

Alla CITTA' di CHIERI
AREA PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO
SERVIZIO AMBIENTE E MOBILITA'

OSSERVAZIONI AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

D.G.C. n. 24 del 22 febbraio 2023

A) DATI RELATIVI AGLI OSSERVANTI

I sottoscritti

- 1) Luigi Matta - Buttigliera d'Asti 17/01/1948 - MTTLGU48A17B306A - residente in Chieri via Eugenio Montale n.1 - luigi.matta.48@gmail.com - luigi.matta.48@postecert.it - mob 3355822358 - CHIERI PARTECIPA , e
- 2) Barbara Meghnet - Torino 12/08/1958 - MGHBBR58M52L219Q -residente in Chieri via S.Silvestro n. 9/A - barbara.meghnet@gmail.com - barbara.meghnet@pec.finofi.it - mob 3381916050 - CHIERI PARTECIPA

Nel pubblico interesse OSSERVANO: Osservazione progettuale

B) DATI RELATIVI ALL'INTERVENTO

LOCALIZZAZIONE

SS.10 Padana Inferiore - Asse stradale compreso tra la rotatoria all'incrocio tra la Padana Inferiore e la Circonvallazione SP.128 (cd. rotonda Big Mat)) - rotatoria Padana/Matteotti (cd. rotonda Vay) - Corso Matteotti - Corso Buozzi - Corso Torino fino al confine Pino Torinese e dal nodo del MURE' - via Andezeno fino alla circonvallazione (cd. rotonda S.Anna).

OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE

La gravità degli effetti indotti dall'intenso traffico su quest'asse stradale sono stati oggetto di intervento degli osservanti nell'incontro pubblico del 26 ottobre 2022, senza che nulla di quanto allora si è tentato di rappresentare sia stato considerato; né risulta che i documenti consegnati a mano in quell'occasione siano stati acquisiti a supporto del PGTU.

Su quest'asse stradale di circa 10 Km. gravitano 8/10.000 abitanti ed insistono sia i rilevanti flussi di traffico locale, indotti da numerosi servizi pubblici (scuole, centri sportivi, parrocchie, oratori, poste, locali di



somministrazione) e da numerose attività commerciali, industriali e artigianali, sia importanti flussi di traffico di carattere extraurbano, anche pesante, di solo attraversamento di Chieri.

Su quest'asse si concentra quasi la metà dell'incidentalità dell'intera città.

La pericolosità di quest'asse si è nuovamente confermata con l'incidente dall'esito purtroppo mortale per un pedone nei pressi della cd. rotonda Vay avvenuto lo scorso mese di luglio 2022.

Con quest'ultimo sono saliti a tre gli incidenti con esito mortale a danno di pedoni avvenuti in quest'area negli ultimi vent'anni.

Questa è anche la zona cittadina con il più elevato livello di inquinamento atmosferico ed acustico. Per questo si vedano le rilevazioni della stazione ARPA di via Bersezio, a ridosso della SS.10, dalle quali emerge che gli indicatori di PM10 e di NO2 continuano reiteratamente a sfiorare le soglie di allarme. Nel 2022 il limite stabilito per il PM10 è stato superato ben 48 volte, quarto posto dei peggiori risultati dell'intera Regione Piemonte.

E' evidente che quest'asse stradale costituisce il principale punto critico della viabilità di Chieri.

Lo scopo di questa osservazione è di richiamare le responsabilità che l'Amministrazione ha di garantire anche ai cittadini che risiedono lungo quest'asse il diritto di vivere in un ambiente sicuro e sano e di non essere segregati dal resto della città da una strada con il carattere di viabilità extraurbana che ne attraversa interi quartieri.

In particolare l'Amministrazione dovrebbe seriamente considerare l'impatto che tali volumi di traffico provocano sulla salute dei cittadini le cui abitazioni si affacciano alle arterie percorse dai maggiori volumi di veicoli (si veda Linee guida OMS sulla qualità dell'aria N.documento: **WHO/EURO:2022-3162-42920-63947**).

Nei fatti quest'asse stradale costituisce il confine tra la città che riceve le migliori attenzioni ed i quartieri ad est della SS10 che vengono oggettivamente trascurati.

