. 3.04: proprio allo scopo di comprendere meglio quale sia nel merito l'ipotesi o il ventaglio di ipotesi che si intende valutare, si suggerisce di meglio declinare il concetto di "gronda" come descritto all'interno del paragrafo ("La tratta collinare dell'anulare esterna fu prevista attraverso un semianello che colleghi, attraverso la modernizzazione di strade esistenti"). A tale proposito ci si permette di evidenziare ancora una volta come il segmento semicircolare sul quale a nostro avviso occorrerebbe concentrarsi, non riguarda tanto il citato collegamento sulla A6 (TO-SV) con Caselle, quanto proprio l'uscita della A26 a Villanova d'Asti con l'asse della SP590. Giova ricordare come in tal senso proprio alcune interlocuzioni con l'attuale Consigliere Delegato Bianco ed i Funzionari di CMTo interessati (che ringraziamo ancora una volta per la disponibilità all'ascolto ed alla ricerca di una soluzione condivisa), con i Sindaci della zona e ANAS, abbia consentito di ribadire tutti i limiti di sicurezza, rappresentati dall'attuale scenario.	Pag. 250 par. 3.04: proprio allo scopo di comprendere meglio quale sia nel merito l'ipotesi o il ventaglio di ipotesi che si intende valutare, si suggerisce di meglio declinare il concetto di "gronda" come descritto all'interno del paragrafo ("La tratta collinare dell'anulare esterna fu prevista attraverso un semianello che colleghi, attraverso la modernizzazione di strade esistenti"). A tale proposito ci si permette di evidenziare ancora una volta come il segmento semicircolare sul quale a nostro avviso occorrerebbe concentrarsi, non riguarda tanto il citato collegamento sulla A6 (TO-SV) con Caselle, quanto proprio l'uscita della A26 a Villanova d'Asti con l'asse della SP590. Giova ricordare come in tal senso proprio alcune interlocuzioni con l'attuale Consigliere Delegato Bianco ed i Funzionari di CMTo interessati (che ringraziamo ancora una volta per la disponibilità all'ascolto ed alla ricerca di una soluzione condivisa), con i Sindaci della zona e ANAS, abbia consentito di ribadire tutti i limiti di sicurezza, rappresentati dall'attuale scenario.	priv		Marengo/Tizzani						Parzialmente accolta	il PUMS considera già tale tracciato nella prospettiva indicata
147	20	13	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Pag.266: La descrizione dello scenario di piano all'interno del quadro generale, suggeriamo venga integrato nella parte riguardante la descrizione della soluzione "gronda" in luogo della soluzione "tangenziale est", con l'indicazione esplicita che fra gli obiettivi che si intende perseguire vi siano anche: o L'esclusione dal tracciato di tutti i segmenti interessati dall'attraversamento di centri urbani; o La garanzia di una fruibilità in massima sicurezza del tracciato da parte dei mezzi	Pag.266: La descrizione dello scenario di piano all'interno del quadro generale, suggeriamo venga integrato nella parte riguardante la descrizione della soluzione "gronda" in luogo della soluzione "tangenziale est", con l'indicazione esplicita che fra gli obiettivi che si intende perseguire vi siano anche: o L'esclusione dal tracciato di tutti i segmenti interessati dall'attraversamento di centri urbani; o La garanzia di una fruibilità in massima sicurezza del tracciato da parte dei mezzi pesanti;	priv		Marengo/Tizzani						Accolta	il PUMS già recepisce la soluzione gronda
148	20	14	13/08/2021	85310	Comune di Castiglione T.se	Proprio a tale scopo si suggerisce che proprio CMTo, previo opportuno coinvolgimento delle singole Amministrazioni comunali, possa svolgere ruolo aggregante e di coordinamento in una azione di progettazione massiva per un parco diffuso di stazioni di ricarica sul territorio.	Proprio a tale scopo si suggerisce che proprio CMTo, previo opportuno coinvolgimento delle singole Amministrazioni comunali, possa svolgere ruolo aggregante e di coordinamento in una azione di progettazione massiva per un parco diffuso di stazioni di ricarica sul territorio.	Gen		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS riporta tale indicazione segnalando la necessità di un coordinamento nella diffusione delle stazioni di ricarica che potrà trovare riscontro nei successivi piani operativi

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
149	21	1	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Cebrosa non viene evidenziata come strada principale nonostante sia un asse importante di collegamento. Occorre per tanto evidenziarne il ruolo strategico.	Cebrosa non viene evidenziata come strada principale nonostante sia un asse importante di collegamento. Occorre per tanto evidenziarne il ruolo strategico.	priv		Marengo	x		x		x	Accolta	Il PUMS recepisce quanto indicato
150	21	2	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Non sono state indicate le zone 30 già esistenti sul nostro territorio	Non sono state indicate le zone 30 già esistenti sul nostro territorio	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS non ha questo livello di dettaglio, raggiunto solamente per il Comune di Torino vista la disponibilità in fase di redazione di dati già contenuti nel PUMS della città mai approvato. Si procederà comn ulteriori piani di settore che potranno dettagliare ulteriormente tali aspetti
151	21	3	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Non vengono individuati i parcheggi in struttura presenti nel nostro territorio che incrementano la disponibilità di parcheggiare in aree centrali.	Non vengono individuati i parcheggi in struttura presenti nel nostro territorio che incrementano la disponibilità di parcheggiare in aree centrali.	priv		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS non ha questo livello di dettaglio, raggiunto solamente per il Comune di Torino vista la disponibilità in fase di redazione di dati già contenuti nel PUMS della città mai approvato. Si procederà con ulteriori piani di settore che potranno dettagliare ulteriormente tali aspetti
152	21	4	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Le piste ciclabili sono incomplete, come evidenziato nella planimetria del PUT allegata, quindi occorre integrare le informazioni con invio dei dati aggiornati. Manca lo scavalco del Parco dell'Oasi che è un collegamento importante per la viabilità ciclabile intercomunale L'area pedonale è da ampliare con i due tratti di via Italia di nuova realizzazione.	Le piste ciclabili sono incomplete, come evidenziato nella planimetria del PUT allegata, quindi occorre integrare le informazioni con invio dei dati aggiornati. Manca lo scavalco del Parco dell'Oasi che è un collegamento importante per la viabilità ciclabile intercomunale L'area pedonale è da ampliare con i due tratti di via Italia di nuova realizzazione.	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS recepisce le indicazioni contenute nell'osservazione, aggiornando alcuni tracciati di valenza sovracomunale e demandando al successivo piano di settore (Biciplan), un aggiornamento di fino dell'infrastruttura presente sui singoli territori comunali.
153	21	5	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Occorre integrare le linee urbane locali 1 e 2, inserire la nuova linea GTT SM1 e le linee extraurbane come da planimetria del PUT	Occorre integrare le linee urbane locali 1 e 2, inserire la nuova linea GTT SM1 e le linee extraurbane come da planimetria del PUT	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS accoglie la richiesta
154	21	6	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	La stazione di Settimo viene considerata come "altre stazioni" sarebbe opportuno aumentarne l'importanza a "Stazione secondaria"	La stazione di Settimo viene considerata come "altre stazioni" sarebbe opportuno aumentarne l'importanza a "Stazione secondaria"	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce le indicazioni contenute nell'osservazione
155	21	7	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Non è stato indicato lo scavalco del Parco dell'oasi, che è un collegamento strategico per la rete ciclabile: sia per il progetto VenTo sia per "Corona di Delizie in Bici"	Non è stato indicato lo scavalco del Parco dell'oasi, che è un collegamento strategico per la rete ciclabile: sia per il progetto VenTo sia per "Corona di Delizie in Bici"	NonMot		Marengo						Accolta	Come già indicato precedentemente, il PUMS recepisce le indicazioni integrando la relativa cartografia.
156	21	8	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Occorre indicare i bici parcheggi che tramite il Progetto "intraNET" prevede tra le altre cose anche la realizzazione di parcheggi protetteti a servizio delle stazioni ferroviarie e dei capolinea delle linee extraurbane	Occorre indicare i bici parcheggi che tramite il Progetto "intraNET" prevede tra le altre cose anche la realizzazione di parcheggi protetteti a servizio delle stazioni ferroviarie e dei capolinea delle linee extraurbane	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	L'indicazione è pienamente in linea con quanto contenuto nel PUMS in merito alle bicistazioni presso le stazioni ferroviarie. Tali progettualità sono già in fase di realizzazione
157	21	9	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Non è stata inserita la Fermata ferroviaria intermedia tra le stazioni di Stura e Settimo, che ha come obiettivo quello di creare una connessione tra la linea storica ed il settore collinare (San Mauro, Castiglione, Gassino, ecc.) attualmente gravitante sulla strada 590 delle Val Cerrina	Non è stata inserita la Fermata ferroviaria intermedia tra le stazioni di Stura e Settimo, che ha come obiettivo quello di creare una connessione tra la linea storica ed il settore collinare (San Mauro, Castiglione, Gassino, ecc.) attualmente gravitante sulla strada 590 delle Val Cerrina	pubb		Marengo	x			x		Non accolta	La proposta non può essere presa in considerazione in assenza di atti ufficiali/progetti visto che sarebbe fuori dall'orizzonte temporale del PUMS e che richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità vista la sua complessità infrastrutturale.
