

Si prevede di sviluppare un complesso di azioni mirate a migliorare la qualità dello spazio pubblico inteso come strade, piazze, aree verdi, operando sia nell'area centrale (con caratteristiche storico/architettoniche da salvaguardare e privilegiare), sia nelle aree più "problematiche" quali le periferie e le zone di frangia (di costruzione più o meno recente).

5.1 - "LA MANUTENZIONE PROGRAMMATA E COMUNICATA"

Il processo di programmazione, coordinamento e comunicazione della manutenzione dello spazio pubblico (strade, marciapiedi, aree verdi, impianti semaforici, illuminazione pubblica, segnaletica) è stata avviata dal 1999 per sopperire ad alcune esigenze fondamentali, nei limiti di bilancio dell'Amministrazione, quali:

- Definire e comunicare le attività e priorità indispensabili per garantire livelli accettabili di sicurezza ed esercizio dei sedimi, in funzione delle attività e mobilità previste, con particolare attenzione alle componenti deboli (pedonale, ciclabile ecc.);
- Concertare con le Circoscrizioni le priorità manutentive territoriali di pertinenza annuali;
- Coordinare al meglio, tra i diversi Settori operativi che si occupano di manutenzione dello spazio pubblico, le attività manutentive ordinarie e straordinarie previste nell'arco annuale, stilando un report periodico (trimestrale) dell'avanzamento dei lavori e sulle previsioni a breve termine;
- Comunicare periodicamente lo stato dei lavori, inclusi i budget impiegati e residuali.

Nel corso del 2000 questa attività è stata arricchita da una restituzione grafica sulla cartografia numerica della Città degli interventi programmati, anche al fine di visualizzare meglio le sovrapposizioni degli interventi e connesse esigenze di coordinamento tra Settori ed Enti coinvolti.

E' stata inoltre predisposta una procedura di comunicazione preventiva (15-30 giorni) degli interventi di maggior rilievo, mediante un sistema informativo composto di "totem" collocati in sito con informazioni sintetiche sugli interventi previsti (motivazioni, descrizione intervento, tempistiche, riferimenti alle ditte e responsabilità).

L'attività di manutenzione programmata è stata estesa ai progetti mirati coordinati tra diversi Settori nell'ambito del "Piano della Sicurezza Stradale". In questo caso gli interventi strettamente correlati su suolo pubblico, segnaletica, impianti semaforici e illuminazione pubblica devono essere pianificati, inseriti nei bilanci di competenza e attuati in stretta sincronia temporale. La procedura ha sicuramente ancora molto spazio di miglioramento, obiettivo fondamentale per i prossimi anni.

Anche con riferimento alle risorse impiegate risulta sempre più evidente la necessità di un miglioramento in efficacia con una struttura dedicata su obiettivi specifici, incluso il monitoraggio prima e dopo gli interventi programmati.

In questo campo, ai fini della sicurezza stradale, si segnala l'adozione dal 1997 del sistema informatizzato MAPS di rilevazione degli incidenti stradali da parte del Corpo di Polizia Municipale. Il sistema è stato esteso a tutte le sezioni territoriali del Corpo ed ha consentito l'acquisizione di una banca dati rilevante (oltre 15.000 sinistri) consultabile in tempo reale.

Nell'ambito delle attività già avviate per la programmazione delle manutenzioni è necessario allargare l'orizzonte temporale attualmente annuale, in un programma pluriennale che sia mirato al soddisfacimento complessivo dell'esigenza di manutenzione e miglioramento qualitativo di tutta la rete viaria urbana, articolato su aree d'intervento e priorità specifiche, quali ad esempio:

- Marciapiedi e sedimi pedonali in ordine e privi di barriere architettoniche. Attraversamenti pedonali ben segnalati in materiali permanenti o semipermanenti.
- Attivazione di servizi di pronto intervento efficaci ed efficienti per le piccole manutenzioni (colmo di buche, ripristini segnaletica, ripristini cordolature, ecc.)

Cura complessiva dei sedimi viabili in un'ottica integrata su suolo e segnaletica, al fine di mettere ordine alle funzioni proprie delle strade in coerenza con la gerarchia del P.U.T., relativamente a corsie di transito, demarcazione della sosta, efficienza della segnaletica verticale e orizzontale.

Coordinamento e comunicazione degli interventi di manutenzione

Definizione programma pluriennale interventi di manutenzione

- Diffusione di manti di usura fonoassorbenti, iniziando dalla grande viabilità e dalle aree ospedaliere
- Attivazione di call-center per la segnalazione diretta delle anomalie ai servizi operativi e pronto intervento
- Attivazione di sistemi di verifica sull'attività svolta con tecniche di "customer satisfaction", già sperimentato nel corso del 2000.

Al fine di rendere coerente la programmazione delle attività manutentive con le aspettative di soddisfacimento complessivo e miglioramento qualitativo delle manutenzioni del suolo pubblico riveste particolare importanza la verifica e la calibrazione delle risorse finanziarie da destinare nei Piani Pluriennali di Investimento predisposti dall'Amministrazione.

A tal fine è utile un raffronto dei parametri di investimento annuale sulle manutenzioni stradali (rapportato a Km lineare o mq dei sedimi) tra diverse Amministrazioni ed Enti proprietari delle strade anche al fine di poter istruire e motivare meglio le priorità di bilancio.

A Torino gli investimenti annuali complessivi (riferimento anno 2000) per manutenzioni ordinarie e straordinarie delle strade e marciapiedi ammontano a circa Lire 28 milioni per chilometro o Lire 1500 per mq, al quale vanno aggiunti circa Lire 4 milioni al chilometro o Lire 230 al mq per segnaletica orizzontale e verticale.

Per l'ANAS tale parametro è di Lire 40 milioni per chilometro. Per altre Amministrazioni, il parametro è molto inferiore, in particolare per gli enti territoriali minori che investono meno di 10 milioni di Lire per chilometro. Tali dati sono stati desunti nell'ambito del gruppo di lavoro sulla sicurezza stradale istituito presso l'Ispettorato Generale per la Circolazione e Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici.

