



# PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

## FORUM METROPOLITANO LE LINEE DI AZIONE DELLE ZONE OMOGENEE

**27 Novembre 2020**  
ORE 10.00 – 13.00

**GUIDA ALLA DISCUSSIONE**

## INDICE

<b>1. Introduzione .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Risultati attesi .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Il contributo degli esperti.....</b>	<b>4</b>
• Impatto della pandemia da Covid-19 sulle motivazioni alla base delle scelte di mobilità. Uno sguardo di breve periodo.....	4
• Mobilità universitaria: evoluzione e prospettive nell'incertezza Covid-19.....	5
• Verso un PUMS tra piano e progetto. Le linee guida disegnate come strumento per la qualità fisica del territorio: indirizzare, accompagnare, concertare. ....	5
<b>4. I temi e le prospettive di lavoro .....</b>	<b>8</b>
• La sintesi di progettualità e istanze .....	8
• Temi emergenti: la città di Torino .....	9
• Temi emergenti: la cintura .....	10
• Temi emergenti: oltre la cintura .....	11
<b>5. Svolgimento della giornata e metodo.....</b>	<b>13</b>
<b>6. Le domande di discussione.....</b>	<b>14</b>

# 1. Introduzione

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica di orizzonte decennale che deve perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica ed essere coerente con la pianificazione territoriale.

La Città metropolitana di Torino ha avviato l'iter per la redazione del PUMS nel 2019, con il primo Forum metropolitano che ha avuto luogo il 18 dicembre, con l'obiettivo di condividere con i principali attori del territorio i macro-obiettivi definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, sostenibilità ambientale ed energetica, sicurezza stradale e sostenibilità socio-economica), e declinarli in obiettivi specifici.

Il coinvolgimento di tutto il territorio della Città metropolitana nell'elaborazione del Piano, è un elemento imprescindibile che implica un **approccio proattivo** da parte delle Amministrazioni e dei portatori di interesse nella progressiva attuazione degli obiettivi di Piano condivisi, ricercando le soluzioni più idonee ad ogni contesto

La grande **crisi pandemica** in atto sta comportando una modifica, forse strutturale, degli angoli visuali con cui i cittadini e le istituzioni guardano al governo della mobilità.

Per questo motivo, l'incontro di venerdì 27 novembre sarà dedicato alla fase di *orienteeering strategico* – fase prevista dal decreto del 4 agosto 2017 che disciplina l'iter di elaborazione del Piano – per definire con il territorio le linee di azione su cui concentrare le strategie del Piano alla luce delle evidenze messe in luce dalle analisi fin qui svolte dal gruppo di lavoro e dal Comitato Scientifico che stanno lavorando alla redazione del Piano.

Per favorire una discussione informata, i lavori partiranno da un'attenta riflessione circa i risultati della fase di ascolto, svolta lo scorso 18 Dicembre 2019 con l'organizzazione del Forum per l'individuazione degli obiettivi, dall'illustrazione dei target che il Piano dovrà raggiungere in raccordo con gli altri strumenti di pianificazione che insistono sul territorio della città metropolitana e dagli studi fin qui svolti a supporto della redazione del Piano.

Il presente documento contiene una sintesi di questi interventi introduttivi e l'illustrazione di come si svolgeranno i lavori durante l'incontro.

## 2. Risultati attesi

Oggi la mobilità sostenibile (piedi, bici, trasporto pubblico, micromobilità elettrica, etc.) rappresenta meno del **40%** degli spostamenti; il **60%** si svolge infatti con mezzi motorizzati privati. Attraverso il PUMS **la Città metropolitana di Torino intende ribaltare progressivamente questa proporzione.**

I target fissati dal **Piano Regionale della Qualità dell’Aria** e dal **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti** sanciscono la necessità di politiche di mobilità capaci di ridurre le emissioni inquinanti da traffico, ridurre l’incidentalità e aumentare la sicurezza stradale, contribuire al benessere dei cittadini aumentando la vivibilità dei centri urbani e assicurando un elevato livello di accessibilità a strutture, servizi e reti di trasporto.

I target del PUMS rispondono agli indirizzi regionali, e in merito allo split modale sono allineati con gli obiettivi delle aree metropolitane europee, assumendo il raggiungimento di valori inferiori al **40%** nei centri urbani entro il 2030 per gli spostamenti con auto e moto (51% nei territori extraurbani) e maggiori del **27%** per il TPL, portando gli spostamenti in bicicletta su tutto il territorio verso l’**8%** e raddoppiando l’obiettivo per i centri urbani, e infine mantenendo la mobilità a piedi attorno al **14-17%**.

Si punta inoltre ad equilibrare maggiormente il rapporto tra la domanda servita con il TPL e la domanda potenziale (obiettivo: 0,50 al 2030), e nel contempo a portare il coefficiente di occupazione delle auto almeno a **1,4** (dall’attuale 1,2 circa) al 2030.

Per raggiungere questi target, si intende sviluppare un programma di governo del sistema della mobilità ispirato alle strategie europee basate sull’**ASI – Avoid, Shift, Improve** – e sulle indicazioni regionali in merito.