158	21	10	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Servizio di MeBus: sviluppo e sostegno economico alla rete di connessione interna al territorio d'ambito mediante i servizi a chiamata individuale per il rafforzamento del trasporto pubblico sui nodi di interscambio tra i comuni;	Servizio di MeBus: sviluppo e sostegno economico alla rete di connessione interna al territorio d'ambito mediante i servizi a chiamata individuale per il rafforzamento del trasporto pubblico sui nodi di interscambio tra i comuni;	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Accanto alla riorganizzazione delle linee extraurbane, il PUMS prevede anche la sperimentazione di nuovi servizi a chiamata per le aree montane a domanda debole, che si affianchino ai sistemi MeBus e ProviBus già presenti nelle altre zone del territorio metropolitano. Il piano identifica sette bacini funzionali di sperimentazione. La pianificazione di dettaglio degli interventi nei sette bacini individuati e la riorganizzazione dei servizi esistenti, sarà oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
159	21	11	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Oltre al potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano mediante l'aumento della frequenza di passaggio, occorre prevedere un quadruplicamento da Stura a Settimo della linea storica per Milano e della ferrovia canavesana	Oltre al potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano mediante l'aumento della frequenza di passaggio, occorre prevedere un quadruplicamento da Stura a Settimo della linea storica per Milano e della ferrovia canavesana.	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS accoglie la richiesta, già oggetto di programmazione da parte di RFI
160	21	12	13/08/2021	85327	Comune di Settimo T.se	Occorre incrementare le opportunità di parcheggio per lo scambio gomma/ferro a sostegno delle linee di trasporlo ferroviario	Occorre incrementare le opportunità di parcheggio per lo scambio gomma/ferro a sostegno delle linee di trasporlo ferroviario.	pubb	ou	Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS contiene numerose indicazioni per lo sviluppo di sistemi di interscambio gomma/ferro di cui si sono valutate, attraverso simulazioni, le effettive capacità
161	22	1	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica e ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla.	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica e ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla.	vas		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
162	22	2	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	chiediamo che: Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche;	chiediamo che: Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche;	priv		Marengo						Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficaci degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
163	22	3	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	chiediamo che: Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	chiediamo che: Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	priv		Marengo						Non accolta	Il PUMS si occupa di tutti i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato. Molti studi sulla deep decarbonization evidenziano il ruolo centrale da attribuire alla gestione della mobilità privata, e dunque la necessità di evitare posizioni manichee nella predisposizione dei piani di settore. Pertanto, nell'ottica di migliorare le condizioni odierne si prevedono anche nuove infrastrutture, finalizzate a favorire migliori flussi complessivi di mobilità, con conseguenti miglioramenti delle performance ambientali
164	22	4	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	chiediamo che: Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	chiediamo che: Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	NonMot		Marengo						Non accolta	La proposta è già stata vagliata dal PUMS in sede di simulazioni dello scenario "di prossimità", che ha evidenziato alcuni effetti controproducenti. In particolare, la limitazione delle velocità al di sotto dei 30 km/h anche sulla maglia urbana primaria ha per effetto una sensibile degerarchizzazione dell'assetto funzionale di rete, con induzione di sovraccarichi sulla rete locale, interna alle zone residenziali. Si ritiene pertanto preferibile limitare la perimetrazione delle Zone 30 a questi soli ambiti, come del resto implicito anche nelle politiche attuate da altre grandi città, in cui il limite dei 30 km/h è imposto sull'intera rete stradale urbana, ad eccezione degli assi principali
165	22	5	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Miglioramenti SFM1 Chieri; interscambio Trofarello	Per i treni della linea SFM1 (e interventi simili nelle altre linee SFM) miglioramenti nella frequenza e capienza nelle fasce orarie e tratte richieste dalla cittadinanza, tra cui: - almeno due corse prima delle 6.50 da Chieri nei giorni feriali; - treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari (anche per evitare la diffusione del Covid); - più corse la sera tardi da Torino: almeno fino alle 23; - nei festivi gli stessi treni che nei feriali o nell'immediato almeno una corsa in più la mattina da Chieri (6:20 o 7:20), almeno una corsa in più di sera: 20:13 o 21:13 e più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa; - l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (facendo fermare i treni diretti a Genova, Savona, Cuneo-Ventimiglia, come anni fa accadeva);	pubb		Marengo				x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
165	22	5ter	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
165	22	5bis	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	pubb								Non pertinente	Il PUMS non può prescrivere tali interventi a fronte di un contratto di servizio che regola tali aspetti. Inoltre la definizione nel dettaglio dei livelli tariffari deve essere decisa dall'Autorità di Regolazione nell'ambito dei contratti di servizio con l'Impresa aggiudicataria
166	22	6	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	chiediamo che: Venga creato un servizio di sharing che includa auto di vario tipo e altri mezzi diffusi e scambiabili in tutta l'area Metropolitana (come era per il car-sharing "Io Guido") con politiche per disincentivare la mobilità privata;	chiediamo che: Venga creato un servizio di sharing che includa auto di vario tipo e altri mezzi diffusi e scambiabili in tutta l'area Metropolitana (come era per il car-sharing "Io Guido") con politiche per disincentivare la mobilità privata;	gen		Marengo	x					Parzialmente accolta	Il PUMS condivide lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa il cui funzionamento è però regolato da logiche di mercato che, ad oggi, non hanno permesso lo sviluppo di un sistema unico sull'intero territorio metropolitano (RISPOSTA DA RIVEDERE facendo rif. anche al MaaS, servizio già introdotto a Carmagnola)
167	22	7	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	chiedimao che: Venga conclusa una rete di ciclabili sicure fra i paesi – anche piccoli - del circondario di Chieri; Vengano rese percorribili in sicurezza dalle bici tutte le strade urbane;	chiedimao che: Venga conclusa una rete di ciclabili sicure fra i paesi – anche piccoli - del circondario di Chieri; Vengano rese percorribili in sicurezza dalle bici tutte le strade urbane;	NonMot		Marengo						Accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan
168	22	8	13/08/2021	85382	Laura Vallaro	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tali obiettivi di massima ma il sistema di esercizio richiede approfondimenti con i singoli operatori locali concessionari del servizio stesso, in ordine sia alla capacità delle reti, sia al finanziamento dell'esercizio. Attualmente la linea 30 nel modello è simulata con frequenza media 15'. La richiesta relativa a "tutte le linee urbane+suburbane" è eccessivamente generica poiché non tiene conto delle gerarchia della rete. La sostituizione di tutto il parco veicolare con soli mezzi elettrici non risulta economicamente sostenibile. La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi notturni potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
169	23	1	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	nella tavola relativa all'offerta della mobilità ciclopedonale non è indicato il tratto di ciclabile tra Avigliana ed Almese che sarà realizzato a breve all'interno del progetto Pascal (realizzato da CMTO);	nella tavola relativa all'offerta della mobilità ciclopedonale non è indicato il tratto di ciclabile tra Avigliana ed Almese che sarà realizzato a breve all'interno del progetto Pascal (realizzato da CMTO);	NonMot		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce l'indicazione aggiornando i tracciati ciclopedonali
170	23	2	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	a completamento della Tavola 03.1 si ritiene di valutare l'integrazione con le piste ciclabili comunali già esistenti e funzionali il cui sviluppo ed estensione sono reperibili sul sito del Comune di Avigliana	a completamento della Tavola 03.1 si ritiene di valutare l'integrazione con le piste ciclabili comunali già esistenti e funzionali il cui sviluppo ed estensione sono reperibili sul sito del Comune di Avigliana	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Preso atto della segnalazione, il PUMS recepisce alcuni tracciati attuali propedeutici all'implementazione di itinerari di valenza provinciale, regionale e nazionale, demandando allo strumento di attuazione (Biciplan) l'approfondimento su progettualità di carattere locale.
171	23	3	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	il percorso della ciclovia P.6, in corrispondenza del Lago Grande di Avigliana, coincide con la strada comunale via Monginevro: è necessario prendere in considerazione due aspetti importanti a. larghezza della strada ridotta, … pericolosità dell'incrocio via Monginevro/via Giaveno dovuta alla limitata visibilità nell'innesto	il percorso della ciclovia P.6, in corrispondenza del Lago Grande di Avigliana, coincide con la strada comunale via Monginevro: è necessario prendere in considerazione due aspetti importanti a. larghezza della strada ridotta, … pericolosità dell'incrocio via Monginevro/via Giaveno dovuta alla limitata visibilità nell'innesto	NonMot		Marengo						Parzialmente accolta	Il PUMS prende atto della segnalazione, demandando a successive fasi attuative (Biciplan in primis) approfondimenti progettuali ed eventuali modifiche locali al tracciato dell'itinerario provinciale sulla base delle esigenze dell'amministrazione, in concerto con CMTO.
172	23	4	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	risulta necessario individuare idonee soluzioni di rallentamento del traffico per i veicoli provenienti da Trana e dal tunnel e che si immettono nella rotatoria Cin-Cin (incrocio C.so Laghi con la S.S. 589), al fine di ridurre la pericolosità durante la percorrenza da parte dei ciclisti.	risulta necessario individuare idonee soluzioni di rallentamento del traffico per i veicoli provenienti da Trana e dal tunnel e che si immettono nella rotatoria Cin-Cin (incrocio C.so Laghi con la S.S. 589), al fine di ridurre la pericolosità durante la percorrenza da parte dei ciclisti.	priv		Marengo						Non pertinente	La critività segnalata riguarda un aspetto regolamentativo che non viene affrontato nel dettaglio dal PUMs, pur condividendo la necessità di intervenire per la messa in sicurezza dell'intero sistema della mobilità
173	23	5	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	trasporto pubblico: creazione di effettivo orario cadenzato per migliorare le coincidenze fra treno e pullman;	trasporto pubblico: creazione di effettivo orario cadenzato per migliorare le coincidenze fra treno e pullman;	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS prevede già, come principio generale, sistematiche coincidenze tra mezzi di trasporto grazie all'orario cadenzato e a nodi di interscambio.
174	23	6	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	"trasporto pubblico: 2) richiesta di aumento delle corse dei pullman e frequenza dei treni dell'SFM3 nei giorni festivi, soprattutto estivi.	"trasporto pubblico: 2) richiesta di aumento delle corse dei pullman e frequenza dei treni dell'SFM3 nei giorni festivi, soprattutto estivi.	pubb		Marengo				x		Parzialmente accolta	L'oggetto dell'osservazione sarà oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'approfondimento terrà conto del fatto che la frequenza dei treni SFM3 è normata dal contratto dis ervzio in vigore i cui effetti raggiungono e superano l'orizzonte 2030 del PUMS.
175	23	7	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	trasporto pubblico: 3) si dovrebbe revisionare l'attestamento del TPL spostando i capolinea all'interno dell'area appositamente realizzata con il Movicentro nei pressi nella stazione di Avigliana;	trasporto pubblico: 3) si dovrebbe revisionare l'attestamento del TPL spostando i capolinea all'interno dell'area appositamente realizzata con il Movicentro nei pressi nella stazione di Avigliana;	pubb		Marengo						Accolta	La valorizzazione dei movicentro come luoghi di interscambio tra mezzi di trasporto pubblico e individuali è parte delle strategie del PUMS
176	23	8	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	trasporto pubblico: 4) si segnalano problematiche dovute alla mancanza di collegamenti tra le zone periferiche dei diversi paesi che rendono difficoltoso l'utilizzo del TPL, favorendo i mezzi privati per gli spostamenti casa-lavoro;	trasporto pubblico: 4) si segnalano problematiche dovute alla mancanza di collegamenti tra le zone periferiche dei diversi paesi che rendono difficoltoso l'utilizzo del TPL, favorendo i mezzi privati per gli spostamenti casa-lavoro;	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	L'oggetto dell'osservazione è ad un dettaglio che non può essere trattato direttamente dal PUMS e sarà oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
177	23	9	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	trasporto pubblico: 5) si segnalano da parte dell'utenza scolastica criticità nel trasporto pubblico locale di collegamento tra Avigliana e Liceo Darwin/Istituto Romero di Rivoli in termini di frequenze, coincidenze tra linee e relative navette e concordanza con l'orario scolastico. "	trasporto pubblico: 5) si segnalano da parte dell'utenza scolastica criticità nel trasporto pubblico locale di collegamento tra Avigliana e Liceo Darwin/Istituto Romero di Rivoli in termini di frequenze, coincidenze tra linee e relative navette e concordanza con l'orario scolastico. "	pubb		Marengo						Accolta	Il miglioramento delle relazioni TPL tra Avigliana e Rivoli rientra già nelle strategie del PUMS
178	23	10	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	mobilità privata: abbattimento dei costi (mediante abbonamento calmierato) per l'utilizzo della tangenziale ed autostrada A32 per gli abitanti della Val di Susa;	mobilità privata: abbattimento dei costi (mediante abbonamento calmierato) per l'utilizzo della tangenziale ed autostrada A32 per gli abitanti della Val di Susa;	priv		Marengo						Non accolta	Non di pertinenza PUMS (concessione SITAF)
179	23	11	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	mobilità privata: risoluzione delle problematiche relative all'alto traffico in corrispondenza delle rotatorie sulla SS25, che collegano la zona industriale est, causa di intasamenti e ingorghi;	mobilità privata: risoluzione delle problematiche relative all'alto traffico in corrispondenza delle rotatorie sulla SS25, che collegano la zona industriale est, causa di intasamenti e ingorghi;	priv		Marengo						Accolta	Il PUMS include già l'intervento citato
