

LA RIQUALIFICAZIONE DI VIA CARLO ALBERTO

- Premessa**
- Caratteristiche della via**
- Posti auto a raso**
- Accesso ai parcheggi sotterranei**
- Residenti e Commercianti: Punti forti e punti deboli**
- Proposta alla Citta' di Torino**

La riqualificazione via Carlo Alberto

Premessa

La via Carlo Alberto è stata negli anni fortemente interessata da profondi cambiamenti (variazione sensi di marcia autoveicoli, variazioni transito mezzi pubblici, ecc.), rimanendo linea di confine dopo la realizzazione della ZTL nella precedente configurazione

L'allargamento della ZTL la trova pienamente inserita nel nuovo contesto di traffico limitato

L'intervento di riqualificazione di Via Carlo Alberto ha previsto, sostanzialmente, il rifacimento delle pavimentazioni portandole su un unico piano e quindi **senza marcata separazione fra area pedonale ed area destinata ai veicoli**

La soluzione adottata, anche alla luce di oltre 1 anno di cantieri, pone oggi la domanda se è opportuno continuare a consentire il traffico automobilistico oppure, analogamente a quanto fatto per la parallela via Lagrange, optare per la pedonalizzazione

La riqualificazione via Carlo Alberto

Posti auto a raso

La riqualificazione della via C Alberto ha **eliminato circa 65 posti auto** a rotazione che si aggiungono a quelli soppressi dalla pedonalizzazione di via Lagrange e del primo tratto di via Mazzini (tot. 95 ca.).

Il totale è di 160 posti auto, per buona parte occupati da residenti della zona.

Ulteriore importante riduzione dei posti auto a rotazione è conseguente alla realizzazione delle **piste ciclabili** delle vie Arcivescovado, Cavour e Principe Amedeo.

La riqualificazione via Carlo Alberto

Accesso ai parcheggi sotterranei

Tuttavia i parcheggi sotterranei non hanno assorbito un numero analogo di utenti*.

Si deduce quindi che gli utenti del Centro *usano maggiormente i mezzi pubblici oppure scelgono destinazioni alternative.*

Ulteriore criticità derivante dalla situazione attuale è il congestionamento delle vie che intersecano via Carlo Alberto e l'accessibilità ai parcheggi sotterranei

*“Occorre garantire **facile accessibilità ai parcheggi esistenti**, il numero dei quali è tale da sembrare **sufficiente per lo stazionamento anche di media durata ...**