Pensiamo sia un errore degli estensori del PGTU aver classificato tale asse come strada *Urbana di quartiere E* (tavola pag.12 - *Proposte di intervento*).

Bm
R

Il carattere di transito del traffico extraurbano su quest'asse è ben evidente in quanto esso costituisce l'unica connessione possibile, purtroppo in ambito totalmente urbano, tra le strade extraurbane provenienti da Riva, da Andezeno, dal SP122 e da Pessione, percorsi che non hanno reali alternative all'attraversamento di Chieri per raggiungere l'area nord-est di Torino.

Particolarmente critico è il nodo dell'incrocio del Murè, dove la soluzione prevista di inserire due rotonde renderebbe di fatto pericolosissimo il già critico periodo di attesa per attraversare l'incrocio da parte dei pedoni provenienti da via Andezeno, da via Garibaldi, da strada Valle Pasano, da corso Matteotti e da strada Baldissero.

E' parere degli osservanti che si dovrebbe fare proprio il contrario, ed evitare l'aumento della velocità veicolare che indurrebbe maggior attrattività al traffico sull'asse in oggetto.

Le Amministrazioni che si sono succedute hanno permesso che l'attuale stato di fatto progressivamente peggiorasse e si consolidasse senza provvedere, se non in parte con il tratto di circonvallazione tra le rotonde S.Anna e Falcettini, ad esternalizzare dalla città il traffico pesante e pendolare di mero attraversamento.

Tutte le città paragonabili a Chieri, ed anche di dimensioni inferiori, hanno le loro circonvallazioni; è ben evidente come a Chieri manchi la chiusura a nord (ed a ovest) della circonvallazione esistente.

Nei fatti è stato permesso che la SS.10, che attraversa il territorio di Chieri, diventasse la succedanea delle funzioni che dovrebbero invece essere garantite dalla chiusura a nord della circonvallazione da corso Torino alla rotonda S.Anna e dalla realizzazione della infrastruttura che chiuda ad est il collegamento della tangenziale A55 di Torino ("gronda" o altra soluzione comunque funzionale allo scopo).

Autorevoli opinionisti e illuminati ex amministratori hanno più volte rimarcato i benefici per la città e per il chierese che si realizzerebbero con queste infrastrutture: miglioramento della qualità del vivere in Chieri, opportunità economiche e maggiore attrattività per l'intero territorio.



Si ricorda che gli obiettivi prescritti ai Comuni dalla Legge istitutiva dei PGU (D.lgs. 285/92-art.36.4) sono:....*il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico...*

Agli osservanti non pare che tali obiettivi, riferiti all'asse stradale in oggetto, possano essere conseguiti con l'attuale progetto di PGU in consultazione.

Si ritiene che queste osservazioni al PTGU debbano essere considerate in quanto tali come atto amministrativo che deve conseguire gli obiettivi di legge.

Non sarebbe razionalmente accettabile che la situazione, così com'è allo stato, possa essere passivamente considerata ineluttabile come oggettivamente invece emerge dal PGU in consultazione.

MOTIVAZIONI DELL'OSSERVAZIONE

Agli osservanti risulta evidente l'**approccio pregiudiziale del PTGU ai problemi indicati**; è ben chiaro che il documento tende a declassarli e, nella sostanza, quasi a negarne l'esistenza.

La prova è che nel PGU non sono previste infrastrutture per rimuovere il problema a monte, allo scopo di impedire l'attraversamento della città al traffico di solo transito, in particolare a quello pesante e pendolare; sono del tutto assenti proposte per percorsi alternativi nel disegno degli assetti futuri della viabilità cittadina.

Basti anche considerare quanto indicato nel PTGU:

1) Si veda

Cap1.1- pag.3 - La statale 10

...questo fa sì che la componente maggioritaria del traffico corrente lungo l'asse Matteotti-Buozzi non sia di attraversamento lungo ma sia in realtà rappresentata da una componente prevalente di spostamenti di scambio e locali....