180	23	12	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	mobilità privata: in corrispondenza dello svincolo "Avigliana centro" mancanza dell'ingresso in A32 direzione Bardonecchia	mobilità privata: in corrispondenza dello svincolo "Avigliana centro" mancanza dell'ingresso in A32 direzione Bardonecchia,	priv		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce la segnalazione
181	23	13	13/08/2021	85371	Comune di Avigliana	mob ilità piovata: necessità di deviare il traffico pesante diretto nella zona industriale di Almese da Via Drubiaglio, con passaggio nel centro abitato, mediante l'introduzione di un limite di percorrenza ai mezzi pesanti e la creazione di un collegamento diretto tra la rotonda dell' "uscita ovest" della A32 e la zona industriale medesima.	mob ilità piovata: necessità di deviare il traffico pesante diretto nella zona industriale di Almese da Via Drubiaglio, con passaggio nel centro abitato, mediante l'introduzione di un limite di percorrenza ai mezzi pesanti e la creazione di un collegamento diretto tra la rotonda dell' "uscita ovest" della A32 e la zona industriale medesima.	priv		Marengo						Non accolta	Occorrerebbe identificare tracciato alternativo non soggetto a pedaggio
182	24	1	16/08/2021		Teresa Formichella	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
183	24	2	16/08/2021		Teresa Formichella	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
184	24	3	16/08/2021		Teresa Formichella	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	priv								Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficaci degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
185	24	4	16/08/2021		Teresa Formichella	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	priv								Non accolta	Il PUMS si occupa di tutti i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato. Molti studi sulla deep decarbonization evidenziano il ruolo centrale da attribuire alla gestione della mobilità privata, e dunque la necessità di evitare posizioni manichee nella predisposizione dei piani di settore. Pertanto, nell'ottica di migliorare le condizioni odierne si prevedono anche nuove infrastrutture, finalizzate a favorire migliori flussi complessivi di mobilità, con conseguenti miglioramenti delle prestazioni ambientali
186	24	5	16/08/2021		Teresa Formichella	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	NonMot								Non accolta	La proposta è già stata vagliata dal PUMS in sede di simulazioni dello scenario "di prossimità", che ha evidenziato alcuni effetti controproducenti. In particolare, la limitazione delle velocità al di sotto dei 30 km/h anche sulla maglia urbana primaria ha per effetto una sensibile degerarchizzazione dell'assetto funzionale di rete, con induzione di sovraccarichi sulla rete locale, interna alle zone residenziali. Si ritiene pertanto preferibile limitare la perimetrazione delle Zone 30 a questi soli ambiti, come del resto implicito anche nelle politiche attuate da altre grandi città, in cui il limite dei 30 km/h è imposto sull'intera rete stradale urbana, ad eccezione degli assi principali
187	24	6	16/08/2021		Teresa Formichella	Miglioramenti SFM1 Chieri; interscambio Trofarello	Per i treni della linea SFM1 (e interventi simili nelle altre linee SFM) miglioramenti nella frequenza e capienza nelle fasce orarie e tratte richieste dalla cittadinanza, tra cui: - almeno due corse prima delle 6.50 da Chieri nei giorni feriali; - treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari (anche per evitare la diffusione del Covid); - più corse la sera tardi da Torino: almeno fino alle 23; - nei festivi gli stessi treni che nei feriali o nell'immediato almeno una corsa in più la mattina da Chieri (6:20 o 7:20), almeno una corsa in più di sera: 20:13 o 21:13 e più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa; - l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (facendo fermare i treni diretti a Genova, Savona, Cuneo-Ventimiglia, come anni fa accadeva);	pubb		Marengo				x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM, già oggetto del Contratto di Servizio con Trenitalia, non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
188	24	7	16/08/2021		Teresa Formichella	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	pubb								Non pertinente	Il PUMS non può prescrivere tali interventi a fronte di un contratto di servizio che regola tali aspetti. Inoltre la definizione nel dettaglio dei livelli tariffari deve essere decisa dall'Autorità di Regolazione nell'ambito dei contratti di servizio con l'Impresa aggiudicataria
189	24	8	16/08/2021		Teresa Formichella	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
190	24	9	16/08/2021		Teresa Formichella	Rete di cilabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	nonmot								Accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan
191	24	10	16/08/2021		Teresa Formichella	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	gen			x					Parzialmente accolta	Il PUMS condivide lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa il cui funzionamento è però regolato da logiche di mercato che, ad oggi, non hanno permesso lo sviluppo di un sistema unico sull'intero territorio metropolitano (RISPOSTA DA RIVEDERE facendo rif. anche al MaaS, servizio già introdotto a Carmagnola)
192	24	11	16/08/2021		Teresa Formichella	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	pubb						x		Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tali obiettivi di massima ma il sistema di esercizio richiede approfondimenti con i singoli operatori locali concessionari del servizio stesso, in ordine sia alla capacità delle reti, sia al finanziamento dell'esercizio. Attualmente la linea 30 nel modello è simulata con frequenza media 15'. La richiesta relativa a "tutte le linee urbane+suburbane" è eccessivamente generica poiché non tiene conto delle gerarchia della rete. La sostituizione di tutto il parco veicolare con soli mezzi elettrici non risulta economicamente sostenibile. La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi notturni potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
193	25	1	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
194	25	2	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
195	25	3	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	priv								Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficaci degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
196	25	4	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	priv								Non accolta	Il PUMS si occupa di tutti i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato. Molti studi sulla deep decarbonization evidenziano il ruolo centrale da attribuire alla gestione della mobilità privata, e dunque la necessità di evitare posizioni manichee nella predisposizione dei piani di settore. Pertanto, nell'ottica di migliorare le condizioni odierne si prevedono anche nuove infrastrutture, finalizzate a favorire migliori flussi complessivi di mobilità, con conseguenti miglioramenti delle performance ambientali
197	25	5	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	NonMot								Non accolta	La proposta è già stata vagliata dal PUMS in sede di simulazioni dello scenario "di prossimità", che ha evidenziato alcuni effetti controproducenti. In particolare, la limitazione delle velocità al di sotto dei 30 km/h anche sulla maglia urbana primaria ha per effetto una sensibile degerarchizzazione dell'assetto funzionale di rete, con induzione di sovraccarichi sulla rete locale, interna alle zone residenziali. Si ritiene pertanto preferibile limitare la perimetrazione delle Zone 30 a questi soli ambiti, come del resto implicito anche nelle politiche attuate da altre grandi città, in cui il limite dei 30 km/h è imposto sull'intera rete stradale urbana, ad eccezione degli assi
198	25	6	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Miglioramenti SFM1 Chieri; interscambio Trofarello	Per i treni della linea SFM1 (e interventi simili nelle altre linee SFM) miglioramenti nella frequenza e capienza nelle fasce orarie e tratte richieste dalla cittadinanza, tra cui: - almeno due corse prima delle 6.50 da Chieri nei giorni feriali; - treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari (anche per evitare la diffusione del Covid); - più corse la sera tardi da Torino: almeno fino alle 23; - nei festivi gli stessi treni che nei feriali o nell'immediato almeno una corsa in più la mattina da Chieri (6:20 o 7:20), almeno una corsa in più di sera: 20:13 o 21:13 e più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa; - l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (facendo fermare i treni diretti a Genova, Savona, Cuneo-Ventimiglia, come anni fa accadeva);	pubb		Marengo				x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM, già oggetto del Contratto di Servizio con Trenitalia, non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
199	25	7	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	pubb								Non pertinente	Il PUMS non può prescrivere tali interventi a fronte di un contratto di servizio che regola tali aspetti. Inoltre la definizione nel dettaglio dei livelli tariffari deve essere decisa dall'Autorità di Regolazione nell'ambito dei contratti di servizio con l'Impresa aggiudicataria
200	25	8	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
201	25	9	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	NonMot								Accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan
202	25	10	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	gen			x					Parzialmente accolta	Il PUMS condivide lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa il cui funzionamento è però regolato da logiche di mercato che, ad oggi, non hanno permesso lo sviluppo di un sistema unico sull'intero territorio metropolitano (RISPOSTA DA RIVEDERE facendo rif. anche al MaaS, servizio già introdotto a Carmagnola)
203	25	11	16/08/2021		Marco Moschini (FFF Chieri)	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	pubb						x		Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tali obiettivi di massima ma il sistema di esercizio richiede approfondimenti con i singoli operatori locali concessionari del servizio stesso, in ordine sia alla capacità delle reti, sia al finanziamento dell'esercizio. Attualmente la linea 30 nel modello è simulata con frequenza media 15'. La richiesta relativa a "tutte le linee urbane+suburbane" è eccessivamente generica poiché non tiene conto delle gerarchia della rete. La sostituizione di tutto il parco veicolare con soli mezzi elettrici non risulta economicamente sostenibile. La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi notturni potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
204	26	1	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
205	26	2	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
206	26	3	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	priv								Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficaci degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
207	26	4	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	priv								Non accolta	Il PUMS si occupa di tutti i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato. Molti studi sulla deep decarbonization evidenziano il ruolo centrale da attribuire alla gestione della mobilità privata, e dunque la necessità di evitare posizioni manichee nella predisposizione dei piani di settore. Pertanto, nell'ottica di migliorare le condizioni odierne si prevedono anche nuove infrastrutture, finalizzate a favorire migliori flussi complessivi di mobilità, con conseguenti miglioramenti delle performance ambientali
208	26	5	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	NonMot								Non accolta	La proposta è già stata vagliata dal PUMS in sede di simulazioni dello scenario "di prossimità", che ha evidenziato alcuni effetti controproducenti. In particolare, la limitazione delle velocità al di sotto dei 30 km/h anche sulla maglia urbana primaria ha per effetto una sensibile degerarchizzazione dell'assetto funzionale di rete, con induzione di sovraccarichi sulla rete locale, interna alle zone residenziali. Si ritiene pertanto preferibile limitare la perimetrazione delle Zone 30 a questi soli ambiti, come del resto implicito anche nelle politiche attuate da altre grandi città, in cui il limite dei 30 km/h è imposto sull'intera rete stradale urbana, ad eccezione degli assi
209	26	6	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Miglioramenti SFM1 Chieri; interscambio Trofarello	Per i treni della linea SFM1 (e interventi simili nelle altre linee SFM) miglioramenti nella frequenza e capienza nelle fasce orarie e tratte richieste dalla cittadinanza, tra cui: - almeno due corse prima delle 6.50 da Chieri nei giorni feriali;- treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari (anche per evitare la diffusione del Covid); - più corse la sera tardi da Torino: almeno fino alle 23; - nei festivi gli stessi treni che nei feriali o nell'immediato almeno una corsa in più la mattina da Chieri (6:20 o 7:20), almeno una corsa in più di sera: 20:13 o 21:13 e più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa; - l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (facendo fermare i treni diretti a Genova, Savona, Cuneo-Ventimiglia, come anni fa accadeva);	pubb		Marengo				x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM, già oggetto del Contratto di Servizio con Trenitalia, non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
210	26	7	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	pubb								Non pertinente	Il PUMS non può prescrivere tali interventi a fronte di un contratto di servizio che regola tali aspetti. Inoltre la definizione nel dettaglio dei livelli tariffari deve essere decisa dall'Autorità di Regolazione nell'ambito dei contratti di servizio con l'Impresa aggiudicataria
211	26	8	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	pubb	NonMot					x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
212	26	9	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Rete di cilabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	NonMot								Accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
213	26	10	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	gen			x					Parzialmente accolta	Il PUMS condivide lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa il cui funzionamento è però regolato da logiche di mercato che, ad oggi, non hanno permesso lo sviluppo di un sistema unico sull'intero territorio metropolitano (RISPOSTA DA RIVEDERE facendo rif. anche al MaaS, servizio già introdotto a Carmagnola)
214	26	11	16/08/2021		Gian Paolo Vallaro, Davide Quadro	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	pubb						x		Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tali obiettivi di massima ma il sistema di esercizio richiede approfondimenti con i singoli operatori locali concessionari del servizio stesso, in ordine sia alla capacità delle reti, sia al finanziamento dell'esercizio. Attualmente la linea 30 nel modello è simulata con frequenza media 15'. La richiesta relativa a "tutte le linee urbane+suburbane" è eccessivamente generica poiché non tiene conto delle gerarchia della rete. La sostituizione di tutto il parco veicolare con soli mezzi elettrici non risulta economicamente sostenibile. La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi notturni potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