La crescente sensibilità e domanda di interventi manutentivi in ambito circoscrizionale, con risposte dirette a singoli cittadini, pone l'esigenza di un concreto decentramento presso le circoscrizioni delle manutenzioni di strade e marciapiedi residenziali, locali, di quartiere, costituendo presso le Circoscrizioni nuclei operativi e capacità autonoma di gestione delle ditte appaltatrici. Occorre pertanto organizzare in tale direzione le strutture tecnico - amministrative del decentramento, dotandolo di budget di spesa e capacità autonoma di programmazione e intervento, in particolare sulle attività di pronto intervento.

A titolo esemplificativo si cita una specifica attività, promossa e attuata dalla Circoscrizione X, mirata all'individuazione di soluzioni per migliorare l'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche in una porzione del proprio territorio. Si ritiene opportuno che siano attivate altre iniziative simili, da coordinare nell'ambito delle attività decentrate sopradescritte.

Le strutture centrali dell'Amministrazione potranno fornire al decentramento indirizzi e sostegno tecnico, mantenendo il controllo e la gestione degli interventi sulla grande viabilità di relazione urbana e interquartiere.

5.2 - INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

L'Amministrazione si occupa da diversi anni della problematica della sicurezza stradale, già inserita nel Piano Urbano del Traffico, adottato nel 1995, tra i cinque principali obiettivi e attività del piano. In tale ambito era prevista la necessità di una rilevazione sistematica degli incidenti e dei siti critici, con necessità di una progettazione integrata tra i diversi Enti e Settori coinvolti al fine di migliorare, ove possibile, le condizioni di sicurezza ed esercizio della rete stradale, includendone i sistemi semaforici e l'illuminazione pubblica.

Pare opportuno rammentare che a seguito dell'introduzione del nuovo codice della strada, adottato a fine 1992, sono state recepite anche in Italia alcune norme e disposizioni europee per la calmierazione del traffico in ambito urbano, quale l'istituzione di zone residenziali e ambiti a velocità moderata a 30 Km/h con introduzione di dispositivi di rallentamento, i dossi, che rendono più efficace il rispetto delle nuove discipline di circolazione.

***Decentramento
interventi di
manutenzione***

***Il "progetto pilota" di
percorsi senza barriere
architettoniche***

***Interventi sperimentali
del P.U.T.'95***

Pertanto con il P.U.T. adottato nel 1995 sono stati sperimentati i primi interventi di calmierazione del traffico in alcuni ambiti ove le problematiche di sicurezza connesse alla circolazione, soprattutto pendolare e alla presenza di attività residenziali e scolastiche risultavano particolarmente accentuate. Tali ambiti sono stati l'area residenziale "Lomellina", la zona 30 Km/h di "via Carcano" ove è presente il Liceo Artistico, la zona 30 Km/h di "via Torre Pellice", ambito residenziale di nuova realizzazione in "area Barca-Bertolla" oggetto di flussi di traffico pendolare improprio dalla zona di San Mauro Torinese.

Dal 1997 è entrato a regime il sistema informatizzato di rilevazione degli incidenti del Corpo di Polizia Municipale (MAPS), tuttora all'avanguardia in Italia, che ha consentito l'avvio di una banca dati sistematica su cui effettuare analisi in tempo reale sull'incidentalità urbana. Tale attività era in precedenza possibile solo sul materiale cartaceo del nucleo infortunistica del Corpo di Polizia Municipale e sulle schede riepilogative trasmesse semestralmente dai Carabinieri e dalla Polizia Stradale.

Attualmente la banca dati del Corpo di Polizia Municipale dispone di un archivio informatizzato di oltre 15.000 incidenti, base dati di notevole interesse per le valutazioni sull'incidentalità urbana, trattandosi dell'85% dei sinistri rilevati (il restante 15% viene rilevato da Carabinieri e Polizia Stradale).

Nel 1998 è stato costituito un gruppo di lavoro interdivisionale e multidisciplinare, coordinato dalla Divisione Mobilità e tuttora attivo, con la partecipazione del Corpo di Polizia Municipale, dei Settori viabilità, Suolo Pubblico, Pianificazione, dall'ATM e dell'AEM, con l'obiettivo di analizzare l'incidentalità urbana, verificandone le dinamiche per proporre possibili interventi mitigatori sulle infrastrutture stradali al fine di contenere i danni materiali e alle persone derivanti da mancato rispetto della segnaletica, dei limiti di velocità o per ridurre la conflittualità tra i diversi flussi di traffico nelle intersezioni stradali.

Gli interventi possibili sono da inquadrarsi in modifiche delle intersezioni, con realizzazione di rotonde a precedenza dei veicoli che le impegnano rispetto a tutte le immissioni, modifiche dei tronchi stradali ove il mancato rispetto dei limiti di velocità provoca grave interferenza e sinistrosità con le funzioni urbane presenti, proponendo sistemi di rallentamento efficaci (dossi, restringimenti di carreggiata, isole spartitraffico, protezioni laterali, transennamento di sedi tranviarie, ecc....). Tali interventi sono particolarmente necessari in presenza di complessi scolastici, addensamenti residenziali o commerciali, aree ospedaliere, assi di scorrimento più incidentati.

L'attività del gruppo di lavoro sulla sicurezza stradale è stata mirata sull'individuazione delle 50 arterie più incidentate della città, al fine di consentire una mappatura dei "punti neri" sulla base dell'incidentalità del quinquennio '93-'98.

Nella tavole 10 - 11 vengono individuati i siti più incidentati, sulla base del numero degli incidenti e della gravità degli stessi, relativamente al periodo preso in considerazione. Risulta evidente che gli assi e i nodi più incidentati sono anche le arterie urbane con i maggiori flussi di traffico, quali corsi Trapani - Lecce, corso Unione Sovietica, corso Francia ed alcuni nodi ove transitano oltre 100.000 veicoli al giorno quali piazza Rivoli, Lecce - Potenza - Regina Margherita, Trapani - Peschiera, Giambone - Corsica, ecc.

