
Alcune considerazioni relative alla Z.T.L.

e più in generale alla mobilità del Centro Storico di Torino

L'approvazione da parte del Consiglio Comunale di Torino, nel luglio 2008, delle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato indubbiamente un momento importante in cui, la Città, ha raccolto ed inserito in un contesto più ampio quanto previsto dai piani del traffico della Città adottati nel 1995 e nel 2002, dal P.G.T.U. del 2000, dal Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta adottati a partire dal 1995 e sviluppati successivamente negli anni 2000 armonizzandoli con il Libro Bianco del 2001 ed il Libro Verde del 2007 della Commissione Trasporti della Comunità Europea.

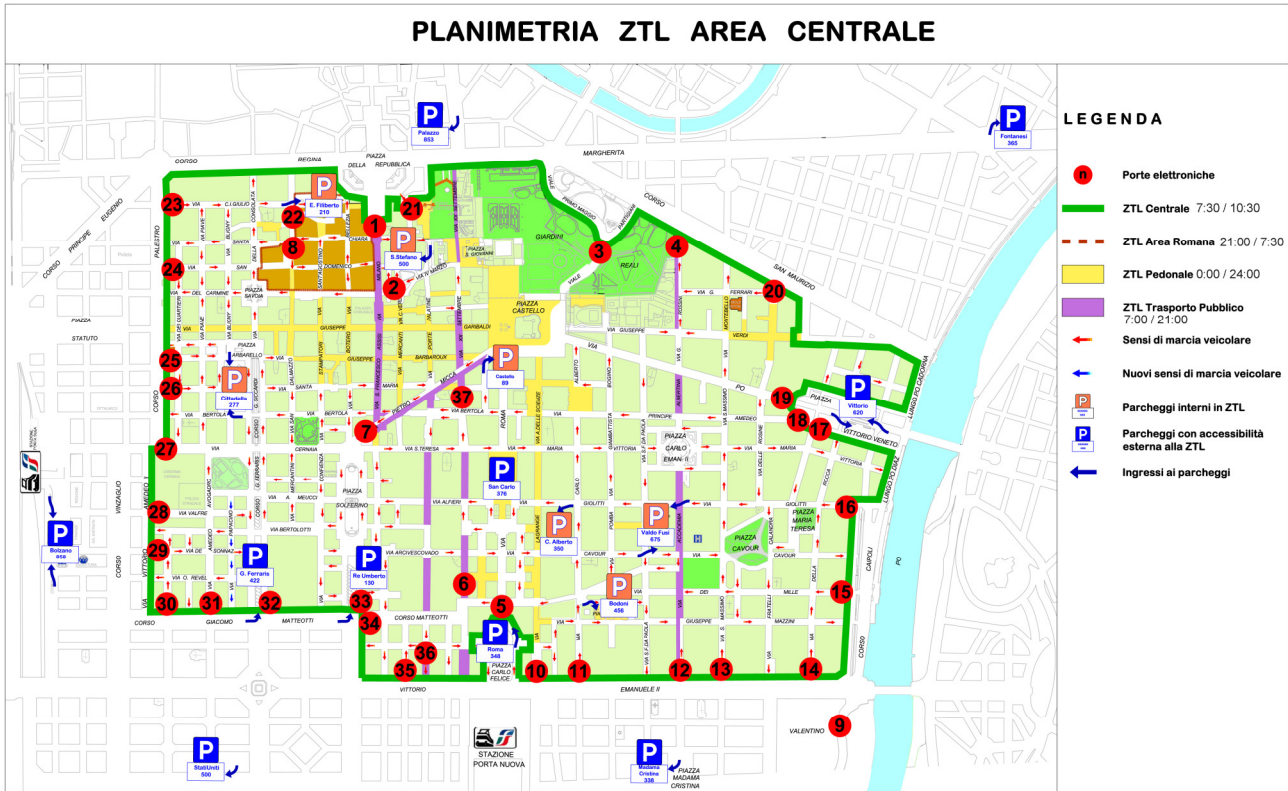
I principali obiettivi che il P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità e Sostenibilità) si è prefisso sono quelli di:

- garantire e migliorare l'accessibilità al territorio;
- garantire e migliorare l'accessibilità alle persone;
- migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano;
- aumentare l'efficacia del trasporto pubblico;
- garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti;
- governare la mobilità attraverso tecnologie innovative e infomobilità;
- definire il sistema di governo del piano.