215	27	1	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino	Con riferimento al Comune di Caselle Torinese, si evidenziano viabilità che in alcune cartografie sono presenti ed in altre mancano: ad esempio la viabilità della aree ATA sul territorio di Caselle T.se e la viabilità subito adiacente sul territorio di San Maurizio C.se che probabilmente non verrà realizzata a seguito del potenziamento delle strade delle aree ATA e che in alcune cartografie è indicata ed in altre non è indicata. Sarebbe pertanto necessario rendere gli elaborati congruenti fra di loro.	Con riferimento al Comune di Caselle Torinese, si evidenziano viabilità che in alcune cartografie sono presenti ed in altre mancano: ad esempio la viabilità della aree ATA sul territorio di Caselle T.se e la viabilità subito adiacente sul territorio di San Maurizio C.se che probabilmente non verrà realizzata a seguito del potenziamento delle strade delle aree ATA e che in alcune cartografie è indicata ed in altre non è indicata. Sarebbe pertanto necessario rendere gli elaborati congruenti fra di loro.	priv								Accolta	Si prende atto della precisazione verificando le cartografie di piano
216	27	2	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Borgaro Torinese	Inserimento del percorso ciclopedonale nel tratto di via Lanzo interessato dai lavori di "Ristrutturazione urbanistica del comparto sotteso dalla Via Lanzo, nel tratto compreso fra le via Martiri della Libertà e Italia" nell'offerta della mobilità ciclopedonale	Inserimento del percorso ciclopedonale nel tratto di via Lanzo interessato dai lavori di "Ristrutturazione urbanistica del comparto sotteso dalla Via Lanzo, nel tratto compreso fra le via Martiri della Libertà e Italia" nell'offerta della mobilità ciclopedonale	NonMot								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
217	27	3	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Borgaro Torinese	Inserimento della previsione di prolungamento della pista ciclopedonale su via Mappano per collegamento con PIP negli interventi non motorizzati in progetto	Inserimento della previsione di prolungamento della pista ciclopedonale su via Mappano per collegamento con PIP negli interventi non motorizzati in progetto	NonMot								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
218	27	4	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Borgaro Torinese	Inserimento di una zona 30 km/h nel tratto di via Lanzo interessato dai lavori di "Ristrutturazione urbanistica del comparto sotteso dalla Via Lanzo, nel tratto compreso fra le via Martiri della Libertà e Italia" nell'offerta della mobilità ciclopedonale	Inserimento di una zona 30 km/h nel tratto di via Lanzo interessato dai lavori di "Ristrutturazione urbanistica del comparto sotteso dalla Via Lanzo, nel tratto compreso fra le via Martiri della Libertà e Italia" nell'offerta della mobilità ciclopedonale	NonMot								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
219	27	5	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Borgaro Torinese	Inserimento di stazioni di car sharing e bike sharing in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria di Borgaro	Inserimento di stazioni di car sharing e bike sharing in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria di Borgaro	gen							x	Parzialmente accolta	L'intervento rientra fra gli obiettivi del programma bike-to-rail e potrà essere implementato in accordo con l'Amministrazione Comunale
220	27	6	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Borgaro Torinese	Eliminazione della fermata Dora della Linea BUS extraurbana di interesse nell'offerta del trasporto pubblico	Eliminazione della fermata Dora della Linea BUS extraurbana di interesse nell'offerta del trasporto pubblico	pubb							x	Accolta	Il nuovo schema di esercizio del SFR conduce all'esclusione di tale fermata
221	27	7	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Leinì	Si rileva che nella Tav. 09.01 (Interventi di trasporto pubblico - Progetto, allegata alla presente), non vi è previsione di realizzazione della Gronda di collegamento e connessione tra i due rami ferroviari Torino-Lanzo e Torino-Cuorgnè, all'altezza delle stazioni di Caselle per Volpiano, passando per Leini ed estendendo eventualmente il servizio fino a Brandizzo	Si rileva che nella Tav. 09.01 (Interventi di trasporto pubblico - Progetto, allegata alla presente), non vi è previsione di realizzazione della Gronda di collegamento e connessione tra i due rami ferroviari Torino-Lanzo e Torino-Cuorgnè, all'altezza delle stazioni di Caselle per Volpiano, passando per Leini ed estendendo eventualmente il servizio fino a Brandizzo	pubb								Non accolta	L'intervento, estremamente impegnativo, non è supportato da alcuno studio sulla domanda attratta, che per giustificare una infrastruttura di tipo ferroviario dovrebbe essere decisamente rilevante. Esso non rientrerebbe comunque nell'orizzonte temporale dei 10 anni. E' possibile eventualmente prendere in esame l'istituzione di un servizio bus
222	27	8	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Cebrosa non viene evidenziata come strada principale nonostante sia un asse importante di collegamento. Occorre per tanto evidenziarne il ruolo strategico.	Cebrosa non viene evidenziata come strada principale nonostante sia un asse importante di collegamento. Occorre per tanto evidenziarne il ruolo strategico.	priv			x				x	Accolta	Il PUMS recepisce quanto indicato
223	27	9	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Non sono indicate le zone 30 già esistenti sul nostro territorio	Non sono indicate le zone 30 già esistenti sul nostro territorio	NonMot							x	Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
224	27	10	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Non vengono individuati i parcheggi in struttura presenti nel nostro territorio che incrementano la disponibilità di parcheggiare in aree centrali.	Non vengono individuati i parcheggi in struttura presenti nel nostro territorio che incrementano la disponibilità di parcheggiare in aree centrali.	priv							x	Parzialmente accolta	Il PUMS prende atto della segnalazione; tuttavia le infrastrutture citate ricadono a livello locale e non possono essere rappresentate nelle cartografie generali di piano
225	27	11	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Le piste ciclabili sono incomplete, come evidenziato nella planimetria del PUT allegata, quindi occorre integrare le informazioni con invio dei dati aggiornati.	Le piste ciclabili sono incomplete, come evidenziato nella planimetria del PUT allegata, quindi occorre integrare le informazioni con invio dei dati aggiornati.	NonMot								Accolta	Come già indicato precedentemente, il PUMS recepisce le indicazioni integrando la relativa cartografia.
226	27	12	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Manca lo scavalco del Parco dell'Oasi che è un collegamento importante per la viabilità ciclabile intercomunale	Manca lo scavalco del Parco dell'Oasi che è un collegamento importante per la viabilità ciclabile intercomunale	NonMot								Accolta	Come già indicato precedentemente, il PUMS recepisce le indicazioni integrando la relativa cartografia.
227	27	13	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	L'area pedonale è da ampliare con i due tratti di via Italia di nuova realizzazione	L'area pedonale è da ampliare con i due tratti di via Italia di nuova realizzazione	NonMot								Accolta	Come già indicato precedentemente, il PUMS recepisce le indicazioni integrando la relativa cartografia.
228	27	14	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Occorre integrare le linee urbane locali 1 e 2, inserire la nuova linea GTT SM1 e le linee extraurbane come da planimetria del PUT	Occorre integrare le linee urbane locali 1 e 2, inserire la nuova linea GTT SM1 e le linee extraurbane come da planimetria del PUT	pubb								Accolta	Il PUMS accoglie la richiesta
229	27	15	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	La stazione di Settimo viene considerata come "altre stazioni" sarebbe opportuno aumentarne l'importanza a "Stazione secondaria"	La stazione di Settimo viene considerata come "altre stazioni" sarebbe opportuno aumentarne l'importanza a "Stazione secondaria"	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS recepisce le indicazioni contenute nell'osservazione
230	27	16	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Non è stato indicato lo scavalco del Parco dell'oasi, che è un collegamento strategico per la rete ciclabile: sia per il progetto VenTo sia per "Corona di Delizie in Bici"	Non è stato indicato lo scavalco del Parco dell'oasi, che è un collegamento strategico per la rete ciclabile: sia per il progetto VenTo sia per "Corona di Delizie in Bici"	NonMot								Accolta	Come già indicato precedentemente, il PUMS recepisce le indicazioni integrando la relativa cartografia.
231	27	17	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Occorre indicare i bici parcheggi che tramite il Progetto "intraNET" prevede tra le altre cose anche la realizzazione di parcheggi protetti a servizio delle stazioni ferroviarie e dei capolinea delle linee extraurbane	Occorre indicare i bici parcheggi che tramite il Progetto "intraNET" prevede tra le altre cose anche la realizzazione di parcheggi protetti a servizio delle stazioni ferroviarie e dei capolinea delle linee extraurbane	NonMot								Accolta	L'indicazione è pienamente in linea con quanto contenuto nel PUMS in merito alle bicistazioni presso le stazioni ferroviarie. Tali progettualità sono già in fase di realizzazione
232	27	18	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Non è stata inserita la Fermata ferroviaria intermedia tra le stazioni di Stura e Settimo, che ha come obiettivo quello di creare una connessione tra la linea storica ed il settore collinare (San Mauro, Castiglione, Gassino, ecc.) attualmente gravitante sulla strada 590 delle Val Cerrina	Non è stata inserita la Fermata ferroviaria intermedia tra le stazioni di Stura e Settimo, che ha come obiettivo quello di creare una connessione tra la linea storica ed il settore collinare (San Mauro, Castiglione, Gassino, ecc.) attualmente gravitante sulla strada 590 delle Val Cerrina	pubb		Marengo	x			x		Non accolta	La proposta non può essere presa in considerazione in assenza di atti ufficiali/progetti visto che sarebbe fuori dall'orizzonte temporale del PUMS e che richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità vista la sua complessità infrastrutturale.
233	27	19	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Servizio di MeBus: sviluppo e sostegno economico alla rete di connessione interna al territorio d'ambito mediante i servizi a chiamata individuale per il rafforzamento del trasporto pubblico sui nodi di interscambio tra i comuni;	Servizio di MeBus: sviluppo e sostegno economico alla rete di connessione interna al territorio d'ambito mediante i servizi a chiamata individuale per il rafforzamento del trasporto pubblico sui nodi di interscambio tra i comuni;	pubb		Marengo						Parzialmente accolta	Accanto alla riorganizzazione delle linee extraurbane, il PUMS prevede anche la sperimentazione di nuovi servizi a chiamata per le aree montane a domanda debole, che si affianchino ai sistemi MeBus e ProviBus già presenti nelle altre zone del territorio metropolitano. Il piano identifica sette bacini funzionali di sperimentazione. La pianificazione di dettaglio degli interventi nei sette bacini individuati e la riorganizzazione dei servizi esistenti, sarà oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
234	27	20	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Oltre al potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano mediante l'aumento della frequenza di passaggio, occorre prevedere un quadruplicamento da Stura a Settimo della linea storica per Milano e della ferrovia canavesana	Oltre al potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano mediante l'aumento della frequenza di passaggio, occorre prevedere un quadruplicamento da Stura a Settimo della linea storica per Milano e della ferrovia canavesana.	pubb		Marengo						Accolta	Il PUMS accoglie la richiesta, già oggetto di programmazione da parte di RFI
235	27	21	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Settimo T.se	Occorre incrementare le opportunità di parcheggio per lo scambio gomma/ferro a sostegno delle linee di trasporto ferroviario		pubb								Parzialmente accolta	Il PUMS contiene numerose indicazioni per lo sviluppo di sistemi di interscambio gomma/ferro di cui si sono valutate, attraverso simulazioni, le effettive capacità
236	27	22	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Volpiano	In riferimento agli interventi previsti e descritti all'all.K risulta necessario mantenere la sola diramazione in progetto relativa alla rotonda di via Prinetti	In riferimento agli interventi previsti e descritti all'all.K risulta necessario mantenere la sola diramazione in progetto relativa alla rotonda di via Prinetti	priv				x			x	Accolta	Il PUMS recepisce quanto indicato
237	27	23	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Volpiano	Lo spostamento del casello autostradale interferisce con area ENI (Azienda Seveso). Si chiedono chiarimenti	Lo spostamento del casello autostradale interferisce con area ENI (Azienda Seveso). Si chiedono chiarimenti	priv				x			x	Parzialmente accolta	Il tema verrà verificato in sede di attuazione del piano

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
238	27	24	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Volpiano	Il collegamento fra SP39 e SP500 ovvero corso Piemonte è stato realizzato dal Comune al fine di agevolare l'applicazione delle linee di emergenza ed evacuazione degli stabilimenti presenti in loco. Non comprendiamo il suo inserimento nelle viabilità in progetto della Città metropolitana	Il collegamento fra SP39 e SP500 ovvero corso Piemonte è stato realizzato dal Comune al fine di agevolare l'applicazione delle linee di emergenza ed evacuazione degli stabilimenti presenti in loco. Non comprendiamo il suo inserimento nelle viabilità in progetto della Città metropolitana	priv				x			x	Parzialmente accolta	L'intervento è stato realizzato dopo il 2019 ed è dunque posteriore all'orizzonte di analisi del piano; rientra dunque nello scenario di riferimento
239	27	25	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Volpiano	Linea di trasporto che collega le due linee ferroviarie metropolitane connettendosi alle linee suburbane locali esistenti (vedi protocollo Leinì-Volpiano-Caselle Torinese)	Linea di trasporto che collega le due linee ferroviarie metropolitane connettendosi alle linee suburbane locali esistenti (vedi protocollo Leinì-Volpiano-Caselle Torinese)	pubb								Non accolta	L'intervento, estremamente impegnativo, non è supportato da alcuno studio sulla domanda attratta, che per giustificare una infrastruttura di tipo ferroviario dovrebbe essere decisamente rilevante. Esso non rientrerebbe comunque nell'orizzonte temporale dei 10 anni. E' possibile eventualmente prendere in esame l'istituzione di un servizio bus
240	27	26	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Volpiano	Le piste ciclopedonali P23 e P45 non sono in linea con quelle progettate da Unione NET; si richiedono chiarimenti	Le piste ciclopedonali P23 e P45 non sono in linea con quelle progettate da Unione NET; si richiedono chiarimenti	nonmot								Parzialmente accolta	I suddetti percorsi sono previsioni di itinerari con valenza provinciale individuati dalla CMTO e in parte dalla ex Provincia di Torino; tali percorsi, anche se definiti a livello superiore, non sono vincolanti ai fini urbanistici e viabilistici e possono eventualmente essere rivisti, in in concertazione con CMTO, sempre nell'ottica dello sviluppo di itinerari a valenza provinciale. inoltre, tale previsioni non implicano e priori una determinata tipologia infrastrutturale, damandata allo strumento attuativo del piano (Biciplan) nonchè alle eventuali successive fasi progettuali.
