



CITTÀ DI TORINO

INTERPELLANZA: "IL TPL, IL PROGRAMMA DI ADATTAMENTO NELLA FASE 2"
PRESENTATA IN DATA 27 APRILE 2020 - PRIMA FIRMATARIA ARTESIO.

La sottoscritta Consigliera Comunale,

PREMESSO CHE

- lo stato di emergenza definito dal propagarsi in tutto il mondo del virus Covid-19 sta cambiando radicalmente le nostre abitudini quotidiane;
- l'inquinamento dell'aria a Torino prima del lockdown era una grave e non risolta emergenza: per 7 anni su 10 è stata la città più inquinata d'Italia (Rapporto Mal'aria 2019 di Legambiente), facendo registrare ogni anno 800-900 morti per inquinamento in città;
- per diversi mesi gli obblighi per il contenimento della pandemia imporranno un drastico cambiamento nell'approccio alla mobilità;
- la possibilità di utilizzare il Trasporto Pubblico Locale sarà per mesi assai ridotta a seguito degli obblighi di distanziamento fisico;
- le attività economiche di vicinato, a differenza dei centri commerciali, sono poste all'interno del tessuto urbano ed a distanze molto ravvicinate le une dalle altre;
- le stesse hanno molto sofferto per le chiusure imposte dallo stato di emergenza e molte rischiano di non poter più riaprire;
- questa Amministrazione Comunale ha sovente rimarcato di voler sviluppare ogni forma di mobilità sostenibile, favorendo l'utilizzo di monopattini e biciclette;

CONSIDERATO CHE

- lo studio della Società Italiana di Medicina Ambientale (SIMA), a cura dei professori Setti della Università di Bologna e De Gennaro della Università di Bari, evidenzia come, nell'indagare concentrazione e diffusione del Covid-19 nelle regioni della Pianura Padana, sia ipotizzabile una correlazione non solo tra epidemie virali e ambiente, ma sulla funzione del particolato fine come vettore di altri inquinanti (boost), come riportato da diversi quotidiani, tra cui il Sole 24 Ore;
- durante il lockdown PM10 e NO2 sono scesi del 53% e 49%, mentre il traffico è diminuito del 22% come km e del 25% come auto (elaborazioni Comitato Torino Respira su dati dell'aria Sistema di Rilevamento della Qualità dell'Aria della Regione Piemonte e dati della mobilità 5T);

- non si può pensare di tornare ad una mobilità che mette al centro l'uso dell'auto privata, perché se tutta l'utenza TPL scegliesse l'uso dell'auto privata la città sarebbe immediatamente bloccata in una morsa di traffico e smog;
- secondo i dati Istat la media degli spostamenti giornalieri a Torino è di circa 3 km, il 42% dei quali è percorso in auto, il 29% con bus, metro e tram: distanze che molti possono affrontare a piedi, in bici o in monopattino;
- la Consulta della mobilità ciclistica e della moderazione del traffico (composta da: Alter Polis, Associazione culturale Laqup, Associazione Promozione Sociale Amicinbici - Bik&Motion, Associazione T-team, Bike Pride FIAB Torino, Club Monopattini Torino, EcoborgoCampidoglio, Ecopolis Nkoni, FIAB Torino Bici & Dintorni, GreenTO, Legambiente Molecola, Legambiente Metropolitano, Pedaliamo Insieme, Pro Natura) ha presentato documenti con cui chiede all'Amministrazione di prendere rapidamente provvedimenti per realizzare subito un Piano di Mobilità di Emergenza e Transizione per la città, di scongiurare un'ondata massiva di motorizzazione alla riapertura delle attività e di promuovere uno stile di vita attivo e sano incentivando la mobilità attiva e sostenibile, a piedi, in bici e in monopattino e fa proposte in merito;
- lo spazio per ospitare pedoni, monopattinisti e ciclisti dovrà quindi aumentare sensibilmente, sia per consentire il distanziamento sociale, sia per rendere sicure le percorrenze a piedi e con i mezzi personali, sia per mettere a disposizione in tutta la città spazi di parcheggio per bici e monopattini;
- l'abbandono dell'auto a favore di mezzi più lenti creerà condizioni favorevoli ai negozi di vicinato, in quanto strade a misura di persone favoriscono le vendite: in generale si può affermare che i ciclisti spendono meno nel singolo acquisto di chi usa l'auto, ma tornano a comprare più sovente (cfr. numerosi studi citati sul sito Bikeitalia.it);

INTERPELLA

La Sindaca e l'Assessore competente per sapere se intendano urgentemente:

- 1) modificare le regole di accesso a tutti i controviali della città, che sono infrastrutture già pronte per diventare ciclopedonali con priorità di circolazione a chi si muove in bici, in monopattino e a piedi;
- 2) fissare in tutti i controviali in contemporanea il limite massimo di velocità per i mezzi a motore a 20 km/h, in quanto le auto diventano solo "ospiti" e non il principale veicolo nell'uso dell'area e con possibilità di transitare solo per brevissimi tratti (accedere ad abitazioni e attività commerciali, consegna merci, svolta a destra nelle traverse vicine);
- 3) posizionare frequenti archetti di sosta per bici e monopattini, sia per garantire un minimo di sicurezza contro i furti ai clienti mentre sono nei negozi, sia per evitare che le bici, legate ai pali, intralcino i marciapiedi;

- 4) prevedere la possibilità di avere molti parcheggi coperti, chiusi e sicuri disseminati nella città;
- 5) implementare le aree pedonali e le ZTL non solo in centro;
- 6) per la sicurezza, predisporre il limite dei 30 km/h in tutta la città, escluse le grandi vie di scorrimento (50-70).

F.to Eleonora Artesio