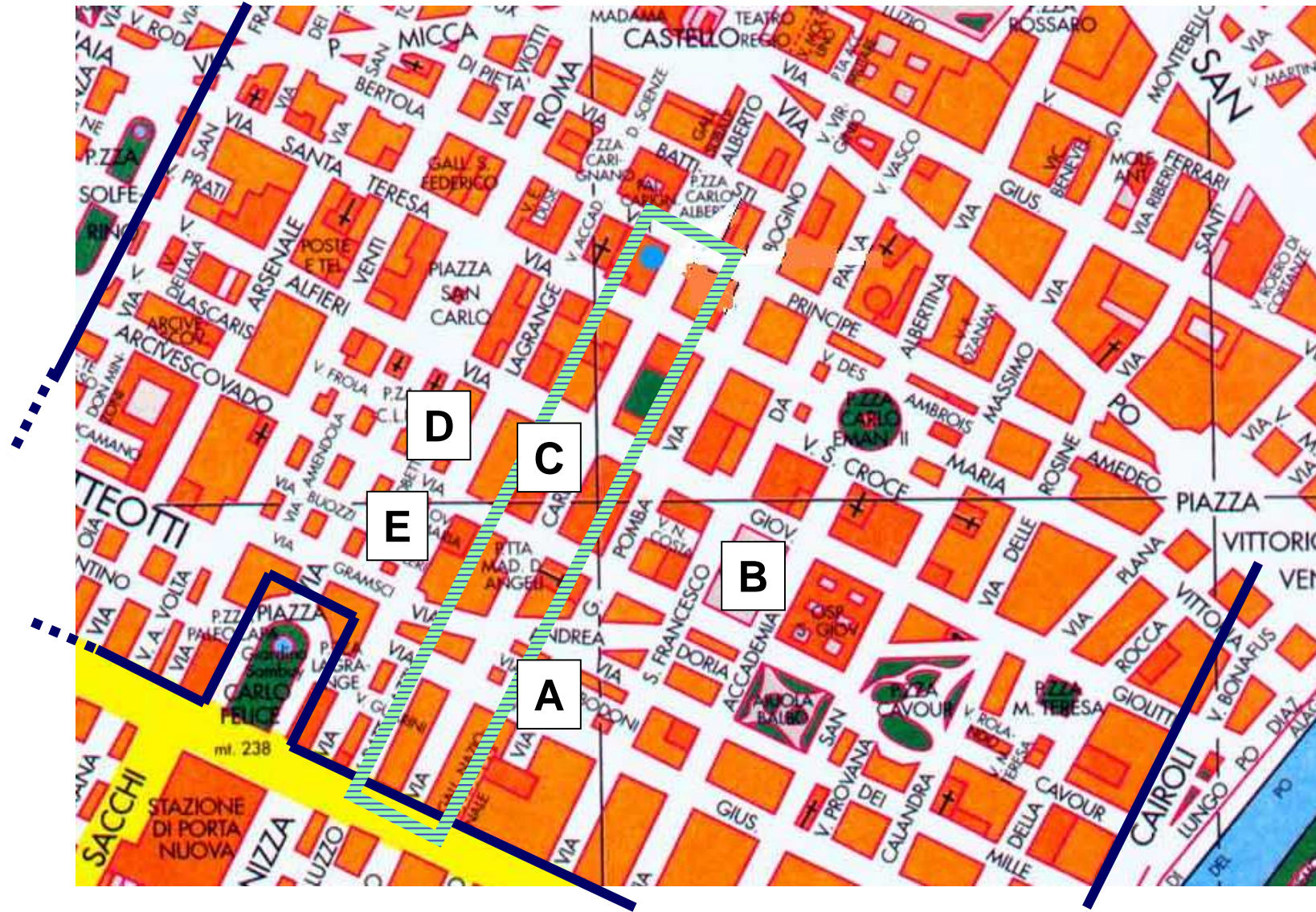
Associazione “Torino x Torino

**“Alcune considerazioni relative alla Z.T.L. e più in generale alla mobilità del Centro Storico di Torino”
arch. Carlo Pession, arch. Pietro Craveri, prof. Mario Carrara Aprile 2011**

Confine ZTL

Via Carlo Alberto

Ubicazione parcheggi sotterranei



La riqualificazione via Carlo Alberto

Accessibilità ai parcheggi sotterranei e congestionamento delle vie

Parcheggio	Precedente	Attuale	Criticità
A - Piazza Bodoni	Da SUD (v. C. Alberto) Da EST (v. dei Mille)	Da SUD (v. C. Alberto) Da EST (v. dei Mille)	Attraversamento di piazza Bodoni
B - P.le Valdo Fusi	Da SUD v. C. Alberto Da OVEST v Cavour Da EST v Giolitti	= Da OVEST v Cavour Da EST v Giolitti	Escluso il traffico proveniente da SUD Incremento traffico proveniente da c.so Cairoli Incremento traffico in v Cavour - nelle ore di punta sono stati registrati 300 ca. passaggi/ora - presenza di pista ciclabile (direzione ovest-est)
C - Parking C Alberto (ingresso)	Da SUD v. C. Alberto Da OVEST v Cavour Da EST v Giolitti	= = Da EST v Giolitti	Escluso il traffico da SUD e da OVEST Incremento traffico da EST in v Giolitti



La riqualificazione via Carlo Alberto

Accessibilità ai parcheggi sotterranei e congestionamento delle vie

Parcheeggio	Precedente	Attuale	Criticità
C - Parking C Alberto (uscita)	V C Alberto verso NORD o verso OVEST	= V C Alberto OVEST (v Giolitti direzione piazza S Carlo)	Escluso il traffico verso NORD Attraversamento via Lagrange, via Roma in particolare nelle giornate di chiusura di via Roma
D - piazza CLN E - "Principi di Piemonte"	Da OVEST v Cavour	Da OVEST v Cavour	Incremento traffico in via Arcivescovado - nelle ore di punta sono stati registrati ca 200 passaggi/h - presenza di pista ciclabile (direzione ovest-est)

La riqualificazione via Carlo Alberto

**Le conseguenze delle riqualificazione della via hanno un
forte impatto sui residenti**

La riqualificazione via Carlo Alberto

Punti forti e punti deboli

Per i residenti/proprietari degli immobili	
Punti forti	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none">-minore traffico veicolare- minore inquinamento acustico ed ambientale- maggiore opportunità di socializzazione	<ul style="list-style-type: none">-maggiori possibilità di socializzazione notturna (v. via Mazzini primo tratto, p.zza Bodoni)* => riduzione della quiete serale e notturna-possibilità di installazione di mercati temporanei (es: ortofrutticoli v. via C. Battisti, p.zza CLN, O.P.I. v. via Garibaldi, ecc.) => igiene
<ul style="list-style-type: none">-incremento del valore degli esercizi commerciali => maggiori affitti	<ul style="list-style-type: none">- cessazione dei contratti di locazione- rischio di conseguente morosità