Queste assunzioni non sono dimostrate da alcun dato aggiornato del documento in consultazione (che gli osservanti hanno richiesto senza esito).

Quelli indicati sarebbero stati rilevati tra martedì 8 e giovedì 10 marzo 2022 (pag.32 - Quadro conoscitivo), quindi escludendo:

- a) il lunedì ed il venerdì che sono oggettivamente le giornate di maggior concentrazione del traffico pesante e pendolare,
- b) i week end nei quali su quest'asse si riversa il traffico dei torinesi in movimento "fuori porta" verso l'astigiano e il monferrato (nelle ore cruciali

le code in entrata al Murè in doppia fila oltrepassano porta Torino e proseguono fino al Traforo e nel tardo pomeriggio arrivano fino a S. Anna). E' indicato che sono rilevati tra le 7,30 e le 8,30, proprio nell'orario in cui su quest'asse è vietato il transito dei veicoli con PTT > 7,5 ton.

Sono stati rilevati a ridosso del periodo pandemico, e si crede non rappresentino i volumi di traffico della situazione reale con il graduale abbandono dello smart working e la ripresa delle attività economiche.

I dati del pendolarismo risalgono ad oltre un decennio fa (ISTAT 2001-2011) e si comprende che rappresentano solamente quelli...*generati da, diretti verso e interni a Chieri...*, e non quelli, che si ritengono prevalenti, cioè quelli generati da e verso le altre località del territorio (dall'astigiano, dalla piana di Riva-Villanova e dalla collina torinese verso la Metropoli e viceversa) che solo transitano sull'asse in oggetto senza avere alcun rapporto con la città.

Dalle rilevazioni del flusso orario del nodo del Murè (7,30 - 8,30) - pagg.37, 51 e 52 del documento "Interventi del Piano" emerge chiaramente che dei 2.656 veicoli che in una sola ora transitano da quel nodo la maggior parte sia relativa a volumi di traffico di solo transito non attinente direttamente la città.

Da alcune valutazioni empiriche effettuate sul traffico del primo tratto cittadino della SS.10/via Padana Inferiore (ora 7,30-8,30, entrata + uscita) apparirebbero volumi più elevati di quelli utilizzati per il Piano.

Si invita pertanto l'Amministrazione a produrre misure più complete che:

- I) includano anche i giorni che non risultano essere considerati nelle rilevazioni del PTGU e cioè anche i lunedì, i venerdì ed i week end, e
- II) rilevino distintamente il transito dei veicoli pesanti (PTT>7,5 ton.) nell'orario 6-22, che risulta quello di maggiore intensità di questi passaggi.

In ogni modo l'Amministrazione dovrebbe tenere in maggior considerazione i cittadini, testimoni diretti del disagio prodotto:

- I) dal transito ad ogni ora del giorno e della notte (in barba ai divieti orari per i veicoli con PTT> 7,5 ton. che l'Amministrazione scientemente non fa rispettare) di centinaia di veicoli pesanti, alcuni anche con rimorchio, e semirimorchi lunghi fino a 16 metri e con più di 5 assi. E' stato verificato che tali transiti che attraversano Chieri nei due sensi si dirigono principalmente verso i centri logistici di Torino Pescarito, di S. Mauro, di

Settimo, quello petrolifero di Volpiano e per le autostrade TO/MI-AO provenendo dall'astigiano, dal centro logistico di Villanova e dalle diverse aziende di logistica, di trasporto e dagli spedizionieri del chierese. A comprova si vedano, ad esempio, gli spazi di sosta lungo la SS 10 nei week end occupati da veicoli pesanti come avviene nelle aree di servizio delle autostrade. Aggrava la situazione la vetustà dei mezzi in circolazione (Osservatorio UNRAE): oltre la metà del parco veicoli industriali sono ancora con motorizzazione Euro 4 e inferiori, quindi producono livelli di emissioni non tollerabili. Si consideri anche che ogni veicolo pesante produce emissioni con un moltiplicatore 5-10 volte rispetto a quelle di un'automobile.