Occorre quindi distinguere tra gli spostamenti “necessari” e/o effettuati con modalità sostenibili, da quelli non necessari ed effettuati con i mezzi motorizzati privati, che devono essere evitati (AVOID); quindi, favorire il cambio modale agendo sulle abitudini e sulle funzioni degli spazi (SHIFT), e infine ottimizzare il sistema di mobilità (IMPROVE) incentivando l’intermodalità, integrando la mobilità attiva con il trasporto pubblico, e offrendo infrastrutture che rispondano a criteri di accessibilità, sicurezza, economicità e qualità.

## 3. Il contributo degli esperti

**Impatto della pandemia da Covid-19 sulle motivazioni alla base delle scelte di mobilità. Uno sguardo di breve periodo.**

**Federica Biassoni, Università Cattolica di Milano**

La pandemia da Covid-19 ed i conseguenti provvedimenti per arginare il contagio, in primis i lockdown decisi dalle autorità nella primavera e poi nell’autunno 2020, hanno avuto un impatto deflagrante sulla società e sulla vita quotidiana dei cittadini, portando con sé una cascata di effetti non solo sul piano sociale ed economico, ma altrettanto fortemente sul piano psicologico ed individuale. La percezione di rischio e di sicurezza, che già in tempi di normalità rappresentano alcune tra le variabili fondamentali alla base delle scelte di mobilità dei cittadini, sono state improvvisamente scardinate, impattando a loro volta sul piano motivazionale nella scelta delle modalità del trasporto. Un primo sguardo per analizzare l’impatto della pandemia sulle scelte di mobilità evidenzia quindi importanti variazioni sul piano della percezione del rischio e della sicurezza e di conseguenza la comparsa o il rafforzamento di motivazioni nuove e alternative alla base di tali scelte. Le autorità e le istituzioni che pianificano e decidono in tema di mobilità, tenendo conto di questa analisi, possono trarre indicazioni per incoraggiare e potenziare l’utilizzo di alcune modalità di trasporto e al contempo facilitare nei cittadini alcune scelte di mobilità soddisfacendo i diversi bisogni in gioco al momento presente.

## Mobilità universitaria: evoluzione e prospettive nell'incertezza Covid-19

**Andrea Scagni, Università di Torino**

La comunità di UniTo (Università degli studi di Torino) che include circa 80.000 tra studenti (75000) e personale rappresenta una vera e propria città nella città, con un impatto importante sulla mobilità della città (metropolitana). Durante i periodi di attività didattica, una larga parte di tale comunità si sposta da 3 a 5 volte la settimana verso le sedi universitarie. Lo studio e la governance delle sue scelte di mobilità è un aspetto importante dell'impatto ambientale di UniTO.

Nel 2016 è stata effettuata la prima indagine sulle scelte di mobilità della comunità di Unito, nel quadro della prima indagine nazionale sulla mobilità universitaria, permettendo per la prima volta di avere un quadro informativo attendibile del *modal split* relativo al *commuting* casa-università, sulla base del quale impostare politiche di miglioramento della sostenibilità ambientale degli spostamenti, e permettendo di monitorarne l'evoluzione nel seguito.

Nell'estate del 2020 una nuova indagine nazionale è stata effettuata, con il duplice obiettivo di aggiornare e verificare eventuali cambiamenti rispetto al 2016, ma anche di comprendere quali conseguenze avrebbe avuto, in una prospettiva di medio termine, l'insorgere della pandemia da Covid-19 sulla mobilità universitaria. L'indagine, che ha coinvolto oltre 50 atenei italiani, ha visto la partecipazione di un campione circa 8000 membri della comunità di Unito.

Ovviamente va ricordato che la popolazione studiata non è il pubblico in generale, rappresentando prevalentemente una fascia d'età giovanile (gli studenti ne costituiscono la stragrande maggioranza) e in una certa misura "selezionata" dal punto di vista culturale. I risultati vanno visti come indicazioni che riguardano una componente importante della collettività, ma non possono essere estrapolati ed estesi nella loro validità alla sua interezza.

## Verso un PUMS tra piano e progetto. Le linee guida disegnate come strumento per la qualità fisica del territorio: indirizzare, accompagnare, concertare.

**Alessandro Mazzotta, Politecnico di Torino**

La questione delle modalità con le quali i documenti di indirizzo strategico per il governo del territorio possano tradursi in strumenti realmente efficaci per incanalare e coordinare verso esiti di qualità condivisa (nella accezione ampia di significato) le attese a livello locale relative alla rigenerazione degli spazi insediativi è un tema ancora di evidente attualità nel dibattito italiano: lo si definisce nei termini di indagine del "rapporto tra piano e progetto".

In tale quadro, si registra una rinnovata attenzione - con riferimento agli strumenti di complemento dei documenti di piano - agli apparati delle linee guida "figurate", intendendo con questo termine il ricorso al disegno come strumento a supporto puntuale (e chiarificatore) delle descrizioni a parole.