241	27	27	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: Caselle T.se	Con riferimento al Comune di Caselle Torinese, si evidenziano viabilità che in alcune cartografie sono presenti ed in altre mancano: ad esempio la viabilità della aree ATA sul territorio di Caselle T.se e la viabilità subito adiacente sul territorio di San Maurizio C.se che probabilmente non verrà realizzata a seguito del potenziamento delle strade delle aree ATA e che in alcune cartografie è indicata ed in altre non è indicata. Sarebbe pertanto necessario rendere gli elaborati congruenti fra di loro.	Con riferimento al Comune di Caselle Torinese, si evidenziano viabilità che in alcune cartografie sono presenti ed in altre mancano: ad esempio la viabilità della aree ATA sul territorio di Caselle T.se e la viabilità subito adiacente sul territorio di San Maurizio C.se che probabilmente non verrà realizzata a seguito del potenziamento delle strade delle aree ATA e che in alcune cartografie è indicata ed in altre non è indicata. Sarebbe pertanto necessario rendere gli elaborati congruenti fra di loro.	priv				x			x	Accolta	Si prende atto della precisazione verificando le cartografie di piano
242	28	1	16/08/2021		Matteo Nobili	vista l'urgenza ormai sotto gli occhi di tutti dell'emergenza climatica, certificata per l'ennesima volta dal rapporto dell'IPCC, vi invio a considerare un piano di mobilità basato sull'agevolazione dello spostamento delle persone e non delle auto. Basta copiare l'esempio olandese e favorire l'utilizzo dello spazio pubblico da parte delle persone, ridimensionando quello delle auto	vista l'urgenza ormai sotto gli occhi di tutti dell'emergenza climatica, certificata per l'ennesima volta dal rapporto dell'IPCC, vi invio a considerare un piano di mobilità basato sull'agevolazione dello spostamento delle persone e non delle auto. Basta copiare l'esempio olandese e favorire l'utilizzo dello spazio pubblico da parte delle persone, ridimensionando quello delle auto	vas								Parzialmente accolta	Si tratta di principi già largamente presenti nel PUMS
243	29	1	16/08/2021		Sergio Bretti (consigliere Comune Valperga)	Si chiede di inserire nell'elenco delle ciclovie provinciali anche quella congiungente i Comuni di S.Benigno, Bosconero, Rivarolo, Salassa, San Ponso, Valperga e S.M. Belmonte	Si chiede di inserire nell'elenco delle ciclovie provinciali anche quella congiungente i Comuni di S.Benigno, Bosconero, Rivarolo, Salassa, San Ponso, Valperga e S.M. Belmonte	NonMot								Accolta	Il PUMS accoglie l'osservazione
244	30	1	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	nell'allegato E dedicato alla "Mobilità Ciclopedonale": si preveda il completamento della rete ciclabile che possa collegare le ciclovie fluviali sanmauresi con l'area sportiva/culturale del Parco Niemeyer (palazzetto dello sport/Edificio	nell'allegato E dedicato alla "Mobilità Ciclopedonale": si preveda il completamento della rete ciclabile che possa collegare le ciclovie fluviali sanmauresi con l'area sportiva/culturale del Parco Niemeyer (palazzetto dello sport/Edificio	NonMot								Parzialmente accolta	Preso atto della segnalazione, il PUMS recepisce alcuni tracciati attuali propedeutici all'implementazione di itinerari di valenza provinciale, regionale e nazionale, demandando allo strumento di attuazione (Biciplan) l'approfondimento su progettualità di carattere locale.
245	30	2	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	collegare le ciclovie fluviali sanmauresi con l'area sportiva/culturale del Parco Niemeyer (palazzetto dello sport/Edificio Burgo) e completarsi nel percorso già in previsione su C.so Romania, attraverso una infrastruttura in sede protetta che percorra il distretto urbano denominato OltrePo con passaggio in adiacenza all'area residenziale e per servizi PraGranda (dove è ipotizzata anche una fermata M2), si chiede di rapportarsi con gli uffici comunali per l'adeguament dell'elaboratp	collegare le ciclovie fluviali sanmauresi con l'area sportiva/culturale del Parco Niemeyer (palazzetto dello sport/Edificio Burgo) e completarsi nel percorso già in previsione su C.so Romania, attraverso una infrastruttura in sede protetta che percorra il distretto urbano denominato OltrePo con passaggio in adiacenza all'area residenziale e per servizi PraGranda (dove è ipotizzata anche una fermata M2), si chiede di rapportarsi con gli uffici comunali per l'adeguament dell'elaboratp	NonMot								Parzialmente accolta	Preso atto della segnalazione, il PUMS recepisce alcuni tracciati attuali propedeutici all'implementazione di itinerari di valenza provinciale, regionale e nazionale, demandando allo strumento di attuazione (Biciplan) l'approfondimento su progettualità di carattere locale.
246	30	3	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	nell'allegato G dedicato al "trasporto automobilistico e sosta": manca l'indicazione grafica di alcune viabilità complementari e locali sul territorio comunale di San Mauro T.se, per cui si chiede di rapportarsi con gli uffici comunali per l'adeguamento dell'elaborato	nell'allegato G dedicato al "trasporto automobilistico e sosta": manca l'indicazione grafica di alcune viabilità complementari e locali sul territorio comunale di San Mauro T.se, per cui si chiede di rapportarsi con gli uffici comunali per l'adeguamento dell'elaborato	priv								Accolta	Il PUMS prende atto della segnalazione, che riguarda viabilità di carattere locale di non particolare rilievo rispetto alle strategie generali di piano
247	30	4	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	Navigazione fluviale Tra le Schede degli Interventi confermiamo come nel precedente documento da noi trasmesso alla Città Metropolitana la nostra valutazione critica in merito al punto 3.5 in materia di Navigazione Fluviale, da inserire in progetti di valorizzazione turistica legata a un delicato sistema ambientale bisognoso della massima tutela come quello dell'asta del Po Torinese, e ben difficilmente inquadrabile nel sistema della mobilità urbana.	manca un allegato dedicato al tema ed alle potenzialità della navigazione fluviale per finalità di trasporto pubblico collettivo e per trasporto turistico, con l'indicazione delle rete idrografica esistente, dei nodi e vincoli infrastrutturali esistenti e di una raccolta di ipotesi per il superamento dei medesimi (completa di punti di approdo, linee idrauliche di passaggio, strutture mobili turistiche e mezzi di navigazione potenzialmente idonei): la Città di San Mauro T.se si candida ad ospitare una giornata di lavori per affrontare i temi e le questioni attinenti alla navigazione fluviale del Po, anche attraverso l'intervento di realtà simili, anche internazionali, che già utilizzano le proprie reti idrauliche per tali finalità;	pubb			x					Non pertinente	La navigazione fluviale rappresenta una servizio a carattere eminentemente turistico, ed in quanto tale è esclusa dalle competenze del PUMS
248	30	5	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	inserimento dell'opera di svincolo della SP11, dedicata al comparto Pescarito (direttamente legata al parcheggio di interscambio M2 di Pescarito), da intendere oltremodo come opera annessa e connessa direttamente all'infrastruttura della M2, visto il ruolo fondamentale che quest'ultima assume, a livello trasportistico, nel sostituire la mobilità privata individuale con quella pubblica collettiva: per tali ragioni non può limitarsi ad eventuale semplice opera collaterale, ma va intesa come elemento essenziale per la piena efficacia dei risultati trasportistici attesi dalla medesima (M2)	inserimento dell'opera di svincolo della SP11, dedicata al comparto Pescarito (direttamente legata al parcheggio di interscambio M2 di Pescarito), da intendere oltremodo come opera annessa e connessa direttamente all'infrastruttura della M2, visto il ruolo fondamentale che quest'ultima assume, a livello trasportistico, nel sostituire la mobilità privata individuale con quella pubblica collettiva: per tali ragioni non può limitarsi ad eventuale semplice opera collaterale, ma va intesa come elemento essenziale per la piena efficacia dei risultati trasportistici attesi dalla medesima (M2)	priv								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione, modificando le cartografie ed i corrispondenti scenari
249	30	6	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	valutare inserimento del parcheggio di interscambio di Pescarito, di scala chiaramente sovralocale secondo gli intendimenti, realizzato in struttura multipiano, privilegiando, nel caso fosse possibile, il riuso di fabbricato già insistente posto sul lotto di terreno in loco, in luogo del parcheggio a raso indicato negli elaborati progettuali, in virtù del ruolo territoriale che assumerà tale struttura;	valutare inserimento del parcheggio di interscambio di Pescarito, di scala chiaramente sovralocale secondo gli intendimenti, realizzato in struttura multipiano, privilegiando, nel caso fosse possibile, il riuso di fabbricato già insistente posto sul lotto di terreno in loco, in luogo del parcheggio a raso indicato negli elaborati progettuali, in virtù del ruolo territoriale che assumerà tale struttura;	pubb								Accolta	Quanto richiesto è già previsto dal PUMS
250	30	7	16/08/2021		Unione dei Comuni Nord-Est Torino: San Mauro Torinese	declassificazione del tratto viario denominato via Roma in San Mauro T.se (ed è auspicabile la medesima valutazione nel tratto viario adiacente denominato Strada San Mauro da parte della Città di Torino) da strada extraurbana secondaria	declassificazione del tratto viario denominato via Roma in San Mauro T.se (ed è auspicabile la medesima valutazione nel tratto viario adiacente denominato Strada San Mauro da parte della Città di Torino) da strada extraurbana secondaria	priv				x				Non pertinente	La classificazione funzionale della rete non è di competenza del PUMS metropolitano, ma del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), di competenza comunale
251	31	1	16/08/2021		Coordinamento No TangEst Associazione Terre di Nessuno	In merito alle Vostre scelte programmatiche relative al PUMS rileviamo la presenza di progetti improntati ai consueti modelli di mobilità individuale che implicano consumo di territorio e di risorse naturali il cui impatto ambientale risulta non più tollerabile (in particolare c.so Marche e Gronda Est). Occorre puntare su pedonalità e ciclabilità, realizzare un trasporto pubblico accessibile e disincentivare l'uso dell'auto privata creando un servizio di car sharing. Ci si rende disponibili a partecipare ad incontri e dibattiti.	In merito alle Vostre scelte programmatiche relative al PUMS rileviamo la presenza di progetti improntati ai consueti modelli di mobilità individuale che implicano consumo di territorio e di risorse naturali il cui impatto ambientale risulta non più tollerabile (in particolare c.so Marche e Gronda Est). Occorre puntare su pedonalità e ciclabilità, realizzare un trasporto pubblico accessibile e disincentivare l'uso dell'auto privata creando un servizio di car sharing. Ci si rende disponibili a partecipare ad incontri e dibattiti.	vas			x					Non accolta	Pur nella condivisione di molte istanze contenute nell'osservazione, si segnala come il PUMS preveda già numerosi interventi a supporto della mobilità ciclopedonale. Si ritiene opportuno, anziché fissare incontri e dibattiti, passare alla fase attuativa.
