

Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

INTERROGAZIONE n. 154

ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 99 del Regolamento interno.

OGGETTO: *Gronda Est di Torino, davvero la Regione vuole continuare ad investire sul traffico su gomma e sulla mobilità automobilistica privata?*

Premesso che:

- L'ipotesi della realizzazione della Tangenziale Est di Torino è in discussione da almeno 25 anni. L'intervento, nella sua originaria previsione, consisteva nella realizzazione di un tratto del sistema tangenziale torinese per collegare le autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza. L'ultimo studio di fattibilità al riguardo era stato eseguito nel 2013.

Considerato che:

- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con Delibera Consigliare della Città Metropolitana di Torino n. 42 del 20 luglio 2022, costituisce il principale strumento programmatico di settore vigente a scala metropolitana. Esso definisce l'assetto strategico di tutto il sistema della mobilità:
 - non motorizzata
 - motorizzata collettiva
 - motorizzata individuale;formando il quadro di riferimento per tutti gli interventi sulla rete viaria.
- Il PUMS (intervento 3.04) ha escluso la realizzazione della Tangenziale Est "in ragione della sua scarsa efficacia", ma prevede una tratta collinare che collega, attraverso la modernizzazione di strade esistenti, le autostrade A6/A21 con le autostrade A4/A5 e l'aeroporto di Caselle".
- Il progetto è stato denominato Gronda Est, e consisterebbe in una infrastruttura che, riorganizzando la viabilità esistente nei Comuni della Collina Torinese e Chierese, sarebbe finalizzata a ridurre l'impatto del traffico pesante, generato dall'esigenza di ridurre i tempi e i costi di percorrenza imposti dall'attuale sistema tangenziale del capoluogo subalpino.

- Grazie ad un finanziamento regionale, la Città metropolitana di Torino ha affidato nei mesi scorsi allo Studio Meta l'incarico di aggiornare lo studio di fattibilità, alla luce di analisi sui flussi di traffico aggiornate e delle linee guida del PUMS, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile.
- L'aggiornamento dello studio di fattibilità è stato presentato in data 23 luglio 2024.
- Nel documento si parla di soluzioni innovative che garantiscano un impatto ambientale e paesaggistico limitato, sulla scorta delle best practices europee. Ai tecnici sarebbe stato indicato l'obiettivo di ridurre al minimo il numero di gallerie e viadotti e di prevedere tipologie viarie che variano a seconda delle zone attraversate e del volume di traffico ipotizzabile in quei singoli tratti. In taluni segmenti della Gronda Est si ipotizza la realizzazione di tratti di strada extraurbana principale di categoria B con due carreggiate separate, con due corsie per ciascuno dei due sensi di marcia. In altri tratti della Gronda Est il rapporto preliminare per l'aggiornamento dello studio di fattibilità ritiene sufficiente una strada extraurbana secondaria di categoria C1, larga 10 metri e mezzo, con in aggiunta una corsia supplementare per consentire in salita il sorpasso in sicurezza dei veicoli pesanti che procedono a bassa velocità.

Sottolineato che:

- I trasporti hanno un impatto negativo sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini dell'UE. I trasporti sono causa di circa un terzo del consumo energetico e delle emissioni totali di CO2 nell'UE. La promozione di modalità di trasporto efficienti e sostenibili, come il trasporto su rotaia o per vie navigabili interne, piuttosto che su strada, permetterebbe all'Europa di essere meno dipendente dall'importazione di petrolio e di ridurre l'inquinamento. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente, le emissioni di CO2 provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada.
- Negli ultimi 25 anni, la promozione di metodi di trasporto più efficienti e sostenibili, in particolare del trasporto merci su rotaia, ha avuto un ruolo chiave nella politica dell'UE. Già nel lontano 1992, la Commissione europea definiva, come obiettivo principale, il riequilibrio tra diverse modalità di trasporto. Nel 2001, la Commissione europea ha ribadito l'importanza di rivitalizzare il settore ferroviario, fissando l'obiettivo, entro il 2010, di mantenere la quota di mercato del settore del trasporto merci su ferrovia al 35 % negli Stati membri dell'Europa centrale e orientale. Infine, nel 2011, la Commissione ha fissato l'obiettivo di trasferire, entro il 2030, il 30 % del trasporto merci su strada, su percorrenze superiori a 300 km, verso altri modi di trasporto, quali la ferrovia o le vie navigabili, e di trasferirne più del 50 % entro il 2050.
- Con il progetto Gronda Est verrebbero totalmente disattese le direttive dell'Unione Europea che prevedono entro il 2050 di raddoppiare il traffico merci su rotaia.
- In una società in continua trasformazione sappiamo quanto già oggi sia stato positivo l'impatto del lavoro agile sulla riduzione del traffico veicolare e sulle emissioni di CO2 ed è facile prevedere come il progresso e le nuove tecnologie porteranno sempre più ad una riduzione del fabbisogno di trasporto privato.