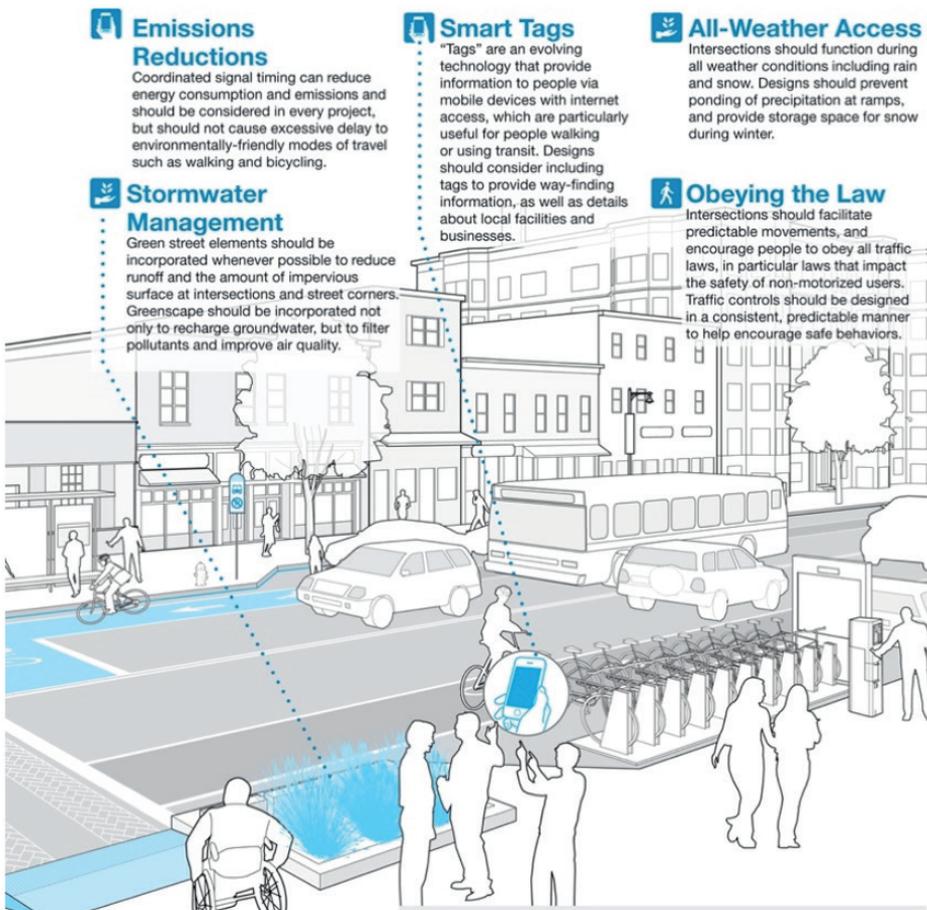
Nella consapevolezza che l'attuazione degli indirizzi di mobilità sostenibile possa essere una occasione di fondamentale importanza per l'incremento della qualità fisica degli spazi, la cultura internazionale sta aggiornando la propria tradizione di studi sulle *planning/design guidelines*, indagando l'atterro sullo spazio fisico del porre in relazione temi di natura trasportistica, di qualità ambientale e di innovazione digitale per la fruizione dei servizi alla persona. Le linee guida disegnate sono, in questa prospettiva, utilizzate sia nei termini di indirizzo per gli operatori del settore, sia per l'accompagnamento nell'ambito dei processi di sensibilizzazione della cittadinanza.

Nel contesto nazionale, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - pur evidenziando il tema della qualità fisica degli spazi come di significativa importanza - utilizzano i codici figurativi (immagini, disegni) in termini puramente decorativi, oppure (all'opposto) sono presenti abachi di natura tecnicistica, rintracciabili peraltro anche in documenti al livello comunale.

E' soprattutto a scala regionale che sono attualmente identificabili alcuni strumenti che evidenziano l'utilizzo di idealtipi-guida disegnati come importanti tasselli di proiezione per costruire scenari, soprattutto in relazione alla componente paesaggistica di indirizzo del territorio, anche nell'ottica di sensibilizzare ad un ulteriore domanda diffusa di paesaggio.

A partire dalla esperienza del Politecnico di Torino nell'indagare l'articolazione degli strumenti di indirizzo a complemento di piani e strumenti di governance transcalare delle trasformazioni dello spazio fisico, la direzione condivisa con il gruppo di lavoro è quella di esplorare lo sguardo alla scala della Città Metropolitana come quello più idoneo per introdurre linee guida figurate di nuova generazione, caratterizzando il PUMS di Torino come documento di innovazione nel contesto nazionale al riguardo.

Lo strumento potrebbe essere concettualizzato, in coerenza con il quadro complesso della contemporaneità, nella accezione di "dinamico" (implementabile e interoperabile, su piattaforma digitale), anche per rafforzare il suo potenziale ruolo di documento di supporto ai processi partecipati inclusivi, ai fini della concertazione sulle ipotesi di trasformazione fisica micro e macro dei territori abitati.