*...la localizzazione di molti eventi pubblici nelle più belle piazze centrali hanno portato ad una crescita esponenziale di questa attrazione, e di conseguenza della pressione del traffico, non solo automobilistico ma anche pedonale e **soprattutto nei momenti del tempo libero (sera/notte e week end).**

Torino x Torino 2020 - Note per urbanistica, mobilità e governance urbana. Benedetto Camerana 25/4/ 2011

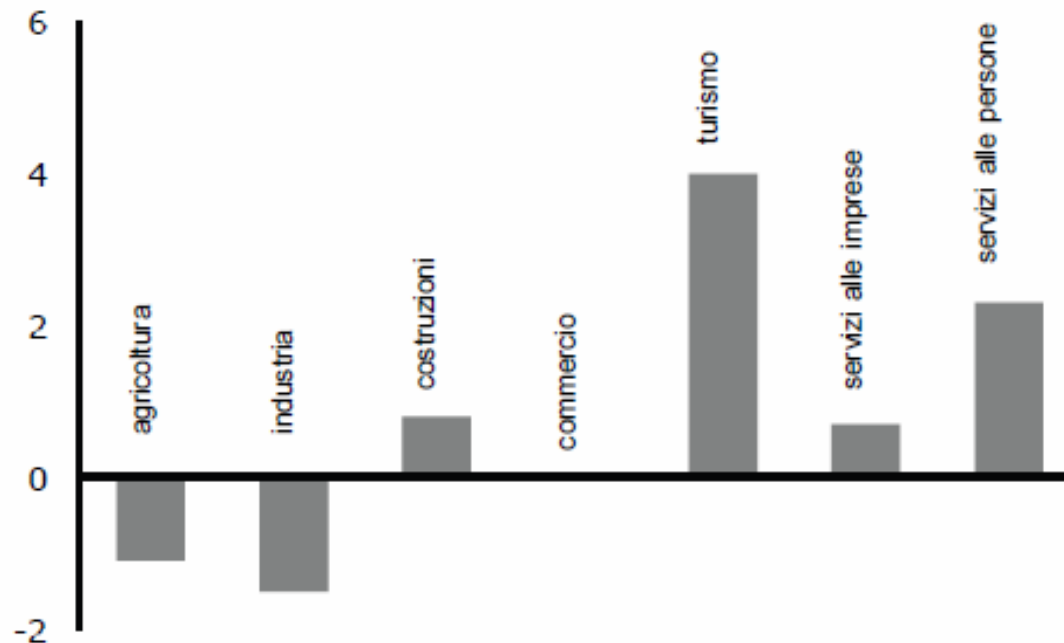
La riqualificazione via Carlo Alberto

La riqualificazione e l'impatto sui commercianti ed il futuro delle loro attività

La riqualificazione via Carlo Alberto

Il numero degli esercizi commerciali è rimasto sostanzialmente invariato nel periodo 2009-2010, in crescita però la presenza di grandi Gruppi (es. via Roma con Zara, Holding Tessile, ecc) a discapito dei piccoli esercenti

Figura 1.4. Variazione 2009-10 del numero di imprese nell'area torinese, per settori²
(valori percentuali; elaborazioni Cciaa di Torino su dati Infocamere)