252	32	1	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	Nella VAS come nel Piano va nominata la crisi climatica ed ambientale e l'urgenza di azioni per affrontarla (rif. Al rapporto IPCC del 9 agosto)	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità
253	32	2	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	Va considerato che la crisi climatica è strettamente collegata alla crisi sociale, sanitaria ed economica	vas								Parzialmente accolta	Il PUMS considera il tema climatico centrale e costruisce lo scenario di piano al fine di favorire interventi finalizzati a limitare gli effetti negativi del sistema della mobilità

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
254	32	3	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	Vengano cancellate dal Piano la Gronda Est (o Tangest o qualunque nome le venga dato) e l'autostrada metropolitana di c.so Marche	priv								Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficaci degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
255	32	4	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	Non venga effettuato nessun nuovo km di nuove strade in nessun luogo	priv								Non accolta	Il PUMS si occupa di tutti i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato. Molti studi sulla deep decarbonization evidenziano il ruolo centrale da attribuire alla gestione della mobilità privata, e dunque la necessità di evitare posizioni manichee nella predisposizione dei piani di settore. Pertanto, nell'ottica di migliorare le condizioni odierne si prevedono anche nuove infrastrutture, finalizzate a favorire migliori flussi complessivi di mobilità, con conseguenti miglioramenti delle
256	32	5	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	Venga estesa la zona 30 a tutta l'area urbana e le aree abitate	NonMot								Non accolta	La proposta è già stata vagliata dal PUMS in sede di simulazioni dello scenario "di prossimità", che ha evidenziato alcuni effetti controproducenti. In particolare, la limitazione delle velocità al di sotto dei 30 km/h anche sulla maglia urbana primaria ha per effetto una sensibile degerarchizzazione dell'assetto funzionale di rete, con induzione di sovraccarichi sulla rete locale, interna alle zone residenziali. Si ritiene pertanto preferibile limitare la perimetrazione delle Zone 30 a questi soli ambiti, come del resto implicito anche nelle politiche attuate da altre grandi città, in cui il limite dei 30 km/h è imposto sull'intera rete stradale urbana, ad eccezione degli assi
257	32	6	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Miglioramenti SFM1 Chieri; interscambio Trofarello	PER I TRENI (da richiedere esplicitamente alla Regione Piemonte e a Trenitalia, azioni necessarie e richieste da chi fa uso del servizio ferroviario per recarsi a scuola, al lavoro, ecc): almeno una o due corse prima delle 6.50 nei giorni lavorativi: per interscambi su Milano e altri luoghi treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari più corse la sera tardi da Torino: l'ultimo è alle 20:13, almeno fino alle 23 nei festivi una corsa in più da Chieri (6:20 o 7:20): con la prima alle 8:20 è molto difficile raggiungere qualunque località (es. si parte da Chieri alle 8:20 per arrivare a Bardonecchia alle 11:14!) almeno una corsa in più di sera (l'ultima Torino per Chieri parte alle 19:13): 20:13 o 21:13 più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa. l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (ad esempio con i treni diretti	pubb						x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM, già oggetto del Contratto di Servizio con Trenitalia, non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
257	32	6bis	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Nuova stazione Madonna della Scala	realizzare una stazione nella frazione di Madonna della Scala (frazione divisa tra tre amministrazioni Cambiano, Chieri e Pecetto)	pubb						x		Non accolta	La richiesta contrasta con il Contratto di Servizio già definito tra Agenzia Mobilità e Trenitalia
258	32	7	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	Tariffe agevolate per giovani e famiglie, vista la precareità economica di molti	pubb								Non pertinente	Il PUMS non può prescrivere tali interventi a fronte di un contratto di servizio che regola tali aspetti. Inoltre la definizione nel dettaglio dei livelli tariffari deve essere decisa dall'Autorità di Regolazione nell'ambito dei contratti di servizio con l'Impresa aggiudicataria
259	32	8	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	Più posti bici su tutti i treni e trasporto della bici gratuito	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
260	32	9	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	Rete di ciclabili sicure tra i paesi - anche piccoli - del circondario di Chieri	NonMot								Accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan
261	32	10	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	Venga creato un servizio di car sharing in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	gen								Parzialmente accolta	Il PUMS condivide lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa il cui funzionamento è però regolato da logiche di mercato che, ad oggi, non hanno permesso lo sviluppo di un sistema unico sull'intero territorio metropolitano (RISPOSTA DA RIVEDERE facendo rif. anche al MaaS, servizio già introdotto a Carmagnola)
262	32	11	16/08/2021		Francesco Mugetti Rosanna Corino	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	Venga aumentata la frequenza delle linee 30 e tutte le linee urbane+suburbane a corse ogni massimo 10 minuti negli orari di punta, e 20 minuti negli altri orari, sostituendo i mezzi con vetture elettriche. Più corse notturne del 30 e delle linee urbane+suburbane	pubb						x		Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tali obiettivi di massima ma il sistema di esercizio richiede approfondimenti con i singoli operatori locali concessionari del servizio stesso, in ordine sia alla capacità delle reti, sia al finanziamento dell'esercizio. Attualmente la linea 30 nel modello è simulata con frequenza media 15'. La richiesta relativa a "tutte le linee urbane+suburbane" è eccessivamente generica poiché non tiene conto delle gerarchia della rete. La sostituizione di tutto il parco veicolare con soli mezzi elettrici non risulta economicamente sostenibile. La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi notturni potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità.
263	33	1	17/08/2021		Città di Torino Divisione Ambiente	Osservazioni tecniche sulla VAS	Osservazioni tecniche sulla VAS	vas									da verificare in fase VAS
264	34	1	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Considerazioni di carattere generale sulla "timidezza" degli obiettivi	Considerazioni di carattere generale sulla "timidezza" degli obiettivi	gen								Non accolta	Il PUMS assume alla sua base l'ampio ed ambizioso sistema di obiettivi ambientali già presente nella programmazione europea, nazionale e regionale, ipotizzando misure incisive per il loro conseguimento.
265	34	2	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Servizi a chiamata zone collinari eporediese e Val Chiusella	Servizi a chiamata zone collinari eporediese e Val Chiusella	pubb								Accolta	Il PUMS recepisce la proposta
266	34	3	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta: raddoppio selettivo dei binari, soppressione P.L. non indispensabili, costruzione del 4° binario nella stazione di Ivrea	Potenziamento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta: raddoppio selettivo dei binari, soppressione P.L. non indispensabili, costruzione del 4° binario nella stazione di Ivrea	pubb						x		Accolta	Da verificare (esiste già un piano di soppressione dei PL di RFI) Sul sito di Regione si trovano solo queste notizie preliminari https://www.regione.piemonte.it/web/pinforma/notizie/al-via-soppressione-dei-passaggi-livello-sulla-chivasso-aosta https://www.regione.piemonte.it/web/pinforma/comunicati-stampa/eliminazione-passaggi-livello-sulla-chivasso-aosta-firmati-oggi-tre-protocolli questa notizia più recente di FSnews https://www.fsnews.it/it/focus-on/infrastrutture/2021/6/10/fs-investimenti-rfi-upgrading-linea-aosta-chivasso.html parla solo dell'eliminazione di tre passaggi e livello nel Comune di Strambino Il quarto binario di Ivrea dovrebbe servire ad attestare i treni da Chivasso e il raddoppio selettivo dovrebbe riguardare le tratte Ivrea-Mercenasco e Caluso-Chivasso, stando al sito dell'associazione
267	34	4	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Ciriè "stazione porta": prolungamento SFM3 (o 6) fino alla stazione di Ciriè	Nell'ambito del progetto della "stazione-porta" di Ciriè proponamo il prolungamento di una linea SFM (linea 3 o linea 6) dall'Aeroporto di Caselle fino alla stazione di Ciriè, ivi prevedendone l'attestamento. Le stazioni di San Maurizio Canavese e di Ciriè sarebbero pertanto servite da tre collegamenti all'ora per Torino in luogo dei due previsti dal contratto di servizio SFM (e così per il ritorno). Dell'intervento di potenziamento beneficerebbero non solo gli abitanti di San Maurizio e di Ciriè ma anche i residenti e gli addetti dell'intero territorio ciriacese e delle vallate afferenti. Il prolungamento a Ciriè di un'ulteriore linea garantirebbe all'intera tratta Rebaudengo Fossata-Ciriè un servizio di tipo metropolitano con passaggi ogni 15 minuti; l'intervento richiede la verifica dei requisiti infrastrutturali e degli eventuali adeguamenti (es. predisposizione di un ulteriore binario di attestamento a Ciriè).	pubb						x		Non accolta	La richiesta contrasta con il Contratto di Servizio già definito tra Agenzia Mobilità e Trenitalia
268	34	5	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Nuovo modello di esercizio in Valsusa (SFM3 Avigliana-Caselle aeroporto, RV Modane-To PN, RV Susa-To PN)	Al fine di velocizzare i collegamenti tra Torino e Susa e tra Torino e Bardonecchia/Modane proponiamo l'adozione del seguente modello di esercizio: ● SFM3 Avigliana-Caselle Aeroporto a cadenza semioraria con effettuazione di tutte le fermate ● RV Modane-Bardonecchia-Torino Porta Nuova a cadenza oraria e velocizzazione della tratta Avigliana-Torino ● RV Susa-Torino Porta Nuova a cadenza oraria e velocizzazione della tratta Avigliana – Torino. Tra Avigliana e Torino il servizio è di tipo metropolitano, pertanto si privilegia la capillarità e la frequenza in luogo della velocità, mentre i due servizi regionali associati, tipicamente extraurbani, sono caratterizzati da una maggiore velocità. In quest'ottica i treni della linea SFM3 potrebbero prevedere una fermata nella nuova stazione San Paolo, prevista dal PUMS per la linea SFM5, permettendo un interscambio tra le due linee. Il modello è dettagliatamente descritto nel documento dell'Osservatorio Torino-Lione al link http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/Verifica_esercizio/allegato_3.pdf	pubb						x		Non accolta	La richiesta contrasta con il Contratto di Servizio già definito tra Agenzia Mobilità e Trenitalia
269	34	6	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Prolungamento SFM5 (linea a doppio binario elettrificata da S.Luigi a Pasta)	Richiediamo la realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria a doppio binario elettrificata dall'Ospedale San Luigi di Orbassano alla frazione Pasta di Rivalta che consenta di attestare presso quest'ultima i treni della linea SFM5. Il prolungamento non permetterebbe soltanto di migliorare l'accessibilità agli abitati di Orbassano e di Pasta di Rivalta ma anche di ottimizzare gli interscambi con le autolinee extraurbane a beneficio della Val Sangone, del Bargese e del Pinerolese. Nulla cambierebbe per la stazione dell'Ospedale San Luigi che verrebbe comunque realizzata ove previsto.	pubb								Non accolta	Il territorio in oggetto sarà già servito dalla linea metro M2 e le linee TPL per le valli circostanti avranno attestamento persso la stazione San Luigi del SFM

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
270	34	7	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Miglioramenti SFM1 per Chieri ed il Chierese	Richiediamo miglioramenti nella frequenza e capienza nelle fasce orarie e tratte richieste dalla cittadinanza, tra cui: - almeno due corse prima delle 6.50 da Chieri nei giorni feriali; - treni del mattino più lunghi e capienti nelle corse più frequentate dai pendolari (anche per evitare la diffusione del Covid); - più corse la sera tardi da Torino: almeno fino alle 23; - nei festivi gli stessi treni che nei feriali o nell'immediato almeno una corsa in più la mattina da Chieri (6:20 o 7:20), almeno una corsa in più di sera: 20:13 o 21:13 e più corse durante le fasce di mattino e pomeriggio: 9.20 da Chieri, 16.13 e 18.13 da Torino Porta Susa; - l'interscambio con le altre linee alla stazione di Trofarello (facendo fermare i treni	pubb						x		Non pertinente	La definizione nel dettaglio degli orari dei servizi SFM, già oggetto del Contratto di Servizio con Trenitalia, non rientra nelle competenze del PUMS e potrà essere oggetto di approndimento nella redazione del Piano dell'Intermodalità. L'interscambio tra le linee RV è garantito nella stazione di Torino Lingotto, che nello schema del SFM costituisce la stazione porta sud di Torino.