Organizzazione dello spazio fisico per la mobilità intermodale, nell'intersezione con gli aspetti di qualità ambientale e di fruizione digitale dei servizi.

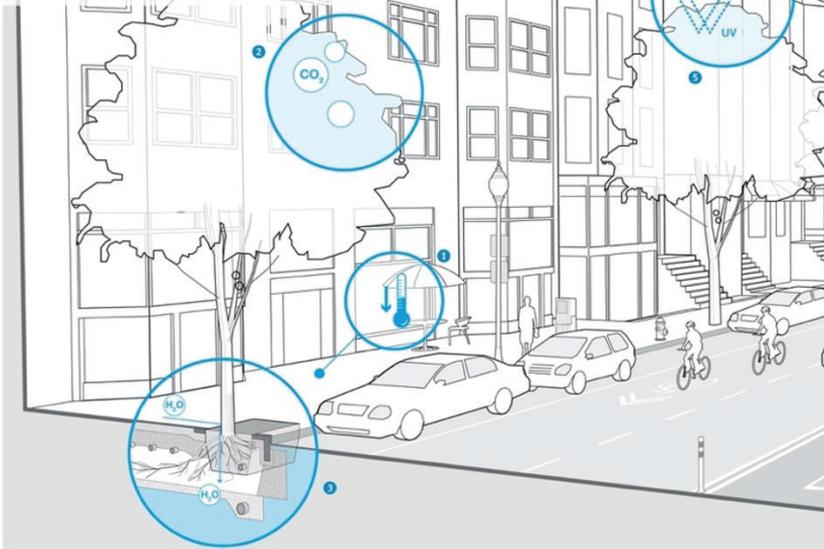
Da "Boston Complete Streets design Guidelines"

**Environmental**

- ▶ **Reduced energy use and heat island effects:** Trees reduce energy use by shading buildings and cooling the air through transpiration. A study on heat island effects in New York City concluded that trees and green roofs substantially reduce air temperatures, with street trees providing the most cooling per unit area. ①
- ▶ **Reduced greenhouse gases and airborne particulates:** Trees reduce greenhouse gases by sequestering carbon dioxide and reducing the need for air conditioning. Trees also improve air quality by capturing gaseous pollutants and particulates in the tree canopy surface. Street trees have

- been shown to remove as much as 60% of the airborne particulates at street level. ②
- ▶ **Improved water quality and groundwater recharge:** Trees capture rainfall in their leaves and in the soil, trapping sediments, breaking down organic pollutants, and stabilizing non-organic pollutants such as metals. Trees also reduce the volume and temperature of stormwater runoff and help recharge groundwater. ③
- ▶ **Support of natural diversity:** Trees make beneficial use of rainfall and runoff to support the growth of the urban forest ecosystem. ④

\* Rosenzweig, Cynthia et al. Mitigating New York City's Heat Island with Urban Forestry, Living Roofs, and Light Spaces. New York City Regional Heat Island Initiative, Final Report. Albany: New York State Energy Research and Development Authority Report 09-06, October, 2009.



Compresenza di forme di mobilità e aspetti di qualità ambientale

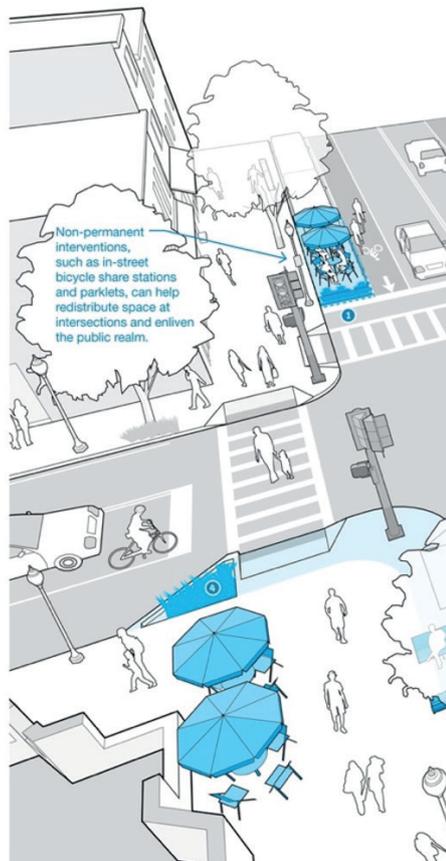
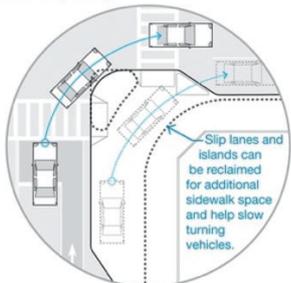
Da "Boston Complete Street Design Guidelines"

Reclaiming space for pedestrians and non-motorized users at intersections can be accomplished with short-term and long-term solutions:

**Short-term** ways to creatively redistribute space at intersections include reclaiming parking spaces for parklets ①, bicycle share stations ②, temporary plazas, and mock curb extensions. Space can be redefined with seating areas, planters, and paint.