Tali linee di indirizzo e relativi contenuti, ampiamente condivisibili, forniscono un interessante e valido punto di partenza per valutare le indicazioni di sviluppo studiate per la Città di Torino e per la sua area metropolitana da svilupparsi nel prossimo decennio in termini di mobilità e di gestione del territorio.

Dalla lettura del Piano si evincono, sin dalla prima analisi, alcuni elementi che possono rappresentare fattori di criticità nell'attuazione del Piano stesso. Il primo riguarda la rete di evoluzione del trasporto pubblico che deve ovviamente rappresentare l'asse portante della futura

mobilità e deve essere adeguatamente integrato e potenziato in modo da raggiungere livelli di fruibilità tali da soddisfare una quota molto maggiore rispetto all'attuale.



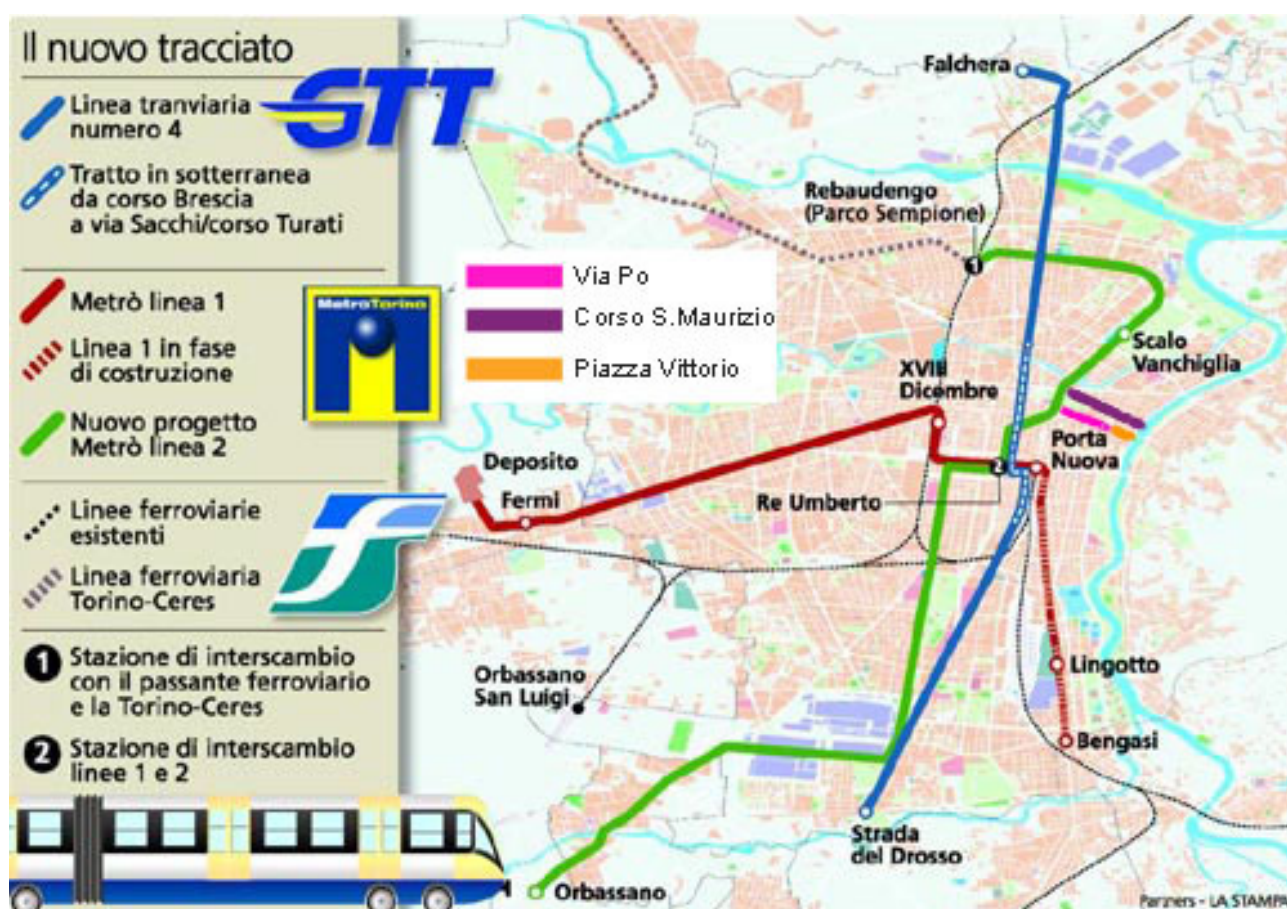
Nelle linee di indirizzo del nuovo piano di trasporto pubblico oltre a confermare il completamento della Linea 1 di metropolitana si richiama la realizzazione della Linea 2 nonché il completamento della rete tranviaria e l'integrazione delle ferrovie in concessione armonizzandole ed inserendole nella rete di trasporti a rango metropolitano inserita nel nuovo passante ferroviario.