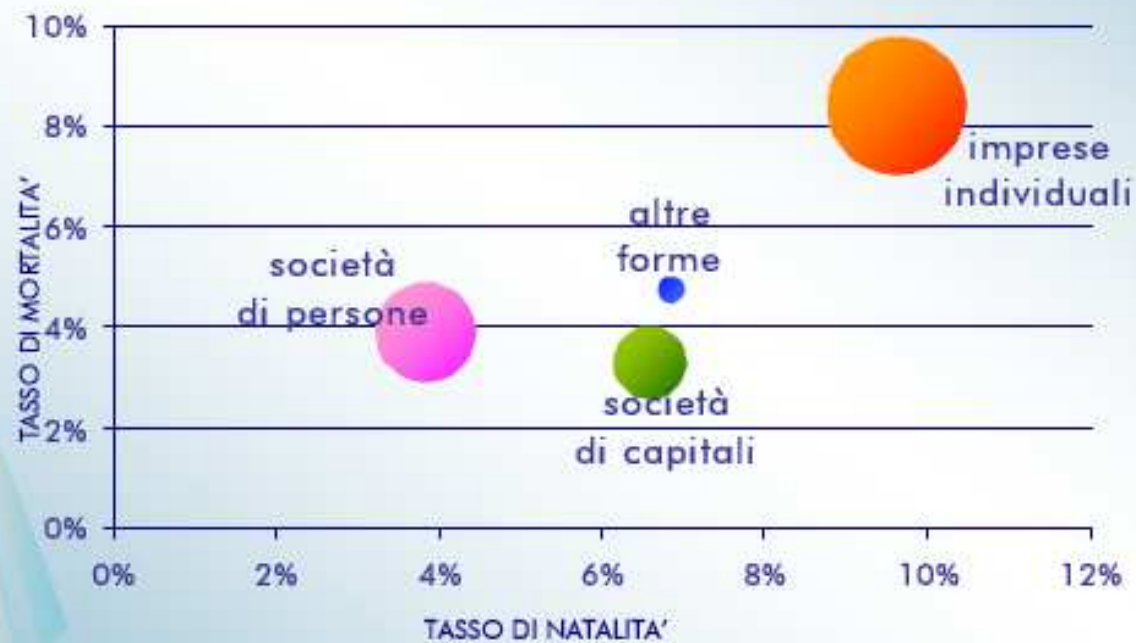


“Il numero delle imprese in provincia di Torino è cresciuto nel 2010 dell’1,2%, sono soprattutto le imprese del terziario e delle costruzioni ad aumentare, mentre continuano a diminuire quelle dell’industria manifatturiera e dell’agricoltura”*

***Fondazione Giorgio Rota, Rapporto Annuale su Torino - 2011**

La riqualificazione via Carlo Alberto

Natimortalità delle imprese della provincia di Torino
per natura giuridica. Anno 2010



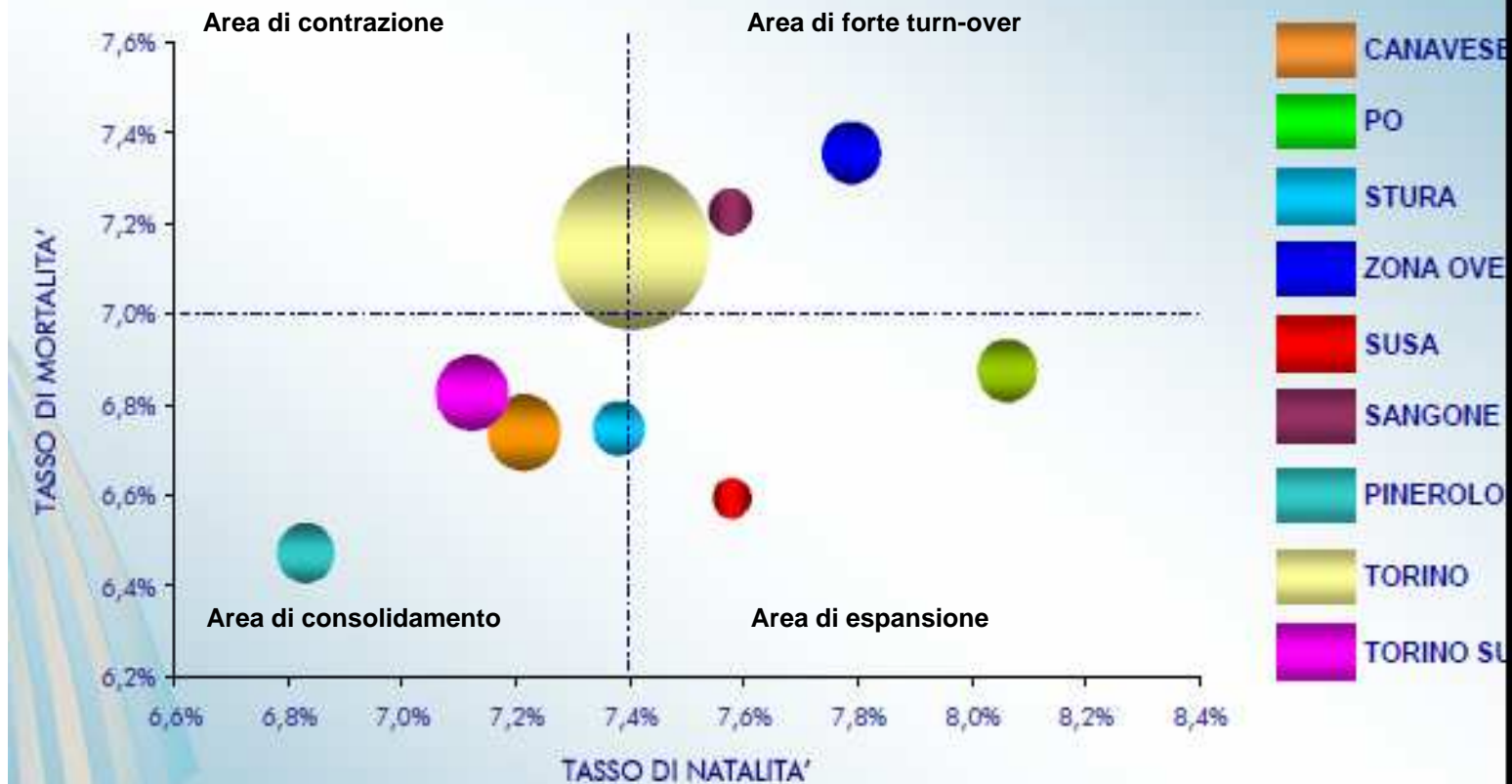
Fonte: elaborazione Camera di commercio di Torino su dati InfoCamere