**Long-term** options include tightening corner radii, permanent curb extensions ③, the removal of turn lanes or parking lanes, the closure of slip lanes and incorporating the space into the sidewalk, or the narrowing of travel lanes. Space can be reclaimed for a variety of purposes including improving safety, widening sidewalks, adding bicycle facilities, and providing space for traffic control devices, utilities, greenscape ④, street furniture ⑤, vending, and public art. Space can be reclaimed in the middle of an intersection, extended from corners, or legs of an intersection can be closed to motor vehicle traffic and converted for other purposes such as a pedestrian plaza. Large sculptures can be incorporated to serve as a gateway treatment and landmark. An island or extension can also provide a location for a transit stop.

Some of Boston's intersections are especially broad for historic reasons. The evolution of Boston's transportation network produced streets that intersect at irregular angles, and often large corner radii were built to accommodate streetcar tracks; this additional roadway pavement at intersections can be reclaimed to make the space more comfortable for pedestrians and bicyclists, and to reinforce the sense of place and community identity.



Street re-design e qualità della fruizione degli spazi pubblici

Da "Boston Complete street Design Guidelines"

## 4. I temi e le prospettive di lavoro

Come tutti gli strumenti di pianificazione, il PUMS definirà uno scenario di ‘futuro’; come tutti gli scenari, il farsi del PUMS (ora) e, a maggior ragione la sua successiva fase attuativa, sono e saranno calati in un contesto di profonda incertezza, entro la quale ogni scenario intenzionale (lo scenario di Piano) deve fronteggiare l’elevata complessità delle dinamiche del sistema socio-economico di riferimento, condizione che rende molto aleatoria e delicata ogni stima deterministica e rigidamente ‘predittiva’ degli esiti attesi. E dove fattori esogeni inattesi possono modificare in modo sostanziale il contesto socio-economico e territoriale sul quale si implementeranno (nel futuro) le politiche del PUMS che (qui ed ora) verranno decise. È evidente, anche alla luce degli interventi sopra esposti, come alcuni effetti di questi mesi di emergenza causata dalla pandemia da Covid-19 stiano portando a riconsiderazioni profonde sia dei paradigmi politici ed economici di riferimento sia delle opzioni ‘di vita’ (di residenza, di lavoro, di loisir, di relazione e affettività ...) di ciascuno di noi. Il farsi del PUMS non può non assumere tale condizione di incertezza e provare a tradurla in scelte la cui capacità adattiva e resiliente a un contesto potenzialmente molto mutevole risulti essere un punto di forza, e non di debolezza.

### La sintesi di progettualità e istanze

Nella prima articolazione tematica degli indirizzi di piano emergono 4 macrotemi, riferibili al quadro programmatico vigente (Piano Regionale della mobilità e dei Trasporti, Piano Regionale di qualità dell’aria, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale / Piano Territoriale Generale Metropolitano, Piano Strategico, ...) e alle risultanze del Processo partecipativo, oltre che dalle altre attività di interlocuzione ed analisi effettuate dalle competenti strutture della Città Metropolitana di Torino.

- **Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità**

La disponibilità, per ogni cittadino, di infrastrutture e servizi di trasporto adeguati alle sue esigenze di mobilità costituisce evidentemente il primo requisito per il governo del sistema.

Esso è alla base anche del **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)**, ed in particolare degli obiettivi B (Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero) e C (Aumentare l’efficacia e l’affidabilità nei trasporti).

Il giusto riconoscimento del “diritto alla mobilità” deve comunque essere articolato in rapporto alle esigenze di tutti i cittadini e con riguardo alle diverse modalità di trasporto. In tal senso, il PUMS dovrà basarsi sui principi della **parità di genere** e della **“progettazione universale”**, finalizzata a configurare spazi fisici e servizi in funzione delle esigenze di tutti gli individui, a partire dai più svantaggiati. L’applicazione di tali principi è fra l’altro destinata a rivelarsi tanto più utile, quanto più le politiche si rivolgono ad una popolazione, come quella della città metropolitana, in via di progressivo invecchiamento.

- **Sostenibilità energetica ed ambientale**

Il tema della sostenibilità ambientale assume oggi un significato centrale, in rapporto agli scenari di decarbonizzazione posti alla base del Green New Deal e della strategia definita dal **Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC)**.

Il contenimento del riscaldamento globale è d’altronde anche uno degli obiettivi di fondo del **Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA)**.

D’altro canto, l’attenzione per la sostenibilità globale non deve far perdere di vista obiettivi più circoscritti, che nel caso torinese debbono puntare con decisione al rientro dei valori-limite relativi agli inquinanti più critici (segnatamente il particolato atmosferico PM10 e PM2,5, biossido d’azoto NO2, ozono O3, idrocarburi policiclici aromatici come benzo[a]pirene), nonché al risanamento acustico ed alla riduzione dei fattori di pressione riguardanti altre categorie d’impatto tipiche dei sistemi di trasporto.