- II) Dall'ormai intollerabile volume di traffico veloce dei veicoli di distribuzione dell'e-commerce, che sta sostituendo le attività commerciali tradizionali, riempiendo le strade di furgoni spesso obsoleti e altamente inquinanti;
- III) dal traffico pendolare giornaliero, da e verso il capoluogo e comuni limitrofi, nonché dai flussi importanti da e verso l'astigiano nei week end.

Questi effetti sono ulteriormente aggravati, nelle ore cosiddette "di punta": al mattino dalle 7 alle 10, nelle ore 13-14 e alla sera dalle 16.30 alle 20 in cui le code arrivano fino a Riva. In tali ore di punta, in inverno con il buio, si collocano gli orari di ingresso e di uscita di centinaia di bambini e ragazzi delle scuole locate nella zona in oggetto: Nido e Materna di Porta Garibaldi, Elementari di Nostra Signora della Scala e di borgo Venezia/via Bersezio/via Montù , nonché dell'oltre migliaio di studenti e personale del polo delle Scuole Superiori Vittone e Monti con il relativo traffico motorizzato individuale e pubblico per il loro trasporto.

Al cosiddetto nodo dell'incrocio del Murè la soluzione prevista per "fluidificare il traffico (a motore)" di inserire due rotonde prefigura il fenomeno dello SCODAMENTO dell'asse posteriore degli autoarticolati, che segue un percorso più ampio rispetto all'asse anteriore durante la curva, provocando una sorta di sbandamento della parte posteriore del veicolo.

Tale rischio aumenta con la velocità del mezzo e con la misura ridotta della curva da eseguire (come sarebbe il caso nelle rotonde del Murè). Se sulla traiettoria dello scodamento del rimorchio si trovassero pedoni o ciclisti in attesa del loro turno di attraversamento, stretti tra i muri degli edifici

prospicienti l'incrocio stesso, l'effetto *"birilli colpiti dalla palla al bowling"* sarebbe un concreto grave rischio.

L'obiettivo sicurezza stradale e riduzione dell'incidentalità non pare adeguatamente considerata dagli interventi previsti dal piano.

2) Si veda

Cap. 1.1 Interventi del piano. La S.S.10

Il documento dice che la *..la competitività di tale itinerario è limitata dalla presenza di instradamenti alternativi: a sud attraverso il sistema autostradale,e a est attraverso la SP 122 che risulta preferibile già per i viaggi da Settimo Torinese in poi.*

Si tratta della strada della Rezza, di per sé stessa già pericolosa per il traffico ordinario, ma assolutamente inadeguata per il traffico pesante anche se parecchio frequentata da questi mezzi, nonostante i divieti orari posti da Comuni collinari.

Non può ragionevolmente considerarsi questa come l'alternativa per i problemi della SS 10 per i flussi di traffico diretti ad est.

Tanto più dopo aver appreso che i Comuni collinari hanno ottenuto di poter vietare il traffico pesante sulla loro rete viaria; questo inevitabilmente si riverserà sulla SS.10, aggravando la già ormai insostenibile situazione attuale.

I problemi che potevano apparire smorzati negli anni di preclusione del transito dei veicoli pesanti su Strada Traforo, e poi durante il periodo pandemico, ora si stanno progressivamente aggravando rispetto alla situazione precedente.

Questo anche quale riflesso dei mancati controlli sui divieti orari dei transiti e del fatto che ormai nei trasportatori è invalsa la convinzione che "...passare da Chieri costa di meno che fare la tangenziale...e poi non ci sono controlli..".

Il PGU non considera che solamente vietando, o almeno limitando, l'accesso del traffico pesante nel tratto cittadino della SS10 e di via Andezeno si potranno ridurre questi problemi.

Questo può concretamente avvenire solo pianificando alternative di viabilità per questi importanti volumi di traffico.




PROPOSTE DI MODIFICA AL PGTU

I) **INTERVENTI IMMEDIATI:** **a)** far rispettare rigorosamente il prescritto divieto di transito su quest'asse ai veicoli con PTT > 7,5 ton nell'orario 7,30-9 e 17,30-20, con gli analoghi strumenti di controllo che l'amministrazione già utilizza per la ZTL e, **b)** porre dei limiti di velocità stringenti anche su quest'asse, ad esempio imponendo il limite di 30 Km/h.