Settore Studi, Statistica e Documentazione



La riqualificazione via Carlo Alberto

Natimortalità delle sub aree provinciali. Anno 2010



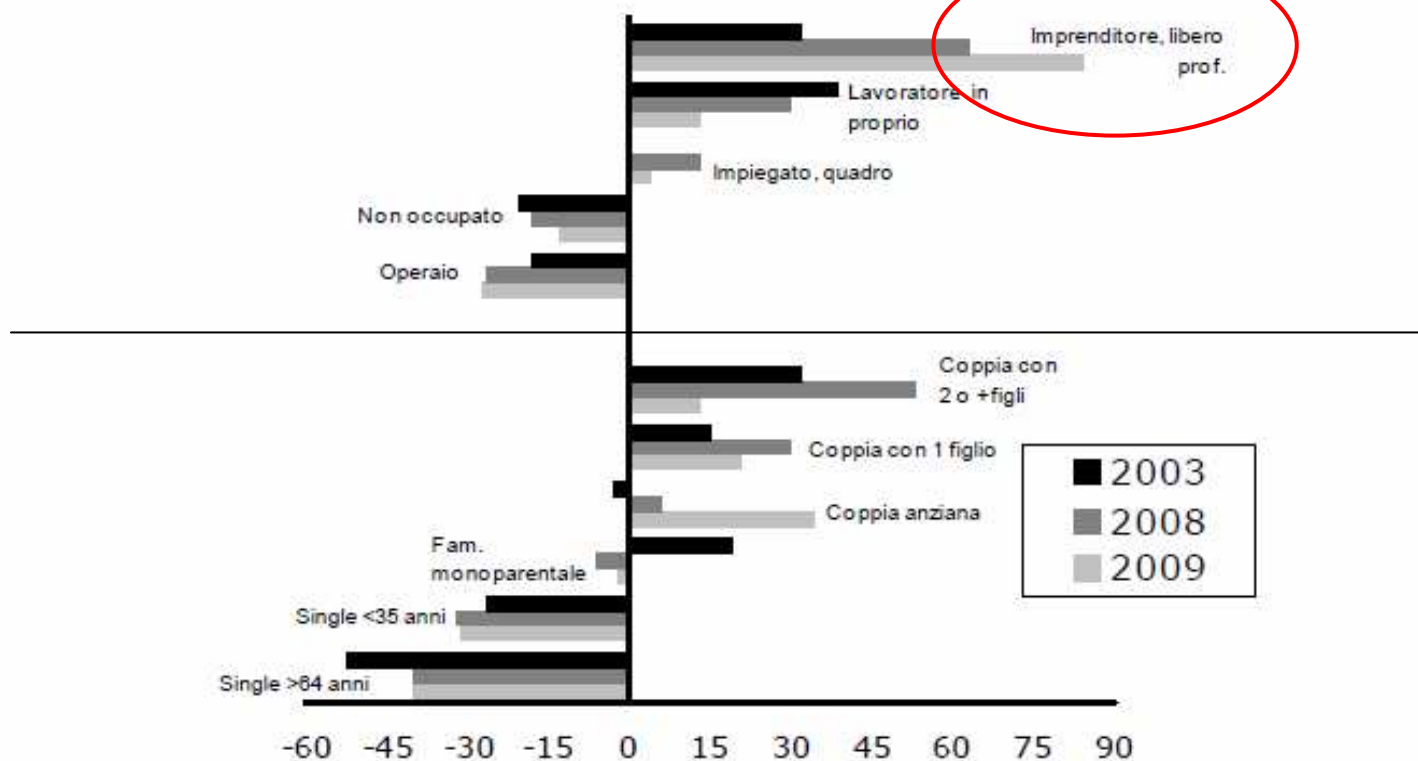
Fonte: elaborazione Camera di commercio di Torino su dati InfoCamera settore Studi, Statistico e Documentazione



La riqualificazione via Carlo Alberto

Molto evidente la modifica del mix della clientela, con forte calo delle presenze delle categorie con redditi più bassi e non compensato nei volumi da categorie più abbienti

Figura 1.16. Spese non alimentari dei torinesi, per caratteristiche dei capofamiglia e dei nuclei familiari (scostamenti rispetto ai valori medi; nostre elaborazioni su dati Ascom, Ceiaa, Confesercenti)