Nel complesso, una politica dei trasporti attenta alle esigenze di tutti i cittadini ed orientata alla

sostenibilità ambientale costituirà certamente un fattore favorevole ad aumentare la vivibilità del territorio ed il benessere della popolazione.

- **Sicurezza della mobilità stradale**

La costruzione del piano non risulterebbe completa senza tenere nella giusta considerazione il tema della sicurezza, reale e percepita, per tutti i modi di trasporto (obiettivo A del PRMT).

La cornice è in questo caso data dall'obiettivo europeo di azzeramento delle vittime della strada entro il 2050, fatto proprio anche dal **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**. Si tratta in questo caso di recuperare il terreno perduto negli ultimi 3-4 anni, quando l'obiettivo di dimezzamento delle vittime tra il 2020 ed il 2030, che sembrava raggiungibile, sarà probabilmente mancato a seguito della ripresa della domanda di mobilità.

La cosiddetta "visione zero", oltre che rispondere ad un principio di civiltà e di riallineamento del settore dei trasporti agli altri campi di attività umana, costituisce anche un'ovvia preconditione per garantire la funzionalità del sistema e la vivibilità degli spazi pubblici per tutte le categorie di cittadini.

- **Sostenibilità sociale ed economica**

Qualunque politica di trasporto può trovare pratica attuazione soltanto garantendone l'accettabilità sociale: la crisi pandemica ha sicuramente mostrato a molti cittadini i vantaggi indotti da un diverso modo di muoversi e di vivere la città; anche se bisogna ricordare che cambiamenti negli stili di vita estesi a larghi strati della cittadinanza sono necessariamente lenti e gradualmente, tanto più in una situazione caratterizzata da criticità economiche e socio-demografiche.

In questo senso, il PUMS dovrà risultare il più possibile inclusivo, chiedendo alle persone cambiamenti di abitudini che risultino effettivamente possibili e vantaggiosi, in base alla funzionalità del sistema complessivo.

Ultima, ma non meno importante, è l'attenzione per gli aspetti economici. Il PUMS infatti dovrà sostenere la competitività di imprese, industria e turismo, aumentando l'efficienza del sistema e riducendo e distribuendo equamente i costi a carico della collettività (obiettivi PRMT D ed F), nella consapevolezza che le grandi risorse mobilitate per far fronte all'emergenza COVID dovranno tradursi in investimenti produttivi, consentendo lo sviluppo di un sistema di trasporto più efficace a fronte delle diverse esigenze di mobilità.

## Temi emergenti: la città di Torino

I risultati del processo partecipativo sinora svolto indicano, per la zona omogenea 1 (corrispondente alla città di Torino), una diffusa consapevolezza dell'importanza del PUMS metropolitano, considerato dai più una grande occasione per rendere più efficace la pianificazione d'area vasta, integrando le diverse modalità di trasporto.

Dai medesimi risultati emerge anche una sostanziale convergenza su alcuni obiettivi di fondo, alcuni dei quali esposti di seguito.

- La **sicurezza**, soprattutto per le fasce più deboli di popolazione.
- **Il miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico.**
- **Rendere più competitivo il trasporto collettivo**, rendendolo usufruibile da parte di tutti, in modo da disincentivare gli spostamenti individuali riducendo la congestione e migliorando l'accessibilità alle funzioni urbane .

Molti sono gli interventi già programmati o in fase di ideazione, come:

- » il completamento del Passante ferroviario con le **nuove stazioni di Dora e Zappata**;

- » la realizzazione del **tratto urbano della linea Torino-Ceres;**
  - » i **prolungamenti della linea 1 della metropolitana** in direzione Ovest (Fermi-C.Vica) e Sud (Lingotto-Bengasi);
  - » la **revisione della rete di trasporto pubblico urbano**, secondo i piani di gerarchizzazione e velocizzazione del servizio, già sviluppati da GTT;
  - » **La linea 2 della metropolitana** da Rebaudengo/Pescarito ad Orbassano;
  - » la realizzazione di un certo numero di **busvie elettriche;**
  - » la riattivazione del sistema di **navigazione sul Po.**
- Favorire l'**intermodalità fra trasporto pubblico, privato ed in *sharing***, mirando ad un **sistema organizzato su tre livelli**: in area metropolitana, in area cittadina ed alle porte del centro storico.
  - **Diffondere la mobilità attiva**, includendo in tale categoria gli spostamenti pedonali e ciclabili, letti nelle loro differenti declinazioni protette (piste ciclabili ed aree pedonali) o condivise (zone 20-30), così come la micromobilità elettrica ed alcune forme di *sharing*, l'implementazione di sistemi MaaS (Mobility as a Service).
  - **Intervenire sulla rete stradale**: il quadro delle iniziative prefigurate dalla programmazione vigente a scala urbana ne include un insieme abbastanza ampio di interventi.
  - **Logistica delle merci in ambito urbano**, attualmente oggetto di alcune sperimentazioni utilizzando finanziamenti europei.