La situazione complessiva dell'incidentalità urbana Torinese (rilevata dal Corpo di Polizia Municipale) nel quinquennio '95-'99 è la seguente:

anno	Totale incidenti	Danni Materiali	D.M.+feriti lievi	D.M.+feriti gravi (oltre 40 gg)	D.M.+ mortali
1995	8221	4302	3862	n.a.	57
1996	9475	5037	4374	n.a.	64
1997	9170	4608	4472	49	41
1998	8332	4155	4042	84	51
1999	9813	4594	5103	66	50

MAPS –Sistema informatizzato rilevazione incidenti stradali

A livello generale si è riscontrato che l'incidentalità è fortemente correlata ai flussi di traffico e ai livelli di saturazione della rete. I siti più incidentati sono i siti più congestionati e l'andamento dell'incidentalità complessiva, raffrontata su più annualità, riflette la crescita della mobilità veicolare privata (innalzamento del 9,7% tra il 1991 e il 1999). Gli interventi di calmierazione del traffico, soprattutto volti a contenere eccessi di velocità su tronchi stradali con grande conflittualità con le funzioni urbane proprie e intersezioni con forte conflittualità tra diversi flussi veicolari, sono riportati nella tav. 12, che riporta sia gli interventi già realizzati, sia gli interventi programmati (inclusi i siti specificamente individuati individuati nell'ambito del piano della Sicurezza stradale).

In sintesi sono state realizzate 18 rotonde con precedenza "alla francese e ulteriori 16 sono in programma, 75 tronchi stradali sono stati attrezzati con sistemi modulari e intervallati di dossi di rallentamento e limiti di velocità di 30 -40 km/h e ulteriori 11 tronchi sono in programma, 3 assi di scorrimento o strada interquartiere sono state attrezzate di protezioni laterali o centrali (sia con barriere, sia con segnaletica complementare) e ulteriori 11 sono in programma. Sono inoltre stati realizzati 5 interventi mirati e 43 sono in programma in siti particolarmente incidentati (intervenedo su canalizzazioni dei flussi di svolta, semaforizzazioni, segnaletica, riorganizzazione degli incroci). Pare opportuno rammentare che in alcuni nodi molto critici occorre una programmazione d'interventi infrastrutturali indispensabili sia per il contenimento dell'incidentalità, sia per una più razionale separazione dei flussi. In tale ambito sono da inquadrarsi i nuovi sottopassi realizzati in zona Ospedali (Bramante/Dogliotti), piazza della Repubblica e quelli in programma in piazza Rivoli, piazza Rebaudengo, corso Spezia.

Rimane irrisolto e di problematico contenimento, soprattutto a livello normativo, il fenomeno dell'eccesso di velocità sulla viabilità urbana primaria di scorrimento e interquartiere, soprattutto i grandi tronchi stradali radiali e di arroccamento che svolgono funzione di accesso al sistema autostradale e tangenziale o funzione di attraversamento dell'agglomerato urbano, ove il mancato rispetto dei limiti di velocità urbani e la presenza di funzioni urbane di rilievo (residenziali, scolastiche, poli commerciali industriali, ecc.) ingenera un elevato numero di sinistri gravi (mortalità, feriti gravi).

Si è proposto, con sistemazioni sperimentali quali quelle adottate in corso Vercelli presso l'Istituto scolastico G. Bruno, l'utilizzo di rallentatori di velocità accoppiato a corsie riservate per i mezzi di soccorso e trasporto pubblico.

Tale soluzione, di problematica attuazione e controllo se dovesse essere estesa a tutti gli assi stradali con caratteristiche simili, non risulta comunque recepita dalla normativa vigente. In questi casi parrebbe necessaria l'adozione di sistemi automatici di rilevamento e sanzionamento degli eccessi di velocità, utilizzando tecnologie telematiche già ampiamente sviluppate, ma ancora sottoposte a pesanti condizionamenti normativi e giuridici. In altri casi, con l'adozione di sistemi complementari di segnaletica, come la visualizzazione di mezzerie e banchine pedonali salvagente con bandierine rifrangenti in corso Francia, è stato verificato la riduzione dell'incidentalità del 10% e l'azzeramento dei sinistri mortali o con feriti gravi (monitoraggio effettuato dopo un anno di esercizio delle nuove installazioni).

Si osserva tuttavia, che per affrontare complessivamente il problema della sicurezza stradale è necessario adottare azioni concertate, nell'ambito di un piano della sicurezza stradale che intervenga su più fronti quali:

- Coordinamento, regolamentazione e pianificazione attività tra diversi soggetti interessati
- Educazione e sensibilizzazione
- Prevenzione e controlli, repressione comportamenti pericolosi, monitoraggio incidentistica
- Sicurezza intrinseca dei veicoli (uso forzoso dispositivi sicurezza e limitazione velocità)
- Miglioramento infrastrutture: attuazione degli interventi di "traffic -calming" e protezione di aree sensibili (zone residenziali, distretti scolastici e commerciali, aree mercatali), moderazione della velocità su viabilità primaria e gerarchizzazione rete viaria con interventi infrastrutturali.

Dove il progetto sicurezza coinvolge aree con edifici scolastici, nella realizzazione dello stesso, si terrà conto delle esigenze dell'utenza e della necessità di renderlo coerente con la vivibilità e fruibilità da parte dei bambini e allievi.

Interventi realizzati

L'eccesso di velocità da scoraggiare

Le azioni sopracitate attivate dalla Città di Torino sono incluse negli indirizzi e linee guida del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, pertanto pienamente coerenti con le politiche nazionali in corso di attuazione.

Stante l'impegno già richiesto alla Città di Torino, con la partecipazione ai gruppi di lavoro per la formulazione del programma annuale di attuazione del Governo, si ritiene che nell'ambito del Piano Urbano del Traffico sia necessario proseguire nell'attuazione delle attività del Piano della sicurezza stradale già avviate, integrandole ulteriormente con i confronti e gli incentivi previsti a livello governativo.

