



## CITTA' DI TORINO

Assessorato all'Urbanistica, Edilizia, LL.PP. e Patrimonio

Torino, 26 novembre 2020

Prot.  
AI/fs

### Oggetto: **risposta ad Interpellanza del Cittadino 2019-00996**

In riferimento all'Interpellanza del Cittadino, relativa alla richiesta di **“sottoporre a referendum le delibere con impatto strutturale significativo per la Città”** e nella fattispecie in merito ai **“cambiamenti urbanistici in programma come quello sulle Arcate MOI”**, si ritiene di dover premettere che tutte le varianti urbanistiche (varianti al Piano regolatore generale), in base alla vigente legislazione regionale (L.R. 56/1977 e s.m.i.) sono soggette a specifici “procedimenti partecipativi” per le varie fasi, sia per quanto riguarda la parte strettamente “urbanistico-pianificatoria” che per quanto riguarda la parte di “valutazione ambientale strategica” connessa con la parte urbanistico-pianificatoria.

Nella fattispecie si riporta di seguito estratto dell'art. 1 bis. (Copianificazione, partecipazione e sostenibilità) della L.R. 56/1977, così come introdotto dalla L.R. 3/2013, avente carattere generale:

“1. ...

*2. I processi di formazione degli strumenti di pianificazione sono pubblici; l'ente che li promuove garantisce l'informazione, la conoscenza dei processi e dei procedimenti e la partecipazione dei cittadini agli stessi, assicurando altresì la concreta partecipazione degli enti, dei portatori d'interesse diffuso e dei cittadini, singoli o associati, attraverso specifici momenti di confronto.*

3. ...”.

Questi “momenti di partecipazione” sia dei cittadini che dei portatori di interesse diffuso, sono attuati attraverso riunioni preliminari per le proposte di variante avente carattere generale (vedasi i molteplici incontri che sono stati effettuati sul territorio per la redazione della “proposta tecnica al progetto preliminare di revisione del P.R.G. vigente”), oltreché per il tramite delle varie fasi di osservazione (a seconda della tipologia di variante) a cui tutti i cittadini possono partecipare presentando contributi, proposte e osservazioni. Infine si ricorda che in base allo specifico Regolamento comunale n. 374 sul “Decentramento amministrativo” (art. 43 “Attività consultiva”), anche i Consigli circoscrizionali esprimono un parere obbligatorio su tutte le proposte di deliberazione inerenti gli atti previsti dalla legislazione urbanistica nazionale e regionale per la formazione e approvazione del piano regolatore e le relative varianti.

Nel contempo questa Amministrazione sta redigendo una proposta di revisione del vigente Regolamento Edilizio (attualmente in fase di esame presso le Commissioni consiliari), all'interno del quale si sta valutando l'introduzione di una specifica disposizione per la



## CITTA' DI TORINO

*Assessorato all'Urbanistica, Edilizia, LL.PP. e Patrimonio*

consultazione pubblica per i progetti di carattere ed impatto generale o importante, per il tramite del richiamo alla “Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 31 maggio 2017 n. 2/2017”, inerente le “Linee guida sulla consultazione pubblica in Italia”.

Infine si rileva che agli atti non risulta esservi alcuna proposta di urbanistica per le ex Arcate del MOI e che in base al vigente P.R.G. le stesse sono ricomprese nella Zona urbana di trasformazione (Z.U.T.) Ambito 12.24 “Mercati Generali”.

L'Assessore  
*Arch. Antonino Iaria*



## CITTA' DI TORINO

Assessore alla Viabilità e Trasporti, Infrastrutture - Mobilità Sostenibile e  
Politiche per l'Area Metropolitana

### **INTERPELLANZA DEL CITTADINO – 201900886**

**SOTTOPORRE A REFERENDUM LE DELIBERE CON IMPATTO STRUTTURALE SIGNIFICATIVO PER LA CITTA' COME LO E' L'ISTITUZIONE DI NUOVE ZONE BLU O AUMENTI DEL PREZZO DEL BIGLIETTO DEL MEZZO PUBBLICO O MOLTI DEI CAMBIAMENTI URBANISTICI IN PROGRAMMA COME QUELLO SULLE ARCADE MOI.**

Presentata da: Giovanni BALESTRA, il 23/12/2019

In merito alla richiesta di sospendere il pagamento nelle aree di corso Francia e corso Vittorio si precisa quanto segue.

La mobilità nei centri urbani negli ultimi anni è stata caratterizzata dall'aggravarsi dei fattori critici nel trasporto delle persone, quali l'aumento dell'uso dei mezzi privati, con conseguente aumento della congestione del traffico e dell'inquinamento.