## Temi emergenti: la cintura

Strettamente integrati alle dinamiche del capoluogo, ma certo non pienamente corrispondenti sul piano degli indirizzi programmatici, i temi evidenziati dai tavoli della cintura Ovest, cintura Nord e Chivassese e cintura Sud e Chierese-Carmagnolese tendono a rispecchiare una situazione più dinamica, caratterizzata da esigenze di trasporto in evoluzione, anche per fattori “nuovi” (come i flussi turistici diretti verso la Reggia della Venaria), a fronte dei quali non sempre si riscontra un sollecito adeguamento delle reti di trasporto pubblico (ad es. il nuovo ospedale di Venaria).

Gli obiettivi di fondo restano quelli della riduzione degli inquinamenti indotti dal traffico, che secondo i partecipanti richiedono necessariamente una modifica delle abitudini degli abitanti in favore dell'uso del trasporto pubblico o della ciclopedonalità, da ottenersi anche mediante “campagne di comunicazione efficace”, che “spostino l'asse del discorso dalla critica dell'automobile (poco convincente data la tradizione socio-culturale del territorio torinese) verso i benefici che si possono trarre dall'utilizzo dei mezzi pubblici (il senso di appartenenza a una comunità, la riduzione dell'inquinamento dell'aria, il risparmio, ecc...)”.

Tale obiettivo trova riscontro nella Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile che rappresenta la strada da seguire per tutte le politiche in corso, a partire proprio da quelle per la mobilità.

Se gli obiettivi non sono dissimili da quelli espressi dalla città capoluogo, la situazione di partenza è però molto differente, ed è diffusa la convinzione che il PUMS debba sviluppare una visione strategica realmente metropolitana, superando un approccio ancora troppo “Torino-centrico”, sino a ridefinire i confini stessi dell'area urbana, estendendola oltre la cinta daziaria a ricomprendere la prima, ed anche la seconda cintura

A questo proposito i principali temi che emergono sono i seguenti.

- Potenziamento del **trasporto pubblico.**
- Realizzazione di **nuove stazioni e nodi di interscambio** (come la nuova fermata SFM a Buttigliera).
- Implementare le linee - **SFM5.**
- **Migliorare l'accesso alle stazioni** per persone che presentano difficoltà motorie, in modo da rafforzare ulteriormente l'intermodalità.

- **Prolungare le linee urbane esistenti** in modo da raggiungere anche comuni più lontani ed aree meno densamente abitate.
- **Rafforzare le connessioni TPL anche in senso tangenziale**, o “circolare”, ottenendo un assetto “a ragnatela”.
- Implementare i **sistemi di trasporto a chiamata**
- Favorire **politiche tariffarie** integrate tra tutti i sistemi (progetto **Bip4MaaS**)
- Facilitare l’accessibilità ciclistica alle stazioni, prevedendo un deposito per i mezzi e garantendo la sicurezza attraverso la realizzazione di “aree protette”, anche in corrispondenza dei nodi della metropolitana.
- Favorire lo sviluppo di micro-mobilità ed utilizzo dei **veicoli elettrici in sharing**, in corso di diffusione, garantendo una reale integrazione tra i comuni affinché si possano superare gli attuali imiti amministrativi dei singoli operatori che spesso non permettono spostamenti extra-comunali.
- **Ricucire la rete ciclabile esistente**, superando le interruzioni presenti anche tramite una gestione integrata dei collegamenti tra amministrazioni locali e sovralocali anche attraverso la **promozione della ciclabilità** come mezzo di trasporto quotidiano.
- Estendere i **sistemi di car pooling e car sharing** (anche *station based*)
- Garantire **adeguati livelli di manutenzione** alla rete viaria esistente, **diminuire la commistione fra traffico locale e flussi pesanti e/o di attraversamento** con problemi di sicurezza per ciclisti e pedoni.
- **Riesaminare la regolazione tariffaria dell’anello tangenziale.**
- **Sviluppo delle politiche immateriali** (ad esempio attraverso la figura del *mobility manager* scolastico).
- **Sviluppo della logistica** al fine di ridurre l’intensità dei transiti veicolari all’interno delle zone abitate.

## Temi emergenti: oltre la cintura

Mano a mano che ci si allontana dal capoluogo, il denso ed articolato contesto metropolitano lascia spazio a strutture insediative d’altro tipo, che gradatamente raggiungono, specie negli ambiti montani più remoti, caratteristiche tipiche delle aree “a domanda debole”.

In tal senso, il PUMS metropolitano di Torino dovrà peculiarmente affrontare un insieme di **tematiche tipiche di situazioni “non urbane”**, beninteso assicurando condizioni di accesso e livelli di integrazione per quanto possibile paritari a tutta la popolazione residente.

In queste Zone omogenee le principali questioni emerse sono le seguenti.