A questo proposito, la Città di Torino ha predisposto ed inviato al Ministero LLPP - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale- un Progetto Pilota in adesione al bando di gara per la realizzazione di interventi sperimentali per il miglioramento della sicurezza stradale.

5.3 - LA RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO

L'azione dell'Amministrazione Comunale rispetto alle politiche di valorizzazione dello spazio pubblico è ormai evidente e i suoi frutti sono sotto gli occhi di tutti.

Su tale azione è in parte fondata, soprattutto per ciò che concerne la zona centrale, la possibilità di promozione della Città sullo scenario internazionale del turismo di indirizzo culturale. I provvedimenti di pedonalizzazione di spazi urbani precedentemente utilizzati da un poco rispettoso uso dei mezzi privati hanno di fatto avviato l'attuazione di interventi di riqualificazione ambientale che hanno portato alla riconquista di inaspettati ed insospettabili luoghi d'incontro, spazi di contemplazione, punti di respiro - anche non metaforicamente - in un sistema di circolazione pedonale/veicolare sempre più sfavorevole all'entità pedone, alla cui fruizione esclusiva sono garantiti essenzialmente i giardini (pochi nel centro) ed il sistema dei portici oltre a pochi vicoli del "**quadrilatero romano**" e **via Garibaldi** storicamente vietata alle auto. Nuove prospettive visive sono state svelate, nuovi ambiti consacrabili ai grandi momenti di aggregazione sono stati delineati, diverse "perle" del sistema dello spazio pubblico dell'area centrale sono state collegate funzionalmente tra loro.

L'attuazione degli interventi non è ancora completata. Infatti, a parte i più vistosi tasselli mancanti su cui, a breve termine, dovranno essere condotti gli ineludibili interventi riorganizzativi (**piazza Vittorio Veneto e piazza San Carlo, piazza Statuto**, ecc.), l'azione dovrà essere rivolta in maniera sostanziale nelle porzioni più esterne del tessuto urbano.

Alcuni grandi interventi sono già stati conclusi (**l'area Abba, piazza Galimberti e il primo tratto della Spina Reale**), ma altre azioni sono in corso di definizione. Alcune di esse sono di ampia portata (ad es.: la programmata articolazione di fasi attuative della riqualificazione ambientale **dell'area di via Catania**), altre sono il necessario rafforzamento di quanto parzialmente avviato (**il secondo tratto di Spina Reale**), altre rappresentano piccoli, preziosi tasselli di un trattamento che vuole porre la periferia nelle dovute condizioni di dignità formale per sviluppare (o far rinascere) nuove centralità (ad es: **piazza Montale alle Vallette, piazza Pola a Mirafiori**).

L'azione è corale, Settori comunali e Soggetti esterni, sono impegnati in questo sforzo: il "**Progetto Periferie**" tramite i Programmi di Recupero e Riqualificazione Urbana, il comitato "**The Gate**" con il coordinamento delle priorità improrogabili **sull'area di Porta Palazzo**, i privati che, nell'ambito di P.E.C., concessioni convenzionate e parcheggi pertinenziali, realizzano quali opere a scomP.U.T.o parti dello spazio pubblico che caratterizzeranno l'immagine minuta della città di domani. Ma anche poderosi interventi quali il **Piano "Torino, città d'acque"**, sebbene rivolti essenzialmente al recupero ambientale del biotopo fluviale urbano, interfacciano la riqualificazione dello spazio pubblico. E ancora il **programma "Cento Piazze"**, esplicito anche attraverso la qualificante forma del concorso di progettazione, sta contribuendo alla creazione di un nuovo atteggiamento progettuale nei confronti dello spazio pubblico delle più deboli porzioni del tessuto cittadino. Infine i grandi interventi infrastrutturali disegnati dal P.R.G. quali la **Spina Centrale** e la linea di metropolitana sotterranea, la realizzazione complessiva della linea e il prolungamento della **linea tram 4**, concorrono anch'essi alla messa in valore di luoghi svelati, alla costruzione di nuovi spazi di relazione rispondenti alle nuove esigenze nel rispetto dei caratteri torinesi pregnanti (il viale della Spina), alla definizione di future centralità, alla rimessa in discussione (con il cantiere della metropolitana) di piazze e luoghi logorati, bisognosi di urgenti provvedimenti strutturali e di dettaglio.

Piano della Sicurezza Stradale

Progetto pilota

Gli spazi pubblici ritrovati

I principali interventi di riqualificazione avviati

La decisione, la volontà di proseguire per la strada già avviata, è palesata dal fatto che una delle politiche strutturanti la programmazione della Divisione Ambiente e Mobilità è ora definita "Riqualificazione Spazio Pubblico": ad essa sono associati i programmi di miglioramento qualitativo, funzionale e quantitativo, mirato all'incremento della pedonalità, di strade, piazze e delle aree verdi oltre che il programma di disciplina, controllo e gestione dello spazio pubblico sviluppato attraverso piani e regolamenti specifici, la loro relativa gestione, il controllo del territorio, le comunicazioni con l'utenza e la promozione dell'immagine urbana.

Gli obiettivi raggiunti nel corso del P.U.T. 1995

L'amministrazione Comunale ha avviato, sin dal 1992, un programma di interventi di riqualificazione ambientale dello spazio urbano mediante la progettazione e realizzazione di opere rivolte alla risistemazione del centro storico, adeguandolo alle nuove esigenze della collettività nel rispetto della "memoria", e interventi nella periferia tali da sostituire al "vuoto urbano" spazi di città in cui vivere.

Ciò ha prodotto circa 30 interventi di riqualificazione di cui 16 nel centro storico e 14 in aree periferiche. Sono stati interessati dal processo di riqualificazione nel centro storico circa 118.000 mq. di suolo pubblico con un investimento di circa 39 miliardi.