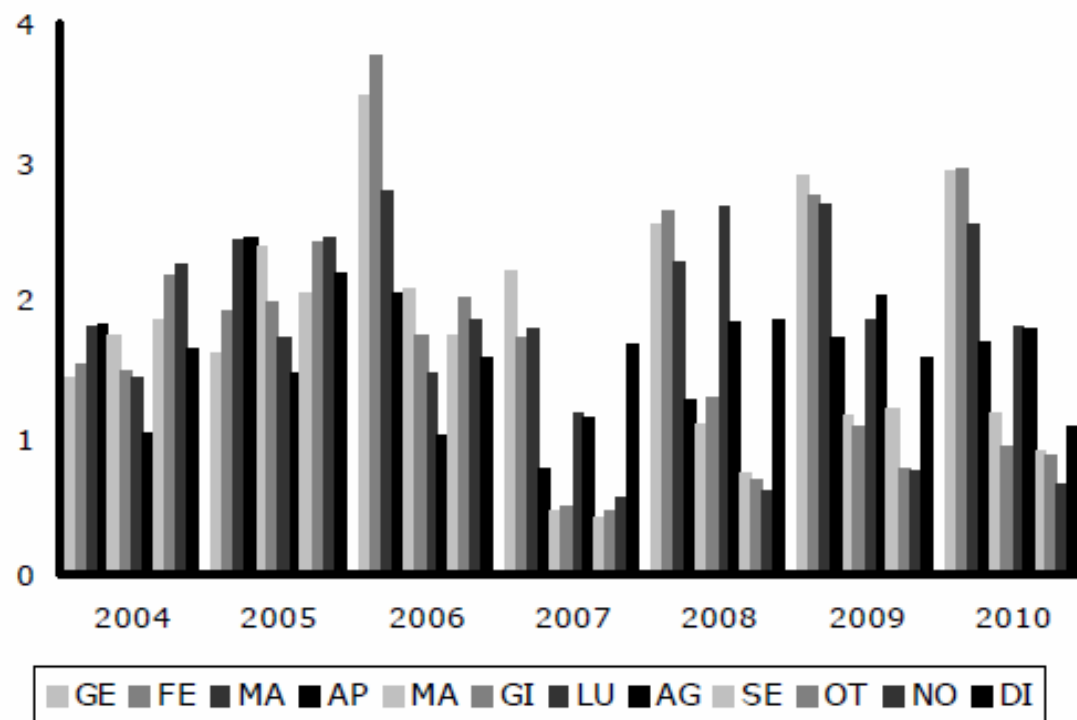


“E’ stata rilevata una diffusa necessità di ridurre le proprie spese – anche perchè per molti è diminuito il reddito lavorativo. Il 55% dichiara che la crisi ha inciso sulla propria vita familiare obbligando a rinunciare a beni costosi.”*

La riqualificazione via Carlo Alberto

Pur rilevando una maggiore presenza di turisti, non sono stati registrati conseguenti incrementi di fatturato (fatto salvo per le categorie alberghi e somministrazione alimentari)

Figura 1.25. Presenze turistiche mensili negli esercizi ricettivi nel comune di Torino (centinaia di migliaia; fonte: Provincia di Torino – Assessorato al turismo)



“Il turismo (omissis) ha assunto le forme di una permanenza “mordi e fuggi”, ossia nell’arco di una sola giornata. Nel complesso, i primi tre mesi dell’anno 2010 si confermano come più attrattivi e più rilevanti per il turismo in città, con picchi assoluti di presenze che risalgono alle olimpiadi del 2006”*