Non vi è però menzione di un elemento fondamentale della dorsale di trasporto pubblico, previsto nei precedenti piani elaborati dalla Città, che era la linea 4 della metropolitana la quale, secondo gli ultimi indirizzi, dovrebbe rimanere nell'attuale configurazione di linea tranviaria protetta.

Il progetto della rete di metropolitana torinese, redatto negli anni '80, prevedeva due linee fondamentali: la Linea 1 e la Linea 4. Entrambe le linee servivano importanti bacini d'utenza; la Linea 1 come collegamento fra la zona ovest della città e dell'area metropolitana e la zona sud del centro città e della zona sud-est del comprensorio torinese; la Linea 4 invece serviva il bacino nord della città, attraversando il centro per proseguire nella zona sud. La domanda potenziale stimata delle due linee era pressoché uguale e la scelta di iniziare la realizzazione della Linea 1 è stata

detta prevalentemente dal maggior stato di avanzamento dei progetti e dalle minori difficoltà di tipo urbanistico ed archeologico nella realizzazione delle opere oltre all'interconnessione che si sarebbe creata con il passante ferroviario nella nuova stazione di Porta Susa.

La successiva introduzione della Linea 2, che svolge un importante ruolo di completamento della rete di metropolitana coprendo bacini d'utenza importanti non serviti dalle altre due linee, non toglie validità ed importanza al progetto di metropolitana della Linea 4.



Anzi, la Linea 4 attualmente configurata come linea protetta nel tratto Falchera, C.so G. Cesare a nord e nel tratto a sud Via Sacchi, C.so Turati, C.so Unione Sovietica e transitante per il centro in via riservata per il mezzo pubblico, si presenta come una linea tranviaria moderna con materiale rotabile di ultima generazione e a buona capacità ma con prestazioni di esercizio non troppo distanti dalle altre linee tranviarie ordinarie, sia in termini di passeggeri trasportati che in termini di tempi di percorrenza che risultano discreti, nei tratti periferici ma assolutamente inadeguati nell'attraversamento del centro città. L'appetibilità della linea quindi non si discosta di molto dalle

altre linee tranviarie e soprattutto non garantisce tempi di percorrenza concorrenziali con il trasporto privato risultando nel contempo molto distanti dalle prestazioni di una linea di metropolitana. Nonostante quindi gli importanti investimenti fatti per il miglioramento della linea, i risultati di esercizio non possono considerarsi soddisfacenti; in particolare i due parcheggi di interscambio ai terminali della linea di Stura e Caio Mario sono risultati di scarsa utilizzazione per la mancanza di appetibilità della linea in termini di velocità di spostamento.