Una sempre più diffusa e crescente richiesta di miglioramenti di qualità ambientale ed architettonica, frutto di una nuova coscienza dei cittadini, ha reso il programma meritevole di prosecuzione e di intensificazione, continuando il recupero e la valorizzazione delle aree storiche ed ampliando le azioni sui borghi e le periferie più degradate valorizzando le forme di autorganizzazione dei cittadini.

E' nata così, nel 1996, l'idea 100 piazze per Torino: un contenitore programmatico, aperto, di interventi sullo spazio pubblico che ha individuato ambiti da riqualificare tenendo conto di due aspetti prioritari: investire i processi di degrado territoriale ed ambientale e riqualificare o creare nuovi "cuori" attraverso il ridisegno dello spazio pubblico, con attenzione alla qualità urbana ed ambientale.

Così in area centrale, nei borghi e nelle aree periferiche sono stati individuati un insieme di luoghi che, potenzialmente, potevano essere trasformati in veri e propri "centri", non soltanto in senso geografico ma, soprattutto, in quanto luoghi urbani la cui riqualificazione potesse innescare processi di rivitalizzazione sociale e culturale.

Si è puntato molto sulla qualità dei progetti adottati, sulla loro capacità di produrre un positivo impatto sociale ed ambientale, condiviso dai cittadini del luogo, frutto di un processo di coordinamento di tutte le componenti che interagiscono in quel determinato luogo.

Comune a tutti i progetti compresi nel programma - soprattutto per quelli condotti nelle periferie -, l'obiettivo raggiunto è stato quello di un **rinnovato senso di appartenenza** da parte degli abitanti, alla propria città, verificato attraverso una più diffusa frequentazione dei nuovi "luoghi" definiti dai progetti ed un più accentuato rispetto verso la cosa pubblica che acquista dignità se è capita, giustificata e, quindi, sentita come propria dai residenti e dai visitatori.

Un altro obiettivo raggiunto con gli interventi in area centrale, è quello della partecipazione alla definizione di una **nuova immagine della Città**, che, soprattutto con l'avvicinarsi dei futuri Giochi Olimpici invernali, (oltre all'occasione già offerta dal Giubileo 2000), sarà sempre più messa in prima pagina.

Un ulteriore obiettivo raggiunto è stato quello del miglioramento della qualità del costruito privato, costretto al rapporto con il rinnovato spazio pubblico: ogni intervento di riqualificazione ambientale ha comportato una rivalutazione degli immobili circostanti e gli effetti sono stati quelli della ristrutturazione edilizia e della rivitalizzazione commerciale.

Gli obiettivi da raggiungere nel P.U.T. 2001

Per riqualificare in modo possibilmente omogeneo gli spazi pubblici e le aree pedonali, devono essere applicati, nelle fasi di progettazione, dei criteri e parametri di riferimento generale, così articolati:

- valutazioni attente sulle valenze e caratteristiche ambientali di ogni area pedonale che s'intende realizzare (prevalenza di ambiente storico-architettonico culturale; prevalenza di ambiente commerciale; ecc.);
- miglioramento dell'accessibilità alle aree pedonali con i mezzi di trasporto pubblico, pur mantenendo e garantendo comunque un'accessibilità veicolare privata agli aventi titolo, seppure a velocità moderata;

Gli obiettivi già raggiunti col P.U.T.'95

Il progetto 100 piazze per Torino

Rinnovato senso di appartenenza

Nuova immagine della Città

Gli obiettivi del P.U.T. 2001

- riqualificazione delle pavimentazioni, dell'illuminazione pubblica e dell'arredo al fine di migliorare realmente l'immagine complessiva dello spazio pubblico;
- realizzazione di alcune aree di parcheggio per i veicoli privati in prossimità delle aree pedonali, anche di piccole-medie dimensioni, sia a raso che multipiano;
- incentivazione e promozione contestuali di interventi di riqualificazione, da parte di privati e di altri Enti pubblici e/o privati proprietari degli immobili prospicienti le aree pedonali.

Anche per quanto riguarda le "aree ambientali" e le "zone a traffico moderato" (20-30 km/h) si sono individuati i criteri generali da applicare ad un'attenta progettazione:

- riduzione della capacità della strada, incrementando gli spazi destinati ai pedoni, ai ciclisti, al gioco dei bambini (sia con uso esteso di elementi dissuasori, sia con risagomatura della carreggiata);
- moderazione della velocità, non solo con regolamentazioni appropriate, ma anche con dispositivi fisici di rallentamento (dossi, dissuasori, pavimentazioni differenziate, flessi ed ostacoli); riorganizzazione della sosta, creando stalli ben delimitati e proteggendo gli attraversamenti pedonali;
- diversa condotta di guida, ribaltando il diritto di precedenza sulle componenti più deboli del traffico (pedoni, ciclisti);
- incentivazione della mobilità alternativa: percorsi pedonali e ciclabili;
- realizzazione di aree pedonali con riqualificazione spazi pubblici.

Per lo sviluppo di progetti di area e di riqualificazione di spazi urbani è necessario fare riferimento alla delimitazione prevista dal nuovo PRGC di Torino di circa 40 ambiti urbani ove sviluppare "progetti unitari su suolo pubblico". Gli interventi di riqualificazione in questi ambiti sono definiti dall'art. 25 delle Norme Urbanistico-Edilizie di Attuazione, che prevede i seguenti indirizzi:

- qualificazione degli spazi pubblici: strade, slarghi e piazze, marciapiedi e spazi pedonali, il coordinamento degli arredi stradali e la definizione delle piste ciclabili;
- organizzazione e valorizzazione del verde e degli spazi non costruiti;
- localizzazione di eventuali parcheggi collettivi con l'indicazione delle rampe di accesso e di uscita su suolo pubblico e la definizione delle opere di arredo e verde per migliorarne l'inserimento nell'ambiente;
- allineamenti dei nuovi fabbricati, altezza dei nuovi edifici o degli ampliamenti, individuazione dei cono visuali e dei profili da valorizzare.