***Fondazione Giorgio Rota, Rapporto Annuale su Torino - 2011**

La riqualificazione via Carlo Alberto

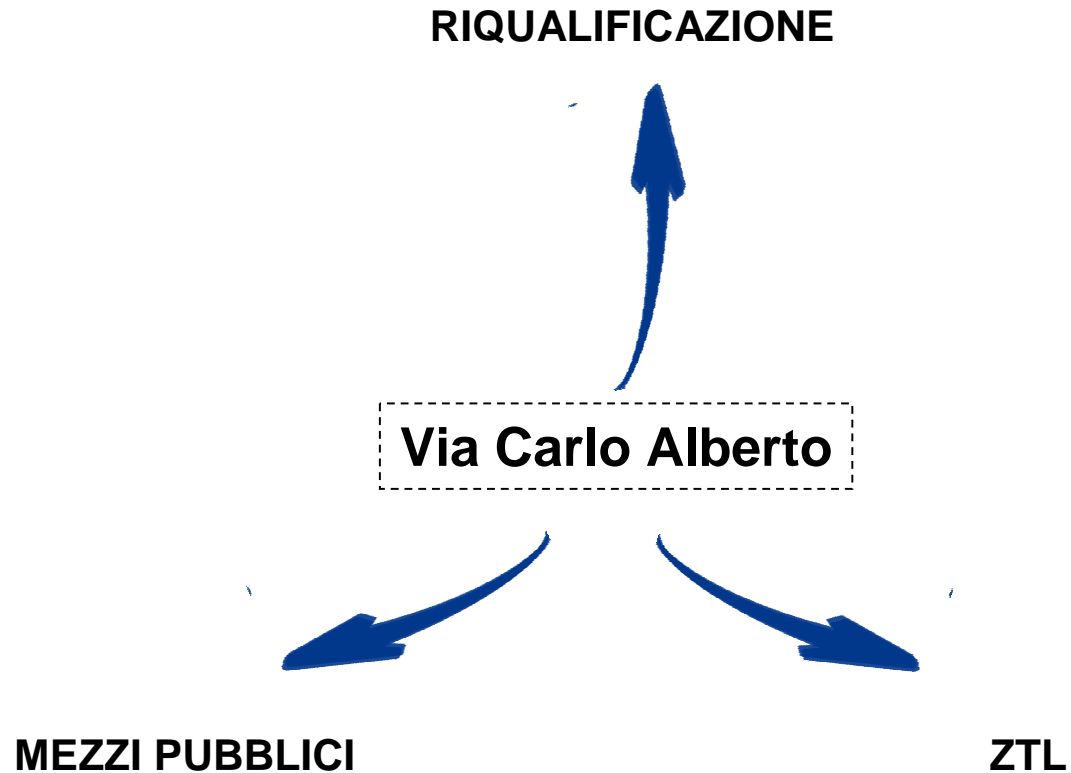
Punti forti e punti deboli

Per i commercianti	
Punti forti	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none">- maggiore possibilità di affluenza per lo shopping senza il rischio delle auto- possibilità di apertura dei dehors per la sola somministrazione di cibi e bevande	<ul style="list-style-type: none">- rischio di desertificazione per le difficoltà di accesso al Centro e la forte riduzione dei parcheggi a raso, a vantaggio dei Centri commerciali periferici (senza vincoli e con parcheggi gratuiti) <p>=> minori possibilità di mantenimento e/o crescita dei fatturati</p>
	<p>Incremento degli affitti in controtendenza ai fatturati</p> <ul style="list-style-type: none">=> cessazione dei contratti di locazione*=> rischio di conseguente morosità

*il mercato immobiliare registra oggi locazioni a € 400/mq anno in via Carlo Alberto e ben € 800/mq nella vicina via Lagrange, oltre al *goodwill* per i nuovi ingressi

La riqualificazione via Carlo Alberto

La proposta dell'Associazione Commercianti di Via "Carlo Alberto",
articolata su direttrici



La riqualificazione via Carlo Alberto
PROPOSTA ALLA CITTA' DI TORINO

PEDONALIZZAZIONE O VIABILITÀ

L'Associazione Commercianti di via "Carlo Alberto" ha chiesto ai propri associati il parere sulla pedonalizzazione della via.

Per la conformazione della via e per la peculiarità delle attività che insistono su ogni isolato, le risposte ottenute sono tali da **NON avere un parere unanime**.

La riqualificazione via Carlo Alberto

Risposte ottenute

Isolato	Pedonalizzazione	
1 C.so Vittorio V. Mazzini	NON favorevoli	Necessario il transito delle auto per l'accesso al parcheggio di piazza Bodoni
2 V. Mazzini V. Doria/Bodoni	FAVOREVOLI	A condizione di mantenere il transito su piazza Bodoni per accedere al parcheggio
3 V. Doria V. Cavour	FAVOREVOLI	
4 V. Cavour V. Giolitti	50% NON favorevoli 50% FAVOREVOLI	Ingresso e Uscita dal Parcheggio Carlo Alberto Stazionamento pulmann Hotel Sitea Accesso al Supermercato Lidl
5 V. Giolitti V Maria Vittoria	FAVOREVOLI	A condizione di dirottare su via Roma la fuoriuscita dal Parking Carlo Alberto di 380 auto/giorno
6 V Maria Vittoria V Principe Amedeo	NON favorevoli	Esiguo numero delle esercizi commerciali Unico accesso a V Principe Amedeo

La riqualificazione via Carlo Alberto

Il traffico veicolare in v C Alberto non potrà essere totalmente eliminato.