Occorre quindi a nostro avviso riprendere il discorso del potenziamento della **Linea 4** per avvicinarla il più possibile ad una vera linea di metropolitana con prestazioni analoghe. Non potendo pensare di sviluppare un discorso di metropolitana automatica interamente sotterranea come la Linea 1, anche per non vanificare gli investimenti fatti nei tratti terminali della Linea 4, risulta forse più opportuno pensare ad una linea di metropolitana leggera con l'uso di materiale rotabile moderno come quello esistente che, dopo aver percorso i tratti esterni protetti in superficie, venga interrato con percorso in galleria da Piazza Derna sino a C.so Turati. In questo caso sarà possibile recuperare una velocità commerciale decisamente più elevata rispetto all'attuale, liberare alcune arterie stradali da manufatti penalizzanti, come il tratto più centrale di C.so G. Cesare e Via Sacchi, e recuperare a vocazioni più pedonali le vie del centro oggi percorse sia dalla suddetta linea che da altre linee tranviarie e di bus rendendo possibile scelte differenti con un'organizzazione diversa della rete di trasporto pubblico nel centro cittadino che si dovrebbe sviluppare, secondo le intenzioni del P.U.M.S., verso una vocazione a più basso impatto di traffico e a migliore qualità ambientale.

L'intervento sulla Linea 4 nel centro cittadino permette inoltre di affrontare in un modo diverso le problematiche della Z.T.L. Ambientale migliorandola e rendendola maggiormente efficace rispetto alla soluzione attualmente applicata. Infatti l'attuale Z.T.L., confermata anche nel P.U.M.S. con alcune integrazioni relative a nuove zone pedonali, nuovi parcheggi in struttura a rotazione o di pertinenza, risulta di scarsa utilità ai fini di un miglioramento effettivo della qualità ambientale a causa principalmente del limitato tempo di validità (07:30 – 10:30).

Tale limite, oltre a ridurne l'efficacia, crea notevoli **disagi al contorno della Z.T.L.**, che risultano sicuramente superiori agli effetti migliorativi portati alla decongestione all'interno di essa, inoltre manifesta notevoli limiti sia per la complessità nella gestione amministrativa, burocratica ed

informatica creando nel contempo notevoli criticità e fenomeni di congestione al contorno, su arterie già di per se intasate, rendono sia il traffico che la sosta particolarmente critiche non solo nelle ore di chiusura della Z.T.L. ma anche nelle altre ore della giornata. Inoltre mancando una qualunque possibilità di attraversamento efficiente della zona centrale, anche al di fuori dell'orario di chiusura, si grava, su arterie e su di una viabilità non dimensionata per sopportarle, una ulteriore quota di traffico creando ulteriori criticità alle zone di contorno della Z.T.L.

Da questa semplice analisi si può quindi facilmente evincere che i benefici derivanti dall'attuale situazione risultano sicuramente scarsi a fronte dei maggiori disagi alla mobilità nel suo complesso.

Si tratta quindi di ripensare la Z.T.L. non in termini di abolizione della stessa ma come evoluzione verso una **Z.A.L.** intesa come **Zona ad Accessibilità Limitata** estendendone il limite di validità all'intero arco della giornata, individuando nuove zone a vocazione pedonale, ripensando le vie dedicate allo scorrimento dei mezzi pubblici, alla luce dell'attraversamento in sotterraneo nord-sud della Linea 4, ed eventualmente di alcuni tratti di altre linee tranviarie, individuando vie a traffico limitato oltre ad alcuni percorsi di attraversamento controllati.

Il tutto impostato secondo una logica di controllo, sempre attraverso porte elettroniche, ma con un'impostazione gestionale e organizzativa molto più semplice rispetto alle attuali.

Occorrerà infine anche rivedere la tariffazione della sosta su strada con l'obiettivo di disincentivare la sosta non solo nella Z.T.L. ma anche e soprattutto nelle vie al contorno sulle quali dovranno essere studiati ed attuati una serie armonica di provvedimenti finalizzati a migliorare la fluidità e lo scorrimento del traffico in modo da ridurre le criticità attualmente presenti.

Va ancora osservato che nei prossimi anni alcune vicende evolutive dell'impianto urbanistico-architettonico di Torino renderanno l'attuale regolamentazione della Z.T.L. ancor meno efficace, in quanto si decongestionerà il traffico al suo interno, per aumentare considerevolmente all'intorno della zona stessa.