Si ricordano ancora alcuni interventi già ultimati, avviati, o di prossimo avvio di riqualificazione di spazi pubblici conseguenti ai grandi cantieri.

- riqualificazione degli spazi pubblici dell'asse della "spina Centrale in cui il 1° lotto è quasi terminato ed i lavori del 2° sono già avviati
- contestualmente all'avvio dei lavori della linea 1 di metropolitana, è stato predisposto un concorso di idee per la riqualificazione delle piazze Bernini, Rivoli e Massaua
- in concomitanza dei lavori di prolungamento e di riorganizzazione della linea tranviaria 4, è stato predisposto uno specifico progetto di riambientazione urbanistico-transportistica, al fine sia di ricercare aree e siti di possibile trasformazione adiacenti al tracciato della linea (per giardini, parcheggi, ecc.), sia per riqualificare le "porte" di ingresso in città (Caio Mario, Stura-Giulio Cesare) sia ancora per omogeneizzare gli elementi di illuminazione pubblica e di arredo.

***Aree ambientali
e zone a traffico
limitato***

***Progetti unitari su
suolo pubblico***

***La riqualificazione di
spazi pubblici
conseguente ai grandi
cantieri***

Nell'ambito del programma triennale delle OO.PP. 2001-2003 sono previsti, interventi puntuali per la valorizzazione, il recupero e la riqualificazione dello spazio pubblico urbano.

In particolare nell'anno **2001** si prevedono le seguenti realizzazioni:

area centrale

- piazza Bodoni
- piazza Vittorio Veneto (primo ambito di intervento)

aree periferiche

- 1° intervento su via Catania e limitrofe, nel quartiere Aurora-Rossini (1° lotto)
- piazza Freguglia a Cavoretto
- piazza Montale
- area Quartiere Arquata
- san Pietro in Vincoli

piazza Falchera (programma "Cento Piazze per Torino")

si prevedono le seguenti progettazioni:

area centrale

- via XX Settembre e completamento Area Duomo

aree periferiche

- via e piazza Borgodora
- via Bologna angolo via Alessandria
- 1° intervento su via Catania e limitrofe (2° lotto)
- piazza Livio Bianco (programma "Centopiazze per Torino")

nell'anno **2002** si prevedono le seguenti realizzazioni:

area centrale

- piazza della Repubblica (The Gate)
- piazza Vittorio Veneto (secondo ambito di intervento)

aree periferiche

- piazza S. Bernardino e via Di Nanni (programma "Centopiazze per Torino")
- 2° intervento su via Catania e limitrofe
- piazza Guala (programma "Centopiazze per Torino")
- piazza Chiesa della Salute

nell'anno **2003** si prevedono le seguenti realizzazioni:

- Spina Reale (II intervento Giachino-Stazione Dora)
- Piazza Campidoglio
- piazza Santa Giulia
- via Tartini
- piazza Bernini
- piazza Massaua
- piazza Rivoli

Ambito 1 - PIAZZA STATUTO - PIAZZA ARBARELLO - PIAZZA SAVOIA - ISOLATO S. ELIGIO

Piazza Statuto: con la realizzazione del sottopasso veicolare Inghilterra-Oddone il traffico superficiale di piazza Statuto diminuirà. Si può verificare se, nel lato est dello stesso, è possibile realizzare un parcheggio di attestamento al centro (con accesso-uscita dal sottopasso) considerando la piazza Statuto come "porta" di accesso pedonale al centro storico. La parte più architettonica della piazza (lato est) adiacente a via Garibaldi può essere liberata dalle auto in sosta (circa 100 p.a.). Sarebbe così possibile risistemare il suolo pubblico con eventuale eliminazione dell'esistente anello dei binari.

Piazza Arbarello: per riqualificare l'area di piazza Arbarello è necessario eliminare l'attuale sosta a raso (circa 140 p.a.). Parte di tali posti possono essere riposizionati nel parcheggio a barriera della Cittadella (al posto dei compattatori Amiat), e successivamente con un intervento di ristrutturazione /ampliamento, del parcheggio interrato di proprietà comunale.

Piazza Savoia: anche l'intervento di riqualificazione di piazza Savoia comporta l'allontanamento di gran parte degli attuali 100 posti auto a raso.

Isolato S. Eligio: il PRGC prevede in tale area la ricostruzione dell'isolato con la realizzazione anche di un parcheggio interrato. Tale parcheggio può essere sostitutivo dei posti auto eliminati in Piazza Savoia e in parte di Piazza Arbarello.

Interventi previsti nel programma 2001/2003

**Ambito 1
piazza Statuto
piazza Arbarello
piazza Savoia
isolato S. Eligio**

Ambito 2 - VIA XX SETTEMBRE - PORTE PALATINE - PIAZZA IV MARZO - ISOLATO S. STEFANO

Nell'estate 2002 inizieranno i lavori di riqualificazione di Via XX Settembre (da via Bertola al Duomo). Successivamente, dopo la riqualificazione di Piazza San Giovanni, si completeranno i lavori sino a Corso Regina Margherita. La via assumerà l'aspetto simile alla Via Milano.

L'area delle **Porte Palatine** rientra nella zona archeologica e sarà oggetto di concorso di progettazione.

La **piazza IV Marzo**, in seguito allo spostamento degli Uffici Giudiziari, sarà riqualificata, e si potranno ridurre gli spazi di sosta.

Ambito 3 - PIAZZE CARLO FELICE - LAGRANGE - PALEOCAPA

Si propone di rendere pedonali le piazze **Lagrange** e **Paleocapa** eliminando la sosta veicolare, anche a lato del giardino Sambuy. Tali posti auto possono essere recuperati nell'ambito del previsto parcheggio interrato di Porta Nuova.

Piazza San Carlo.

Si ribadisce l'obiettivo della pedonalizzazione totale o parziale della piazza con un adeguato numero di posti auto sotterranei. Tuttavia, considerata la complessità viabilistica del contesto urbano compreso tra le vie Carlo Alberto - Lagrange e XX Settembre - Arsenale e tra corso Vittorio Emanuele II, via Po, piazza Castello e via Pietro Micca, dovrà essere sviluppato un piano esecutivo del traffico che valuterà le esigenze relative ai flussi veicolari e alla sosta, sia in superficie che in sotterraneo.