- Lo sviluppo della città “**metromontana**” in grado di sfruttare al meglio il potenziale delle sue valli.
- **Il Miglioramento della qualità dell’aria.**
- Il potenziamento del **trasporto pubblico**, ed in particolare:
  - » valorizzare il più possibile il **Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM)**;
  - » **definire un’offerta attrattiva con un sistema unitario e coerente**, anche per le componenti di domanda diverse da studenti e pensionati;
  - » potenziare l’**intermodalità** garantendo un’adeguata integrazione fra tutti i mezzi di trasporto;
  - » nelle aree pianeggianti, **ristrutturare la rete** passando da una configurazione radiale ad una “a ragnatela”;
  - » rafforzare i **collegamenti con le aree montane**, anche al fine di contrastare lo spopolamento e di promuovere turisticamente zone ricche di eccellenze, garantendo il servizio a tutti i comuni metropolitani in almeno due fasce giornaliere;
  - » migliorare gli *standard* del **trasporto a chiamata**;
  - » avviare una riflessione sul **sistema tariffario**.

- Il potenziamento della figura del mobility manager, che dovrebbe acquisire maggiore concretezza in modo da favorire modalità di trasporto più sostenibili.
- Lo sviluppo della **ciclabilità** anche grazie alla diffusione delle biciclette elettriche e al miglioramento dello spazio fisico delle piste ciclabili e delle ciclostrade, così da integrare la rete ciclistica con gli altri mezzi di trasporto.
- Il completamento e/o nuova definizione di **opere viarie** da tempo programmate e discusse
- La valorizzazione della possibilità di **condivisione dell'auto**, sostenendo le soluzioni in *carpooling* e l'integrazione con il trasporto pubblico.
- La riduzione dello spostamento delle merci su gomma
- L'accompagnamento alla **transizione energetica**, diffondendo l'uso dei veicoli elettrici e dei carburanti alternativi.

## 5. Svolgimento della giornata e metodo

L'incontro di venerdì 27 novembre, dopo la prima fase plenaria in cui si susseguiranno gli interventi introduttivi, proseguirà lasciando spazio ai partecipanti che, all'interno di stanze virtuali moderate da facilitatori, discuteranno le linee di azione da prevedere all'intero della pianificazione.

Le stanze virtuali saranno composte in base alle provenienze dei diversi partecipanti e tratteranno parallelamente la definizione delle azioni da prevedere in ogni zona omogenea al fine di elaborare una cornice condivisa di intervento per l'intera area metropolitana, seguendo i pilastri della **strategia ASI**.

La scaletta dell'incontro sarà quindi la seguente:

9.50 – 10.00	<i>Accesso dei partecipanti</i>
10.00 – 10.10	<i>Saluti istituzionali</i> Dimitri De Vita, Consigliere Delegato Città Metropolitana di Torino
10.10 – 10.20	<i>Il Ruolo della Città di Torino</i> Maria La Pietra, Assessore alla Mobilità della Città di Torino
10.20 – 10.30	<i>I temi e le prospettive di lavoro</i> Alessandro Oliveri, Meta
10.30 – 10.40	<i>La costruzione della banca dati e del panel di indicatori a supporto del Piano</i> Marina Dragonieri, CSI Piemonte
10.40 – 10.50	<i>Impatto della pandemia da Covid-19 sulle motivazioni alla base delle scelte di mobilità. Uno sguardo di breve periodo</i> Federica Biassoni, Università Cattolica di Milano
10.50 – 11.00	<i>Mobilità universitaria: evoluzione e prospettive nell'incertezza Covid-19</i> Andrea Scagni, Università degli Studi di Torino
11.00 – 11.10	<i>Verso un PUMS tra piano e progetto. Le linee guida disegnate come strumento per la qualità fisica del territorio: indirizzare, accompagnare, concertare</i> Alessandro Mazzotta, Politecnico di Torino
11.10 – 11.40	<i>Discussione 1: quali azioni prevedere per ridurre gli spostamenti, soprattutto quelli non necessari effettuati con i mezzi privati?</i>
11.40 – 12.10	<i>Discussione 2: quali azioni prevedere per la mobilità sostenibile, agendo sulle abitudini dei cittadini e l'organizzazione degli spazi e delle funzioni pubbliche e private?</i>
12.10 – 12.40	<i>Discussione 3: quali azioni prevedere per ottimizzare il sistema di mobilità, offrendo infrastrutture che rispondano a criteri di accessibilità, sicurezza, economicità e qualità?</i>
12.40 – 12.55	<i>Restituzione in plenaria dei risultati e televoto</i>
12.55 – 13.00	<i>Conclusioni</i> Dimitri De Vita, Consigliere Delegato Città Metropolitana di Torino

## 6. Le domande di discussione

La domanda della prima sessione di discussione sarà:

**Quali azioni prevedere per ridurre gli spostamenti, soprattutto quelli non necessari effettuati con i mezzi privati?**

La domanda della seconda sessione di discussione sarà:

**Quali azioni prevedere per la mobilità sostenibile, agendo sulle abitudini dei cittadini e l'organizzazione degli spazi e delle funzioni pubbliche e private?**

La domanda della terza sessione di discussione sarà:

**Quali azioni prevedere per ottimizzare il sistema di mobilità, offrendo infrastrutture che rispondano a criteri di accessibilità, sicurezza, economicità e qualità?**