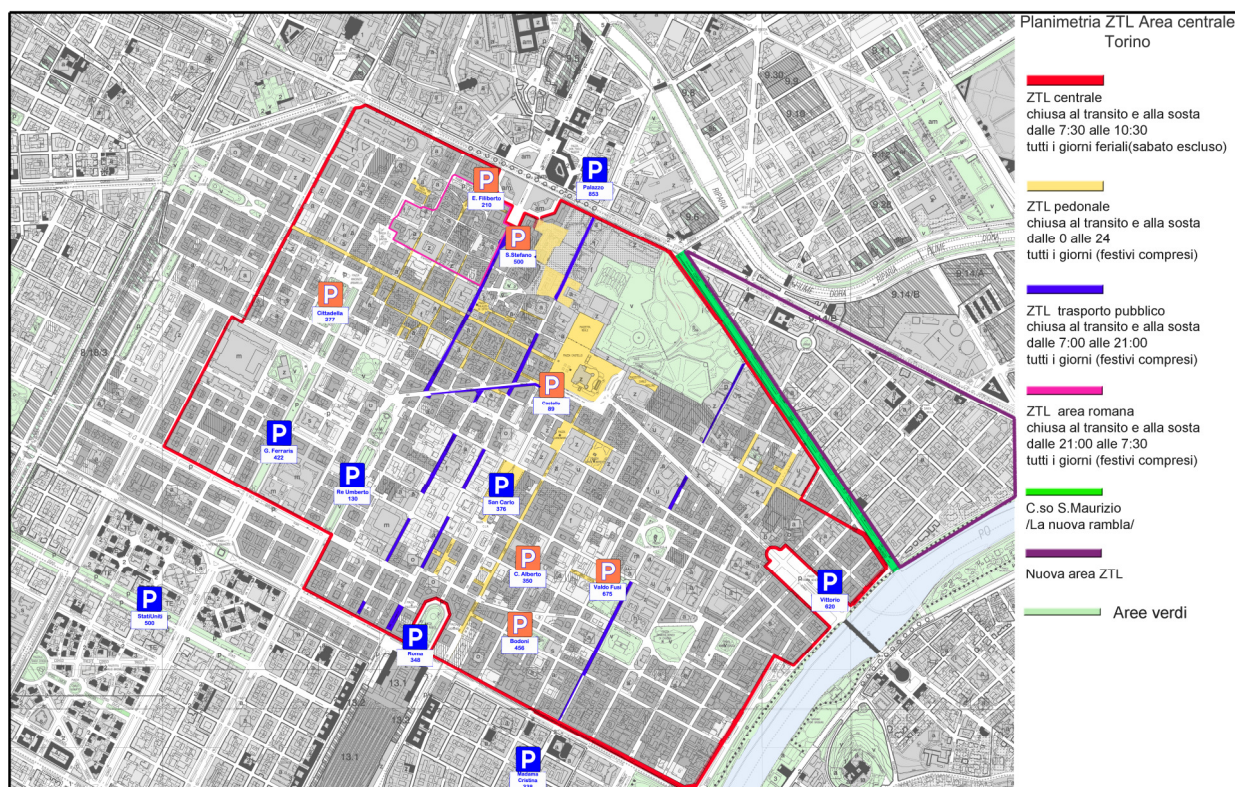
Ciò in conseguenza alla realizzazione dei grattacieli di Intesa Sanpaolo e della Regione, che ridurranno di migliaia di unità gli ingressi nel Centro Storico di Torino.

In tempi meno immediati alcune attività oggi all'interno dei profili della Z.T.L. , si ricollocheranno lungo la Spina, catalizzate dal lento ma efficace miglioramento della distribuzione di funzioni su tale asse lineare.

Tutto ciò fa presumere che le condizioni ambientali di mobilità all'interno della Z.T.L. debbano migliorare, specie in conseguenza dell'auspicato **interramento della Linea 4**.