Evidenziato che:

- Nonostante il tentativo di ridurre l'impatto ambientale nel passaggio tra il vecchio progetto di Tangenziale Est e il più recente progetto della Gronda Est, le perplessità sull'opera rimangono enormi, così come emerge dalla mobilitazione delle associazioni ambientaliste, della cittadinanza e di taluni sindaci del territorio;
- Ci troviamo ancora in presenza di un progetto che investe ulteriormente sul trasporto su gomma e sulla mobilità automobilistica privata. In poche parole, un progetto che nasce vecchio e che va in una direzione contraria a quelli che sono i bisogni del nostro territorio in una fase di conclamata crisi climatica.
- Il progetto insiste su un'area, quella della Collina di Torino, in un contesto di elevato valore paesaggistico e naturalistico che sarebbe fortemente impattato da un susseguirsi di viadotti e gallerie;
- Come è noto, peraltro, gli studi viabilistici hanno sempre confermato che l'allargamento e l'aumento delle strade carrabili non diminuisce il traffico, ma anzi ne comporta l'aumento;
- L'opera ipotizzata risulta incompatibile con un territorio di elevato valore ambientale riconosciuto anche da MAB Unesco come parte integrante del Parco della Collina del Po con vocazione agricolo-turistica. Essa si collocherebbe inoltre in una di quelle "zone periurbane e urbane" in cui ISPRA rileva le maggiori criticità del consumo di suolo, in cui si rileva un continuo e significativo incremento delle superfici artificiali, con un aumento della densità del costruito a scapito delle aree agricole e naturali.
- Nel corso degli anni si sono susseguiti diversi studi da parte della Città Metropolitana e del Politecnico di Torino che hanno sempre concordato su come non esistano flussi di traffico sufficienti a giustificare l'opera.

Ricordato infine che:

- Torino è notoriamente la grande città più inquinata d'Italia e tra le più inquinate d'Europa, e l'incidenza del traffico di veicoli sull'inquinamento da biossido di azoto e da polveri sottili è determinante.

INTERROGA

la Giunta regionale

per sapere:

- A quanto ammontano gli stanziamenti per i progetti e gli studi di fattibilità per la Tangenziale Est di Torino effettuati dal 2009 ad oggi;
- Se vi è una stima dei costi di realizzazione della "Gronda Est" e con quali fondi sarebbe realizzata;

- Se si ritiene l'opera compatibile con le prescrizioni di protezione ambientale vigenti, in particolare per ciò che concerne le aree afferenti al progetto MAB Unesco;
- Quali siano i fabbisogni di trasporto privato da ultimo rilevati e se gli stessi giustifichino, anche dal punto di vista economico, la realizzazione dell'opera;
- Se l'opera, che aumenterebbe il traffico su gomma, sia ritenuta compatibile con le misure di contenimento dell'inquinamento dell'aria da adottarsi, anche alla luce del nuovo Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, in un territorio costantemente in infrazione europea per i livelli di inquinamento atmosferico;
- Come il progetto si possa coniugare con un percorso di decarbonizzazione, imprescindibile se si vuole rientrare negli obiettivi stabiliti dall'Unione Europea?

Alice RAVINALE