271	34	8	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Verifica di compatibilità tra SFM5 prolungata a Santhià e treni RV Biella-Torino	Chiediamo di verificare la compatibilità delle tracce delle corse della linea SFM5 prolungate a Santhià con quelle dei futuri servizi RV Biella-Torino, istituiti auspicabilmente dopo la conclusione dei lavori di elettrificazione della tratta Biella-Santhià	pubb								Accolta	La verifica condotta verrà effettuata
272	34	9	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Prolungamento rete tranviaria a Venaria (Reggia)	In previsione del potenziamento della rete tranviaria, elevata a più alti standard di servizio, appare opportuno prevedere nello scenario di piano il prolungamento della rete verso la città di Venaria e il polo museale della omonima Reggia. L'intervento è pensato in coerenza con i precedenti piani di mobilità/strategici di valorizzazione della Reggia di Venaria, in analogia con il prolungamento della rete tranviaria alla Reggia di Stupinigi. Venaria è il settimo polo museale più visitato d'Italia. Il previsto potenziamento del SFM di Torino eleva ad un rango superiore la qualità e quantità del servizio offerto nella stazione di Venaria Reale, baricentrica rispetto ai centri storici di Venaria Reale e Altessano, ma lascia scoperta da un servizio su ferro la zona Sud dell'abitato, corrispondente alla zona servita dalle attuali linee VE1, 72 e 72/. Il prolungamento di una linea tramviaria (solitamente linea 3) fino alla reggia di Venaria è uno degli obiettivi del piano di valorizzazione della Reggia dei primi anni 2000. La previsione del prolungamento (breve e poco costoso se paragonato ad altre possibili infrastrutture ex novo) di una linea tranviaria da sud (zona Vallette) fino al polo museale passando per il centro abitato e il nuovo polo sanitario può, verificate le rinnovate esigenze sociali e trasportistiche, fornire alle amministrazioni pubbliche un ulteriore strumento per la riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile.	pubb								Non accolta	Lo schema proposto appare di difficile attuazione viste le caratteristiche della rete stradale interessata
273	34	10	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento interscambio P.taSusa TPL: deviazione tram su c.so Bolzano	La struttura del SFM può essere valorizzata da un facile interscambio con il TPL di distribuzione nelle stazioni servite. Nel caso di Torino, l'interscambio fra le stazioni SFM e la rete di forza urbana soffre di una carenza ormai decennale. La nuova stazione di Porta Susa, come evidenziato dai piani dell'AMP (cfr. Rete Forte 2012), in posizione decentrata rispetto al vecchio ingresso di piazza XVIII dicembre, non è direttamente servita dalla rete tranviaria di Torino: l'interscambio richiede attualmente una decina di minuti fra uscita dalla stazione, raggiungimento della fermata di piazza XVIII dicembre e tempi di attesa. In previsione del potenziamento della rete tranviaria, elevata a più alti standard di servizio, appare quindi opportuno prevedere nello scenario di piano il ridisegno delle linee passanti per la stazione di Porta Susa attraverso la posa binari su Corso Bolzano e/o su corso Inghilterra, in modo da poter interscambiare direttamente con gli accessi della nuova stazione. Il modello di esercizio può essere strutturato sulla base dei piani di agenzia. È immaginabile un aumento dell'utenza sia del SFM sia della rete tranviaria.	pubb						x		Non accolta	La fattibilità della proposta è già stata verificata in passato, con esito negativo
274	34	11	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento interscambio Lingotto TPL: sovrappasso tram/bus città della salute	La struttura del SFM può essere valorizzata da un facile interscambio con il TPL di distribuzione nelle stazioni servite. Nel caso di Torino, l'interscambio fra le stazioni SFM e la rete di forza urbana soffre di una carenza ormai decennale. La stazione del Lingotto, come evidenziato dai piani dell'AMP (cfr. Rete Forte 2012) non è direttamente servita dalla rete tranviaria di Torino né dalla metropolitana: l'interscambio richiede attualmente una decina di minuti fra uscita dalla stazione, raggiungimento della fermata di Italia '61 e tempi di attesa. In previsione del potenziamento della rete tranviaria e della costruzione della nuova città della Salute in corrispondenza della stazione del Lingotto, appare opportuno prevedere nello scenario di piano la costruzione, in coerenza con i più recenti piani di Agenzia, di un sovrappasso TPL (tram/bus) e ciclopedonale sopra la stazione, a collegamento di via Casorati e via Nizza, per poter interscambiare direttamente con le banchine della stazione. L'intervento può essere pensato, verificati gli scenari infrastrutturali, come alternativo o in integrazione alla prevista stazione ponte e al sottopasso TPL Spezia-Sebastopoli, attraverso la posa binari da via Passo Buole a piazza Carducci (tramite via Genova/via Ventimiglia) o in alternativa solo fino al grattacielo della regione Piemonte/stazione della metropolitana Italia '61. In questo modo sarebbe poi possibile recuperare l'esercizio dei binari della ex linea 18 per una linea che colleghi il futuro asse della metro 2 (Settembrini) alla metro 1 (Italia '61) ed eventualmente la zona centrale di Torino attraverso l'asse di via Genova/ Madama Cristina/ Accademia Albertina/ Rossini. Il modello di esercizio può essere strutturato sulla base dei piani di agenzia. È immaginabile un aumento dell'utenza sia del SFM sia della rete tranviaria. La proposta va valutata in base ad una parziale revisione della rete di busvie elettriche previste dal piano.	pubb						x		Parzialmente accolta	Uno schema analogo a quello proposto è già contenuto nel PUMS
275	34	12	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento rete tranviaria: nuovi percorsi in zona Nord (ampliamento 16 all'anello Tortona-Novara-Vigevano-Mortara)	In previsione del potenziamento della rete tranviaria, elevata a più alti standard di servizio, appare opportuno prevedere nello scenario di piano il potenziamento della rete nell'area nord della città di Torino. L'intervento è pensato in coerenza con i precedenti piani di mobilità. L'attuale linea 16 (divisa nelle due circolari destra e sinistra) è da ormai 40 anni un punto debole della rete tranviaria, con bassi livelli di carico. Chiadiamo di valutare l'allargamento della circolare sul percorso a nord già più volte studiato sull'arco rappresentato dai corsi Tortona-Novara-Vigevano-Mortara, in coerenza con i piani di AMP. Verificate le rinnovate esigenze sociali e trasportistiche, la proposta può fornire alle amministrazioni pubbliche un ulteriore strumento per la riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile. È immaginabile un aumento dell'utenza sia del SFM sia della rete tranviaria: il percorso consentirebbe inoltre un frequente e rapido collegamento con la stazione Dora di prossimo attrezzaggio e attivazione (interscambio tra servizio tranviario e SFM).	pubb								Non accolta	L'intervento, pure condivisibile nei suoi obiettivi, non sembra poter essere programmato entro il termine decennale di validità del PUMS.
276	34	13	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento rete tranviaria: prolungamento T12 da c.so Lepanto a Carducci	In previsione del potenziamento della rete tranviaria, elevata a più alti standard di servizio, appare opportuno prevedere nello scenario di piano il potenziamento delle interconnessioni fra le linee del trasporto rapido di massa. L'intervento è pensato per potenziare l'interscambio nella zona ospedali della città di Torino. La prevista linea 12 farà capolinea in corso Lepanto mentre, con un breve prolungamento su corso Bramante, potrebbe raggiungere piazza Carducci per intescambiare con la linea di metropolitana 1 e con la rete di bus collinare. Chiediamo di valutare il suddetto prolungamento, funzionale anche ad un ulteriore accesso al deposito tranviario Nizza, in grado di ridurre i km percorsi fuori servizio delle vetture tranviarie. Verificate le rinnovate esigenze sociali e trasportistiche, la proposta può fornire alle amministrazioni pubbliche un ulteriore strumento per la riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile. È immaginabile un aumento dell'utenza sia del SFM sia della rete tranviaria: il percorso consentirebbe infatti un frequente e rapido collegamento con la stazione Zappata di prossimo attrezzaggio e attivazione (interscambio tra servizio tranviario e SFM).	pubb						x		Non accolta	L'intervento, pure condivisibile nei suoi obiettivi, non sembra poter essere programmato entro il termine decennale di validità del PUMS.
277	34	14	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Potenziamento rete tranviaria: standard tranviario veloce per rete forza, con previsione di conversione busvie elettriche in tram	Potenziamento rete tranviaria: standard tranviario veloce per rete forza, con previsione di conversione busvie elettriche in tram	pubb								Parzialmente accolta	La velocizzazione della rete tramviaria è un intervento già previsto dal PUMS
278	34	15	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Istituzione di un servizio di sharing che includa auto di vario tipo ed altri mezzi diffusi in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	Istituzione di un servizio di sharing che includa auto di vario tipo ed altri mezzi diffusi in tutta l'area metropolitana con politiche per disincentivare la mobilità privata	gen								Parzialmente accolta	La proposta è coerente con gli obiettivi generali del PUMS, ma andrà meglio dettagliata a livello attuativo

N.ord	N.oss_statico	item_statico	data	protocollo	riferimento	osservazione	osservazione estesa	Cat	cat_old	Verifica	De Vita	Tizzani	Città TO	AMP	NET	risposta	motivazioni
279	34	16	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Si richiedono più posti bici su tutti i treni circolanti nella CMTO e trasporto della bici gratuito	Si richiedono più posti bici su tutti i treni circolanti nella CMTO e trasporto della bici gratuito	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
280	34	17	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Si chiede realizzazione rete ciclabile sicura tra i paesi del circondario di Torino, in particolare verso Chieri, e che vengano rese percorribili in sicurezza dalle bici tutte le strade urbane	Si chiede realizzazione rete ciclabile sicura tra i paesi del circondario di Torino, in particolare verso Chieri, e che vengano rese percorribili in sicurezza dalle bici tutte le strade urbane	NonMot								Parzialmente accolta	Il PUMS condivide tale obiettivo e lavora in tal senso. Si demandano i percorsi locali al Biciplan
281	34	18	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Intermodalità sulla linea Chivasso-Ivrea-Quincinetto: coinvolgimento di RFI	Il PUMS prevede che lungo la tratta ferroviaria Chivasso-Ivrea- Quincinetto, le stazioni ferroviarie attive siano raggiunte da piste ciclabili che colleghino i centri abitati posti entro 6 Km. Occorre il coinvolgimento di RFI per individuare le aree di deposito e custodia dei veicoli nelle vicinanze della stazione, non solo per la linea in questione ma per tutte le fermate del sistema ferroviario metropolitano in cui un'area di questo tipo non è già realizzata. Inoltre va completata la rete delle piste e dei percorsi ciclabile che collegano i Comuni dell'eporediese. Riteniamo che, se si vuole cambiare in profondità le abitudini, si debba modificare lo spazio urbano e inter-urbano attrezzandolo per consentire l'uso dei piedi e della bicicletta. In molti casi ciò significa penalizzare l'auto e non i pedoni. Senza un intervento strutturale non potranno crescere le buone pratiche come Pedibus e Bicibus.	pubb								Accolta	Quanto richiesto è già previsto dal PUMS nell'ambito del programma BikeToRail
282	34	19	17/08/2021		Legambiente Piemonte	prolungamento "superciclabile" TO-Avigliana sino a Bussoleno (integrata con Aida)	prolungamento "superciclabile" TO-Avigliana sino a Bussoleno (integrata con Aida)	NonMot								Parzialmente accolta	Il Servizio Ciclabile Metropolitano (SCM) è pensato come una serie di linee di forza ciclabile tra il capoluogo e la propria cintura urbana. Il Piano recepisce l'osservazione demandando alla fase successiva (Biciplan) uno studio approfondito sull'implementazione del PCIR 3 (Via Francigena della Val di Susa) e del PCIR 20 (AIDA), in modo da garantire la continuità ciclabile tra la Linea 1 del SCM e la Val di Susa
283	34	20	17/08/2021		Legambiente Piemonte	Controviali 20: interventi strutturali di traffc calming; precedenza al controviale 20	Controviali 20: interventi strutturali di traffc calming; precedenza al controviale 20	NonMot								Parzialmente accolta	Fra le competenze del PUMS non vi è la classificazione funzionale della rete. In ogni caso le norme tecniche di costruzione delle strade prevedono già che le strade di servizio e locali siano classificabili come F. Il PUMS prevede che, di norma, i controviali della rete primaria del capoluogo entrino a far parte delle circostanti Zone 30
284	35	1	17/08/2021		Comune di Collegno	Attuazione biciplan metropolitano	Attuazione biciplan metropolitano	NonMot								Accolta	Il Piano prevede, come fase successiva, l'implementazione dello strumento di settore, ovvero il Biciplan.