- mezzi per il trasporto merci destinati:
 - agli esercizi commerciali (di dimensioni contenute)
 - al supermercato Lidl (di dimensioni importanti)
 - al supermercato Carrefour zone per il carico e scarico merci
- pullman/taxi destinati all'hotel Sitea
- stazionamento dei pullman (l'alternativa è spostare il parcheggio riservato su via Cavour, a ridosso della Chiesa, ma con una ulteriore soppressione di parcheggi a raso)
- vetture con permessi speciali e di servizio (esercenti, taxi, artigiani, ecc.)
- vetture dei residenti (n° 25 di passi carrai con almeno 150 posti auto ed un numero imprecisato di posti moto/bici)

La riqualificazione via Carlo Alberto

ALTRI INTERVENTI

Rileviamo, nel tratto compreso fra corso Vittorio Emanuele e via Mazzini, la necessità di **realizzare un unico piano in pietra** con gli obiettivi di ottenere un'opera:

- **gradevole alla vista** analogamente a quanto realizzato in via Lagrange;
- che **favorisca l'accesso pedonale**, senza penalizzare quello veicolare;
- **inserito perfettamente** nel piano stradale che, a questo punto, compone **“un grande isolato”** da via Lagrange a via Carlo Alberto, da corso Vittorio a via Po;
- che **contribuisca allo sviluppo degli esercizi commerciali esistenti nel tratto**, altrimenti penalizzati da “un corridoio” di asfalto, poco piacevole anche alla vista.

- **realizzare un ulteriore unico piano viario di via A. Doria**, nel tratto da via Pomba a via Lagrange Alberto, raccordato alle zone rialzate esistenti (monumento Mazzini e marciapiedi via Doria);

- **prolungare con i masselli in pietra v. Bodoni** dal limite previsto dal progetto fino alla rampa di accesso al parcheggio ACI di piazza Bodoni, prospettiva oggi interrotta dalla recente realizzazione degli scivoli da marciapiede a terra e, a tutti gli effetti “terra di nessuno”.



La riqualificazione via Carlo Alberto



ALTRI INTERVENTI

- nei tratti destinati alla viabilità, istituire il **traffico a velocità limitata ai 30 km**, così da contenere la rumorosità dei veicoli ed il relativo inquinamento, favorendo l'utilizzo promiscuo auto/biciclette*;
- chiediamo di operare nella definizione dell'arredo urbano favorendo **l'installazione di rastrelliere per le biciclette***;
- pur con i vincoli definiti dai regolamenti vigenti, **proponiamo di denominare**
 - piazzetta Mazzini l'area compresa fra v Pomba, v Doria e v dei Mille
 - piazzetta Due Lampioni l'area compresa fra v Carlo Alberto, v. Bodoni e v. Doria.

*... sono necessarie vere piste ciclabili...chiare, continue, sicure, separate dai percorsi viari e pedonali. Invece sono troppo poche, spesso incerte, come quelle nelle **vie Bertola, Cavour, Principe Amedeo, oppure come per le aree pedonali considerate come piste ciclabili.**

Torino x Torino 2020 - Note per urbanistica, mobilità e governance urbana. Benedetto Camerana 25/4/ 2011

La riqualificazione via Carlo Alberto



ZTL

Chiediamo alla Città di Torino di modificare l'attuale ZTL attraverso la realizzazione di "anse" al fine di permettere l'accesso ai parcheggi sotterranei di p.zza Bodoni e p.zza V. Fusi (come nella precedente ZTL), dando massimo rilievo, anche attraverso la realizzazione di **campagne d'informazione "EFFICACI"*** circa l'**accessibilità** :

- **orari di accesso**
- **esenzioni da multe** per chi utilizza i parcheggi sotterranei
- **adozione di sistemi informatici** per la rilevazione delle targhe degli utenti dei parcheggi sotterranei esistenti e dei turisti che utilizzano gli alberghi
- migliorare le indicazioni per i **percorsi da utilizzare per accedere ai parcheggi sotterranei** e la relativa **disponibilità di posti** a disposizione (verifica efficacia degli attuali cartelli luminosi, adozione di altri strumenti già testati in contesti analoghi)
- **utilizzo del personale GTT** addetto al controllo parcheggi come "facilitatori" (fornendoli di collegamenti via radio o simili) all'accesso e fruibilità dei parcheggi sia a raso sia sotterranei.

*i nostri Clienti ancora oggi non conoscono le modalità di accesso, gli orari, le esenzioni. Davanti all'incertezza ed alla possibilità di commettere infrazioni, decidono di andare altrove!

La riqualificazione via Carlo Alberto

MEZZI PUBBLICI

Le vie Lagrange e la via Carlo Alberto erano attraversate dalle linee Star elettriche. Con la pedonalizzazione di Via Lagrange ed i lavori in via Carlo Alberto, sono stati **modificati i percorsi senza alternative per asservire le vie.**

Oggi le linee Star 1 e Star 2 sono utilizzate negli orari di punta (quindi utenza che si sposta per lavoro), ma durante il giorno sono utilizzate in minima parte; le altre linee pubbliche sono incanalate su via XX Settembre e via Accademia Albertina

Chiediamo quindi alla Città di Torino di

- **rivedere i percorsi, “far conoscere”, “far apprezzare” e “favorire”** l'utilizzo delle linee

Star o analoghe

- istituire un **servizio navetta** a servizio dei tratti pedonalizzati