La strategia del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino è quella di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo ed individuale, in modo da ridurre sensibilmente tali criticità del sistema della mobilità urbana.

Il perseguimento di questa strategia comporta una politica che sempre più favorisca l'uso del trasporto collettivo e persegua la sostenibilità del trasporto privato.

La qualità dell'aria, il rumore, la congestione e la sicurezza stradale, sono infatti le emergenze che la pianificazione della mobilità deve affrontare, nella ricerca di soluzioni condivise.

Il problema dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico veicolare è forse l'effetto più sensibile e di maggiore importanza nell'area metropolitana ed urbana di Torino, in cui la situazione permane particolarmente critica.

L'indice di qualità dell'aria calcolato quotidianamente per l'area metropolitana torinese, presenta valori negativi per una cospicua parte del periodo di osservazione, in ogni caso superiore ai limiti fissati dall'Unione Europea in termini di giorni di superamento consentiti.

Già le scelte operate nel corso degli ultimi anni hanno perseguito il rafforzamento del ruolo prioritario del trasporto pubblico nei confronti del trasporto privato, attraverso l'adozione di una serie di iniziative tese ad aumentare l'offerta qualitativa e quantitativa in tema di mobilità sostenibile quali:

- l'estensione dei limiti della ZTL centrale ed il potenziamento del controllo dei relativi accessi, con l'installazione di un sistema elettronico (porte);
- la progressiva pedonalizzazione di aree centrali, nell'ambito di una riqualificazione finalizzata alla risistemazione del centro storico;
- il potenziamento del trasporto pubblico urbano, attraverso il completamento dei lavori e la messa in esercizio del tratto Porta Nuova - Lingotto della Linea 1 di metropolitana ed il prolungamento verso Piazza Bengasi e Collegno.

La Città ha inoltre approvato provvedimenti di limitazione alla circolazione di veicoli non ecologici, in conformità con i provvedimenti regionali in materia.

Le iniziative fin qui attuate, vanno comunque accompagnate da una politica tariffaria della sosta a raso, tesa a disincentivare la mobilità privata in progressione verso le aree più centrali della Città e ad indurre la scelta del trasporto pubblico.

La realizzazione dei parcheggi in struttura e la tariffazione della sosta hanno permesso alla Città di avviare la riduzione progressiva della sosta su strada, a partire dalle aree centrali della Città, a vantaggio della mobilità su mezzi pubblici, pedonale e ciclabile. Tuttavia permane la criticità della sosta su strada nelle zone ad alta densità abitativa e commerciale.

In base all'analisi delle criticità, si è ritenuto necessario estendere la sosta a pagamento in alcuni ambiti limitrofi alle zone a pagamento già esistenti, con l'obiettivo di favorire la rotazione e conseguentemente alleggerire la presenza del numero di veicoli dei non residenti che stazionano sullo spazio pubblico, rendendo la circolazione più ordinata, sicura e rispettosa delle forme di mobilità più debole (pedonale e ciclabile). Nelle zone di nuova istituzione della sosta a pagamento è stata prevista una quota di stalli riservati ai residenti.

La tariffa oraria delle zone di nuova istituzione (1 €/h) è più bassa rispetto a quella delle zone più centrali.

Si ritiene pertanto che la sospensione del pagamento nei suddetti corsi contrasti con le finalità poste alla base della sosta a pagamento, come descritte in precedenza, riducendo la rotazione dei mezzi parcheggiati e di conseguenza anche l'offerta di sosta.

In merito all'interscambio con la metropolitana si fa presente che è attivo il parcheggio Venchi Unica, all'incrocio tra corso Francia e via Mila, dove sono in vigore una serie di agevolazioni e promozioni per incentivare l'interscambio, tra cui la completa gratuità per chi possiede l'abbonamento annuale ordinario alla rete urbana. Il parcheggio ha ancora una consistente capacità di parcheggio.

Per quanto riguarda i rilievi concernenti le tariffe di trasporto pubblico si precisa che la tessera BIP, visto che scarica prioritariamente il titolo di viaggio più conveniente, in caso di caricamento di biglietti di corsa singola, proprio a tutela dell'utente, non permette di caricare titoli di viaggio quale ad esempio il giornaliero.

Per quanto riguarda l'abbonamento settimanale, non si vede come si possa sostenere che non sia conveniente per l'utente, visto che a fronte del costo del biglietto di Euro 1,70, al prezzo di Euro 12,00 si potrebbero usufruire solo di 7 viaggi, anziché quelli consentiti dal settimanale, allo stesso prezzo di Euro 12,00.