285	35	2	17/08/2021		Comune di Collegno	Si richiedono più posti bici su tutti i treni circolanti nella CMTO e trasporto della bici gratuito	Incentivare il trasporto bici sul SFM mediante tariffe agevolate o gratuite	pubb						x		Parzialmente accolta	L'integrazione bici-treno fa parte delle strategie del PUMS. La questione viene demandata nel dettaglio al Biciplan ed al piano dell'accessibilità e dell'intermodalità
286	35	3	17/08/2021		Comune di Collegno	Prevedere hub intermodali presso tutte le stazioni SFM e le fermate metro	Prevedere hub intermodali presso tutte le stazioni SFM e le fermate metro	pubb								Parzialmente accolta	Quanto richiesto è già previsto dal PUMS nelle principali stazioni ed ai capilinea della metropolitana
287	35	4	17/08/2021		Comune di Collegno	Inserire la previsione di servizi intermodali e innovativi (carpooling, punti di ricarica e-bike, bikebox, velostazioni) presso tutte le stazioni SFM e metro (non solo le principali)	Inserire la previsione di servizi intermodali e innovativi (carpooling, punti di ricarica e-bike, bikebox, velostazioni) presso tutte le stazioni SFM e metro (non solo le principali)	pubb								Parzialmente accolta	Quanto richiesto è già previsto dal PUMS in tutte le stazioni ed ai capilinea della metropolitana
288	35	5	17/08/2021		Comune di Collegno	Promozione servizi di sharing a livello metropolitano	Promozione servizi di sharing a livello metropolitano	gen								Parzialmente accolta	La proposta è coerente con gli obiettivi generali del PUMS, ma andrà meglio dettagliata a livello attuativo
289	35	6	17/08/2021		Comune di Collegno	Progettare e prevedere un sistema di infomobilità metropolitano	Progettare e prevedere un sistema di infomobilità metropolitano	gen								Parzialmente accolta	La proposta è coerente con gli obiettivi generali del PUMS, ma andrà meglio dettagliata con riferimento alle competenze regionali (sistema "Muoversi in Piemonte"
290	35	7	17/08/2021		Comune di Collegno	Coinvolgere associazioni di categoria per abbattimento barriere architettoniche	Coinvolgere associazioni di categoria per abbattimento barriere architettoniche	NonMot								Accolta	La richiesta apparre in linea con gli indirizzi generali del piano in particolare per quanto riguarda l'universal design. Si prevede il coinvolgimento delle associazioni di categoria.
291	35	8	17/08/2021		Comune di Collegno	Inserire politiche di incentivazione dei PEBA nei Comuni	Inserire politiche di incentivazione dei PEBA nei Comuni	NonMot								Parzialmente accolta	Il Piano, pur non addentrandosi fino alla sfera della progettazione esecutiva, sposa, tra gli altri, il criterio dell'Universal Design", da applicare fin dalle successive fasi di attuazione e progettazione.
292	35	9	17/08/2021		Comune di Collegno	Ampliamento rete percorsi ed aree pedonali	Ampliamento rete percorsi ed aree pedonali	NonMot								Accolta	Il piano prevede già quanto richiesto
293	35	10	17/08/2021		Comune di Collegno	Prevedere oltre alle Zone 30 anche regole omogenee per le ZTL, anche con criteri ambientali, e per le zone scolastiche, percorsi casa-scuola	Prevedere oltre alle Zone 30 anche regole omogenee per le ZTL, anche con criteri ambientali, e per le zone scolastiche, percorsi casa-scuola	NonMot			x					Accolta	L'osservazione è in linea con quanto già previsto dal Piano. La proposta viene recepita e meglio esplicitata nel rapporto.
294	35	11	17/08/2021		Comune di Collegno	Cancellare o rivedere radicalmente il progetto della gronda Est di Grugliasco, che impatterebbe su un plesso scolastico di Collegno	Cancellare o rivedere radicalmente il progetto della gronda Est di Grugliasco, che impatterebbe su un plesso scolastico di Collegno	priv			x					Parzialmente accolta	La fattibilità dell'ntervento verrà valutata nell'ambito degli studi di dettaglio relativi al fabbisogno infrastrutturale connesso all'ampliamento del polo universitario di Grugliasco.
295	35	12	17/08/2021		Comune di Collegno	Si esprimono perplessità sull'istituzione di un pedaggio in tangenziale e sul limite di 90 km/h, che porterebbero l'utenza ad utilizzare altre strade	Si esprimono perplessità sull'istituzione di un pedaggio in tangenziale e sul limite di 90 km/h, che porterebbero l'utenza ad utilizzare altre strade	priv			x					Non accolta	Le simulazioni condotte sulla rete viaria evidenziano che i temuti effetti di deviazione del traffico sulla rete locale non si verificano
296	35	13	17/08/2021		Comune di Collegno	Pedaggio in ingresso a Torino solo su alcuni viali principali potrebbe riportare traffico verso c.so Francia	Pedaggio in ingresso a Torino solo su alcuni viali principali potrebbe riportare traffico verso c.so Francia	priv								Non accolta	Le simulazioni condotte sulla rete viaria evidenziano che i temuti effetti di deviazione del traffico sulla rete locale non si verificano, anche grazie ai contestuali effetti di trasferimento al trasporto pubblico, conseguenti al prolungamento della linea M1, ed alla corrispondente riduzione di capacità di corso Francia
297	35	14	17/08/2021		Comune di Collegno	Nel caso di pedaggio si propone di rendere obbligatori sistemi di pagamento automatico	Nel caso di pedaggio si propone di rendere obbligatori sistemi di pagamento automatico	priv								Accolta	La misura è già prevista dal PUMS
298	35	15	17/08/2021		Comune di Collegno	Nel caso di pedaggio si propone di finalizzare i proventi alle politiche di riduzione e moderazione del traffico in carico ai Comuni interni alla Tangenziale	Nel caso di pedaggio si propone di finalizzare i proventi alle politiche di riduzione e moderazione del traffico in carico ai Comuni interni alla Tangenziale	priv								Non accolta	La misura richiesta contrasta con gli accordi inerenti la nuova concessione autostradale, sui quali il PUMS non può intervenire
299	35	16	17/08/2021		Comune di Collegno	Riorganizzazione del sistema della sosta + politiche di rinnovo del parco auto circolante	Riorganizzazione del sistema della sosta + politiche di rinnovo del parco auto circolante	priv								Parzialmente accolta	L'intervento è in parte già previsto dal PUMS, può essere esteso
300	35	17	17/08/2021		Comune di Collegno	Estendere schemi di road diet ad altri corsi in condizioni simili	Estendere schemi di road diet ad altri corsi in condizioni simili	priv								Accolta	La misura può essere estesa a situazioni simili, tenendo conto che i due assi citati presentano carreggiata pluricorsia e verranno interessati dalla realizzazione di tratte di metropolitana
301	35	18	17/08/2021		Comune di Collegno	Potenziare SFM3 a 3 treni/ora con attestamenti anche a Lingotto	Potenziare SFM3 a 3 treni/ora con attestamenti anche a Lingotto	pubb						x		Non accolta	La richiesta contrasta con il Contratto di Servizio già definito tra Agenzia Mobilità e Trenitalia
302	35	19	17/08/2021		Comune di Collegno	Stazione-porta di Collegno: sovrappasso ciclopedonale della ferrovia in corrispondenza della nuova area di fermata dei treni	Stazione-porta di Collegno: sovrappasso ciclopedonale della ferrovia in corrispondenza della nuova area di fermata dei treni	pubb								Parzialmente accolta	La richiesta è già presente nel PUMS in relazione alla realizzazione della stazione-porta; la definizione dell'esatta tipologia (sovrappasso o sottopasso) viene tuttavia rimandata alle fasi attuative
303	35	20	17/08/2021		Comune di Collegno	Ripensare il sistema degli interscambi con nuove linee e tariffe integrate	Ripensare il sistema degli interscambi con nuove linee e tariffe integrate	pubb								Accolta	Quanto richiesto è già previsto dal PUMS
304	35	21	17/08/2021		Comune di Collegno	Istituire collegamenti per le due linee bus in tangenziale	Siano pensati dei collegamenti per le due linee di Bus in Tangenziale, dalle fermate intermedie verso i centri abitati limitrofi e verso le linee di forza del TPL.	pubb								Accolta	Già previsti nodi interscambio specifici
305	35	22	17/08/2021		Comune di Collegno	Prevedere politiche di incentivazione e mantenimento del cambio modale nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro	Prevedere politiche di incentivazione e mantenimento del cambio modale nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro	gen								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
305	36	1	27/10/2021		Comune di Rivoli	Coerenza tra progetto riqualificazione corso Francia e road diet		pubb								Parzialmente accolta	Il progetto è coerente in linea di principio con la misura della road diet, mentre andrebbe meglio dettagliato in ordine alla funzionalità del nuovo capolinea M1Da un primo esame degli elaborati trasmessi, le soluzioni progettuali non appaiono in contrasto con la strategia di road diet proposta dal PUMS adottato. Sul piano tecnico tale strategia consiste infatti in un ridimensionamento della capacità di deflusso offerta dall'infrastruttura sino al limite delle due corsie per senso di marcia (orientativamente 2.000 veicoli equivalenti/ora) al netto degli accumuli per svolte a sinistra, e dal contestuale riutilizzo degli spazi così liberati a supporto della mobilità dolce (piste ciclopedonali) e della sosta nei controviali. Per quanto attiene al ridimensionamento della capacità, esso appare coerente con la proposta progettuale esaminata, che prevede il mantenimento in tutte le sezioni di almeno due corsie di marcia. Potrebbe peraltro essere opportuna una verifica puntuale della capacità offerta dalla rotatoria compatta prevista all'innesto di via Pavia, del diametro di soli 25 m, in relazione all'impegno di veicoli sull'anello rotatorio. Per quanto riguarda il ridisegno degli spazi esterni alla carreggiata principale, il progetto esaminato persegue gli obiettivi dianzi esposti, seppure con alcune discontinuità nei percorsi ciclabili, che andrebbero forse meglio considerate in sede di progettazione definitiva/esecutiva. Da ultimo, si evidenzia l'opportunità di verificare il dimensionamento degli attestamenti bus presso il capolinea della metropolitana in coerenza con le previsioni di ristrutturazione della rete, parzialmente delineate in sede di PUMS e meglio specificate dal redigendo Piano per l'accessibilità e l'intermodalità, attuativo del medesimo PUMS.
306	35	23	17/08/2021		Comune di Collegno	Facilitare la mobilità elettrica con diffusione punti di ricarica e prevedere contributi per la transizione delle flotte pubbliche di veicoli	Facilitare la mobilità elettrica con diffusione punti di ricarica e prevedere contributi per la transizione delle flotte pubbliche di veicoli	priv								Accolta	Il piano recepisce l'osservazione
307	35	24	17/08/2021		Comune di Collegno	Promuovere benefit aziendali per chi utilizza TPL e mezzi a basse emissioni	Promuovere benefit aziendali per chi utilizza TPL e mezzi a basse emissioni	gen								Accolta	Il PUMS prevede già misure di questo genere
308	36	1	17/08/2021		Paolo Cugini (coord No TangEst)	Contrarietà al vostro progetto del PUMS per la presenza della Gronda Est e di c.so Marche	Contrarietà al vostro progetto del PUMS per la presenza della Gronda Est e di c.so Marche	priv								Non accolta	Il PUMS, verificata l'efficacia degli interventi citati, considera necessari i nuovi assi stradali per favorire un sistema fluido di traffico finalizzato a limitare gli effetti ambientali odierni
309	37	1	17/08/2021		Anna Gorgerino	Non deturpiamo più la nostra terra con nuove strade. Parola d'ordine: manutenere	Non deturpiamo più la nostra terra con nuove strade. Parola d'ordine: manutenere	priv								Parzialmente accolta	L'osservazione richiama in modo generico obiettivi già presenti nel PUMS