La conseguente riduzione degli attraversamenti di mezzi pubblici all'interno del Centro Storico, consentirà di progettare nuove aree ambientali pedonalizzate con piste ciclabili protette, incrementando dove possibile, le superfici di verde pubblico attrezzato.

Dovrà comunque essere garantita una facile accessibilità ai **parcheggi esistenti**, il numero dei quali è tale da sembrare sufficiente per lo stazionamento anche di media durata, specie se si sommano quelli in realizzazione come ad esempio Arbarello e Gran Madre di Dio.



In merito ai parcheggi si potrebbe comunque auspicare per loro una vocazione più ampia rispetto a quello di pura rimessa svolta fino ad oggi: dovrebbero ad esempio dotarsi di posti per auto elettriche dotati di cavi per la ricarica, diventare terminali per spedizioni e ritiro di colli di ridotte dimensioni, rappresentare luogo di interscambio con le biciclette, essere attrezzati con bagni e docce con spogliatoi.

La Z.A.L., di cui abbiamo fatto cenno precedentemente, potrebbe a questo punto essere organizzata come un' **area ambientale di grandi dimensioni**, accessibile in ogni momento della giornata.

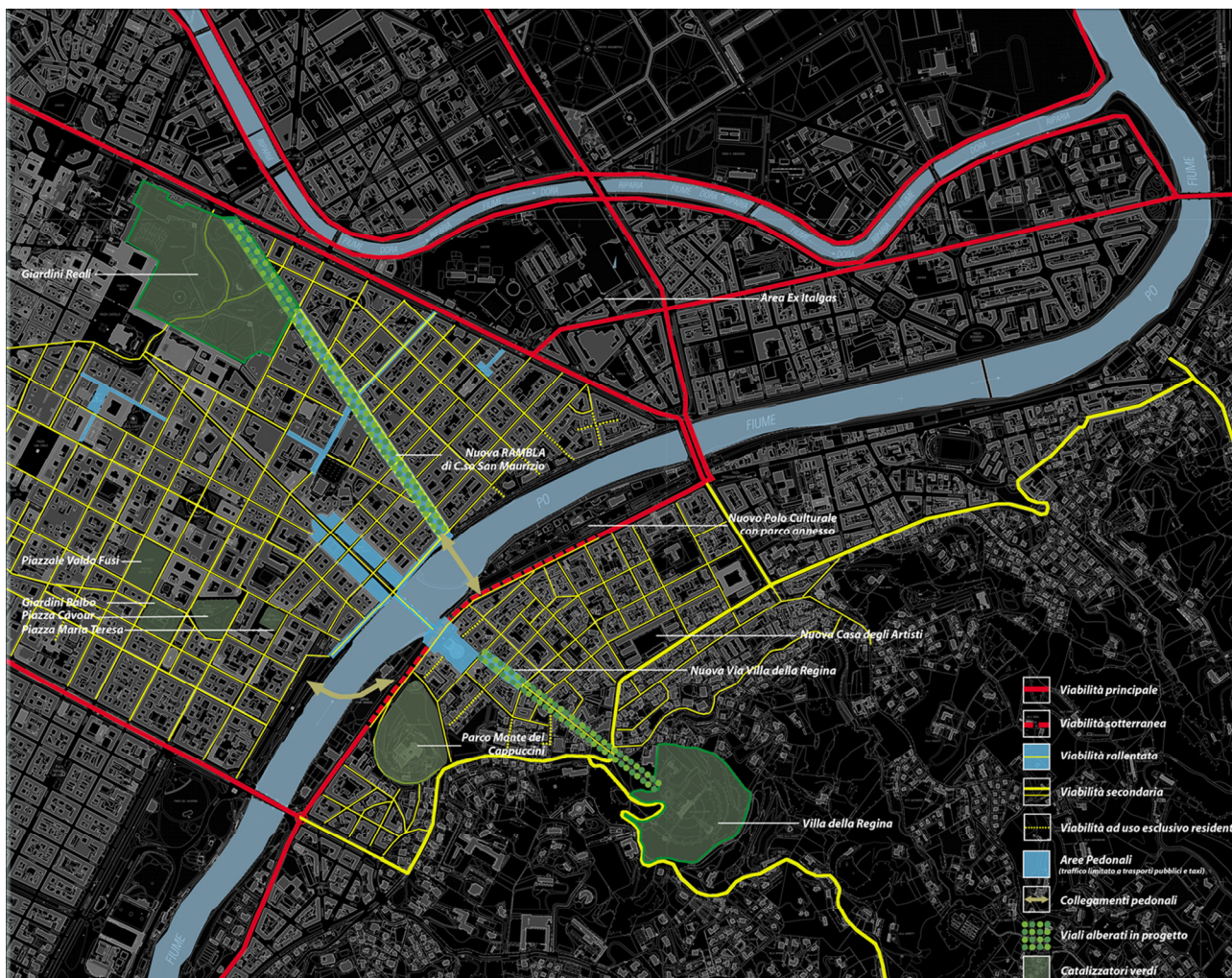
L'afflusso si potrà regolare attraverso l'imponente numero di **porte di accesso** già realizzate ed in grado di verificare e contabilizzare il traffico senza più blocchi orari ma regolato da un sistema di **crediti**.