II) **NEL BREVE TERMINE** dare **priorità** agli interventi previsti dal PGTU per la S.S.10 Padana Inferiore con: **a)** il riordino e ridisegno margini su corso Matteotti, **b)** l'inserimento corsie ciclabili da estendersi anche tra la cd. rotonda Vay e la rotonda della circonvallazione/SP.128, **c)** attivare semafori con telecamere in corrispondenza delle rotonde, **d)** attivare il TELECONTROLLO dei LIMITI DI VELOCITA' su tutto l'asse. Gli osservanti sono del tutto **contrari**, invece, **alla proposta di realizzare le due rotonde al Murè per le seguenti ragioni:** **a)** rischio di ridurre la sicurezza per l'attraversamento pedonale anche determinato dall'**effetto scodamento** dei veicoli a passo e sbalzo lungo; **b)** rischio di aumentare la velocità veicolare attirando maggior traffico a motore con l'obiettivo dichiarato e inopportuno di "fluidificarlo"; **c)** la soluzione ha già dimostrato l'inefficienza in ambito urbano (caso di piazza Baldissera a Torino), considerando la presenza di semafori a poche centinaia di metri di distanza (incrocio con strada Valle Pasano verso Torino e incrocio con strada Vecchia di Buttigliera verso Asti. Analogo dissenso viene espresso, per gli stessi motivi di sicurezza, per la previsione di riprofilatura della rotatoria SS.10/SP.128.

III) **NEL MEDIO PERIODO**

a) riavviare le attività per realizzare il **completamento a nord della circonvallazione** per il collegamento tra strada Andezeno/S. Anna e la SS.10 verso Pino Torinese, o con altra soluzione di analoga efficacia;

b) proattivamente con Città Metropolitana e Regione Piemonte **pianificare la soluzione della viabilità ad est per la connessione del Chierese con il sistema tangenziale di Torino A55** e le autostrade per Milano e Aosta ("gronda" o altra soluzione comunque funzionale allo scopo).

Blu

Chieri, li 18 aprile 2023

I sottoscritti

Luigi Matta



Barbara Meghnet



Con la firma della presente i soggetti interessati autorizzano inoltre il Comune di Chieri a raccogliere e trattare, per fini strettamente connessi ai compiti Istituzionali, i propri dati personali, limitatamente a quanto necessario, per rispondere alla richiesta di intervento che li riguarda, in osservanza del D.Lgs. 196/03 sulla tutela dei dati personali.

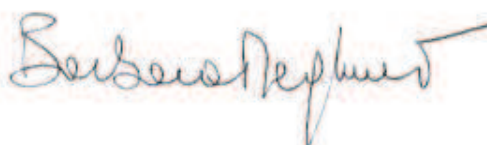
Chieri, li 18 aprile 2023

I sottoscritti

Luigi Matta



Barbara Meghnet



Si allegano i documenti di identità degli osservanti



CA48512AY



COGNOME / SURNAME
MEGHNET
NOME / NAME
BARBARA
COGNOME DATA DI NASCITA
PLACE AND DATE OF BIRTH
TORINO (TO) 12.08.1958
SESSO / SEX
F
STATURA / HEIGHT
165
ESPOSIZIONE / EXPOSURE
14.03.2018
PRIMA DEL TITOLO
BY HOLLANDS QUALITY

OTTAVIANO
NATIONAL TV
ITA
SCIENZA / ESPERI
12.08.2020

596146

COGNOME E NOME DEL SERVITORE O DI CHI NE FA LE SEI
LIVELLARE, NOI NOME DI AGENZIA ORIGINALE, GUARDARLA

COINCE SPINALE
FANTASY CODE
MGHDDR58M52L2190

ESTRATTO ATTO DI NASCITA
3114 P. 1 S. A 1958

STRADA 5, SILVESTRO, 9 CHIERI (TO)



C<ITACA48812AY7<<<<<<<<<<<<
5808120F2808129ITA<<<<<<<<<<6
MEGHNET<<BARBARA<<<<<<<<<<<