Ambito 4 -VIA LAGRANGE, ACCADEMIA DELLE SCIENZE, CARLO ALBERTO, ACCADEMIA ALBERTINA

Sino ad ora si è provveduto a razionalizzare la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico che transitano in senso opposto ai veicoli privati nelle vie Lagrange e Carlo Alberto. Nel 1995 si è aperto il parcheggio interrato Roma" (320 posti auto) mentre nel 1998 si è riaperto, completamente ristrutturato il parcheggio interrato Bodoni (450 posti auto) ambedue gestiti dall'ACI.

È stata avviata la sperimentazione di pedonalizzazione della piazza San Carlo con la chiusura al traffico prima dalle ore 20 dei giorni prefestivi alle ore 24 dei giorni festivi, ed ultimamente solo nei giorni festivi dalle ore 10 alle ore 20.

Via Lagrange, Accademia delle Scienze, Carlo Alberto, Accademia Albertina

Si sono studiate 3 soluzioni alternative per la riorganizzazione delle mobilità e la riqualificazione di tali vie, rapportandole entrambe sia alla decisione già assunta di mantenimento ed ampliamento della sede del Museo Egizio in via Accademia delle Scienze, sia della previsione di pedonalizzazione della Piazza San Carlo con l'eventuale realizzazione del sottopasso veicolare e di un parcheggio interrato.

Ipotesi a

In via **Lagrange** la soluzione proposta prevede l'eliminazione del traffico veicolare privato ed il miglioramento della mobilità pedonale e del transito del mezzo pubblico:

Si prevede l'ampliamento dei marciapiedi a circa m. 3.00 e la realizzazione di una corsia, in asse alla via, con una sezione di m. 4,00, da riservare al transito dei mezzi pubblici e agli aventi diritto, e individuando spazi per le operazioni di carico e scarico merci nei punti necessari; La via **Lagrange** potrebbe essere organizzata a raso, con le parti pedonali delimitate da elementi di arredo, tipo la vie Milano e prossimamente la via XX Settembre.

In via **Carlo Alberto** viene mantenuta l'attuale organizzazione con il transito veicolare privato in direzione sud e quello del mezzo pubblico in direzione nord.

**Ambito 2
via XX Settembre
Porte Palatine
piazza IV Marzo
isolato S. Stefano**

**Ambito 3
piazze
Carlo Felice
Lagrange
Paleocapa
San Carlo**

**Ambito 4
vie
Lagrange, Accademia
delle Scienze,
Carlo Alberto,
Accademia Albertina**

Ipotesi b

La soluzione prevede di **eliminare il transito del tram** dalle vie **Lagrange** e **Accademia delle Scienze** e di riorganizzare la via **Lagrange migliorando la fruibilità pedonale** sui due lati con l'ampliamento dei marciapiedi a m. 3,00, realizzando **una corsia per il transito veicolare privato** (direzione nord) **in asse alla via**, con una sezione di m. 4,00, e individuando spazi per le operazioni di carico e scarico merci nei punti necessari.

La via **Lagrange** potrebbe essere organizzata a raso, con le parti pedonali delimitate da elementi di arredo, tipo la via **Milano** e prossimamente la via **XX Settembre**.

Si mantengono gli attuali sensi di marcia veicolare nelle vie **Lagrange** e **Carlo Alberto**, mentre in via **Accademia Albertina** è necessario prolungare la corsia riservata al mezzo pubblico da via **Giolitti** a via **Po**, istituendo il senso unico al traffico veicolare in direzione sud, da via **Po** a via **Giolitti**.

Il tram transiterebbe:

- in direzione nord in via **Accademia Albertina** (ripristinando il binario esistente)
- in direzione sud in via **Carlo Alberto** utilizzando i binari esistenti e realizzando le banchine di fermata in centro via.

Ipotesi c

Nell'ipotesi c, oltre a quanto descritto nell'ipotesi b, si valuta anche di rendere completamente pedonale la piazza **Carlo Alberto** eliminando il transito del tram dalla piazza stessa.

Questo comporta lo spostamento della linea 18 sulla via Accademia Albertina nelle due direzioni e la riqualificazione della via stessa rendendola riservata al mezzo pubblico e migliorando nel contempo la fruibilità pedonale, riorganizzandola a raso, ricavando il canale centrale per il transito dei mezzi e pubblici e ampliando le parti pedonali, delimitandole con elementi di arredo (fioriere) e paletti dissuasori, e individuando spazi per le operazioni di carico e scarico merci nei punti più opportuni.

I flussi di traffico che attualmente percorrono la via in direzione sud sarebbero ripartiti sulle vie **Carlo Alberto** e **San Francesco da Paola**.

Via **Carlo Alberto** potrebbe **mantenere il senso di marcia attuale** in direzione sud ed essere riorganizzata con la **sosta in linea su di un lato** e l'ampliamento dei marciapiedi per **migliorare la fruibilità pedonale**;

Via **Lagrange**, da piazza **Paleocapa** a via **Maria Vittoria**, potrebbe essere organizzata a raso, con le parti pedonali delimitate da elementi di arredo, tipo la via **Milano** e prossimamente la via **XX Settembre**., ampliando i marciapiedi a m. 3,25 e realizzando la corsia veicolare in asse alla via con una sezione di m. 3,50, mantenendo la direzione nord veicolare e individuando spazi per le operazioni di carico e scarico merci nei punti più opportuni.

Delle precedenti ipotesi l'Amministrazione Comunale ritiene di privilegiare l'ipotesi C, demandando le verifiche di compatibilità e di attuazione alla successiva progettazione esecutiva.