Si intende proporre l'istituzione di **crediti d'accesso** regolati per categorie di auto (le più virtuose avranno maggiori possibilità di accesso), per categorie di persone (ad es. un medico potrà avere più crediti di un architetto, ...), fatto salvo il diritto evidente dei residenti e di chi ha attività commerciali. Ulteriori crediti oltre la propria disponibilità potrebbero essere anche acquistati. Essendo limitato il numero degli accessi, una persona sarà quindi dissuasa a portare l'auto in centro durante l'orario di lavoro, mentre potrà disporne qualora per ragioni personali fosse necessario.

Un altro sistema di razionamento potrebbe essere quello dei **crediti di stazionamento** per cui ciascuno, secondo i criteri precedentemente descritti, potrà disporre di un certo numero di ore al mese per stazionare all'interno della Z.A.L.

Questo sistema, più diluito e *democratico*, genererà un considerevole miglioramento della situazione ambientale (aria-rumore-congestione) e consentirà la costituzione di nuove isole pedonali, garantendo sempre ed in ogni momento della giornata accessibilità a persone e mezzi.

Si propone ancora di **allargare la Z.A.L.** al triangolo che compreso tra corso San Maurizio, corso Regina Margherita e la sponda del Po, trasformando corso San Maurizio in una sorta di nuova **rambla catalana** che potrebbe risultare come polo catalizzatore di movimento pedonale (non solo di studenti) dall'ex Area Italgas, alla zona di Palazzo Nuovo e da qui fino al sistema di isole pedonali verdi.



Tale parco lineare potrebbe essere dotato di un ponte forse anche solo pedonale, che metta in contatto il Centro Storico con la sponda del Po verso la collina e di qui, attraverso via Villa della Regina, anch'essa alberata, connettere i piccoli parchi urbani della Villa della Regina e del Monte dei Cappuccini.

Con l'interramento dei due tratti di corso Casale e corso Moncalieri ai lati della Gran Madre di Dio, si otterrebbe così una meravigliosa area ambientale urbana costituita da piazza Vittorio Veneto e piazza Gran Madre collegate dal ponte semi-pedonalizzato.



Concludendo, noi riteniamo che si debba procedere per **progetti**: non è sufficiente ridurre il traffico, attraversare velocemente la Città, parcheggiare vicino all'obiettivo per creare un ambiente urbano di elevata qualità. Per fare ciò è necessario che la progettazione dei **vuoti che si frappongono al costruito** abbia la stessa cura e attenzione che si pone per la progettazione di una architettura.

Questo documento è stato redatto da Carlo Pession con Pietro Craveri e con il contributo del prof. Mario Carrara del Politecnico di Torino. Alcuni spunti sono stati desunti dal Progetto "Il Teatro Globale Urbano" presentato nel 2007 per il Concorso "La Città, il fiume, la collina" dal Gruppo composto da Carlo Pession, Franco Corsico, Mario Carrara, Riccardo Rolando e Andrea Serra.