Ambito 5 – ROSSINI- PARCHEGGIO SAN MAURIZIO – ROSSINI - PARCHEGGIO ALDO MORO

Via Rossini. Considerando che su tale via transitano giornalmente circa 14.500 veicoli tratto **San Maurizio - Po** e circa 11.000 tratto **Regina Margherita- San Maurizio**, si propone di mantenere la direzione verso nord al traffico misto (mezzi pubblici e privati) e di riservare la direzione verso sud al transito dei mezzi pubblici (linea 18 e bus 68).

Parcheggio Rossini - San Maurizio. Si prevede la realizzazione di tale parcheggio (da 300 a 570 posti auto a seconda della soluzione prescelta) che è ubicato in parte sotto il sedime stradale di corso **San Maurizio**, ed in parte a fianco di **Via Rossini** da corso **San Maurizio** all'**Auditorium RAI**.

**Ambito 5
va Rossini-
parcheggio San
Maurizio – Rossini
parcheggio Aldo Moro**

Ambito 6 - PIAZZA CARLO EMANUELE II - PIAZZA VALDO FUSI - PIAZZE CAVOUR E MARIA TERESA - PARCHEGGIO CAIROLI

Piazzale Valdo Fusi

Sono avviati i lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato di 675 posti auto, con risistemazione superficiale di una piazza - giardino.

Piazza Cavour e Maria Teresa

La riqualificazione di tali piazze comporta l'allontanamento dal suolo pubblico di circa 230 posti auto, che possono essere ampiamente recuperati nel previsto parcheggio Cairoli (circa 440 posti auto).

Piazza Carlo Emanuele II (Carlina)

La riqualificazione della piazza comporta l'allontanamento di circa 90 posti auto, pur mantenendo gli attraversamenti veicolari di Via Maria Vittoria e di Via Accademia Albertina.

Ambito 7 - PIAZZA VITTORIO VENETO - PONTE VITTORIO EMANUELE I - NUOVO PONTE SAN MAURIZIO E SOTTOPASSO GRAN MADRE - MONTE DEI CAPPUCCINI

Nuovo Ponte San Maurizio e sottopasso Gran Madre

Il "Nodo Gran Madre" comprende la Piazza Vittorio Veneto, il complesso della Gran Madre di Dio, le sponde fluviali del Po, l'esistente ponte Vittorio Emanuele I, ed il previsto ponte sul prolungamento est del Corso San Maurizio.

Oltre alla realizzazione del ponte San Maurizio, che permetterà di dare maggior continuità pedonale al ponte Vittorio Emanuele I, si propone la realizzazione di un sottopasso veicolare per collegare il Corso Moncalieri con il Corso Casale sotto la Piazza Gran Madre, con l'obiettivo di alleggerire sensibilmente il traffico di attraversamento che transita giornalmente di fronte alla Chiesa della Gran Madre di Dio.

Monte dei Cappuccini

Per migliorare l'accessibilità pedonale al piazzale panoramico del Monte dei Cappuccini, luogo con una forte valenza storico-culturale e con il Museo della Montagna, si propone di realizzare un percorso meccanizzato di risalita. Si potrà così limitare l'accesso veicolare al piazzale ai veicoli di servizio e ai disabili.

**Ambito 6
piazze
Carlo Emanuele II
Valdo Fusi
Cavour
Maria Teresa
parcheggio Cairoli**

**Ambito 7
piazza Vittorio Veneto -
ponte Vittorio Emanuele I
nuovo ponte San Maurizio
sottopasso Gran Madre
Monte dei Cappuccini**

DELIBERA G.C. del 19/06/2002 N. 0155/006

SINTESI (ALL.1)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA (ALL.2)

PROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ (ALL.3)

FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARE (ALL.4)

VALUTAZIONI DI SISTEMA A SUPPORTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
NELL'AREA DI TORINO

Parte 1^a - Presentazione - Valutazioni sui sistemi di trasporto (ALL.5)

VALUTAZIONI DI SISTEMA A SUPPORTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
NELL'AREA DI TORINO

Parte 2a - Valutazione di varianti alla viabilità di alcune intersezioni critiche
dell'area urbana di Torino tramite micro-simulazione del traffico (ALL.6)

VALUTAZIONI DI SISTEMA A SUPPORTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
NELL'AREA DI TORINO

Parte 3a - Limitazione del traffico e impatto ambientale
Progetto ISTMO per lo sviluppo e integrazione degli strumenti
analitici a supporto della mobilità sostenibile - studio di fattibilità (ALL.7)

RICERCA SULLA MOBILITÀ 2000 (ALL.8)

PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI (PUP 2001) (ALL.9)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA CON PLANIMETRIE

PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI (PUP 2001) (ALL.10)

SCHEDE TECNICHE DEI PARCHEGGI PROPOSTI

SCENARI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ E DI RIQUALIFICAZIONE
DELLO SPAZIO PUBBLICO IN AREA CENTRALE (ALL.11)

STRATEGIE DI SVILUPPO DEL SISTEMA TRANVIARIO (ALL.12)

INDICE TAVOLE

- TAV. 1**
Inquadramento territoriale (P.G.T.U.) Torino e comuni limitrofi –
trasporto pubblico
- TAV. 2**
Inquadramento territoriale (P.G.T.U.) Torino e Comuni limitrofi –
gerarchia viaria
- TAV. 3**
Trasporto pubblico collettivo
- TAV. 4**
Provvedimenti di viabilità per il miglioramento del trasporto pubblico collettivo –
percorsi riservati e protetti
- TAV. 5**
Gerarchia viaria P.U.T. 1995 – lungo periodo
- TAV. 6**
Gerarchia viaria
- TAV. 7**
Sistema sosta a raso
- TAV. 8**
Proposta programma di intervento integrata con le linee di forza del trasporto
- TAV. 9**
Parcheggi pertinenziali
- TAV. 10**
Rilevamento incidenti stradali – anno 1997/1998
- TAV. 11**
Rilevamento incidenti stradali – anno 2000
- TAV. 12**
Progetto sicurezza – quadro generale degli interventi
- TAV. 13**
Piste ciclabili