

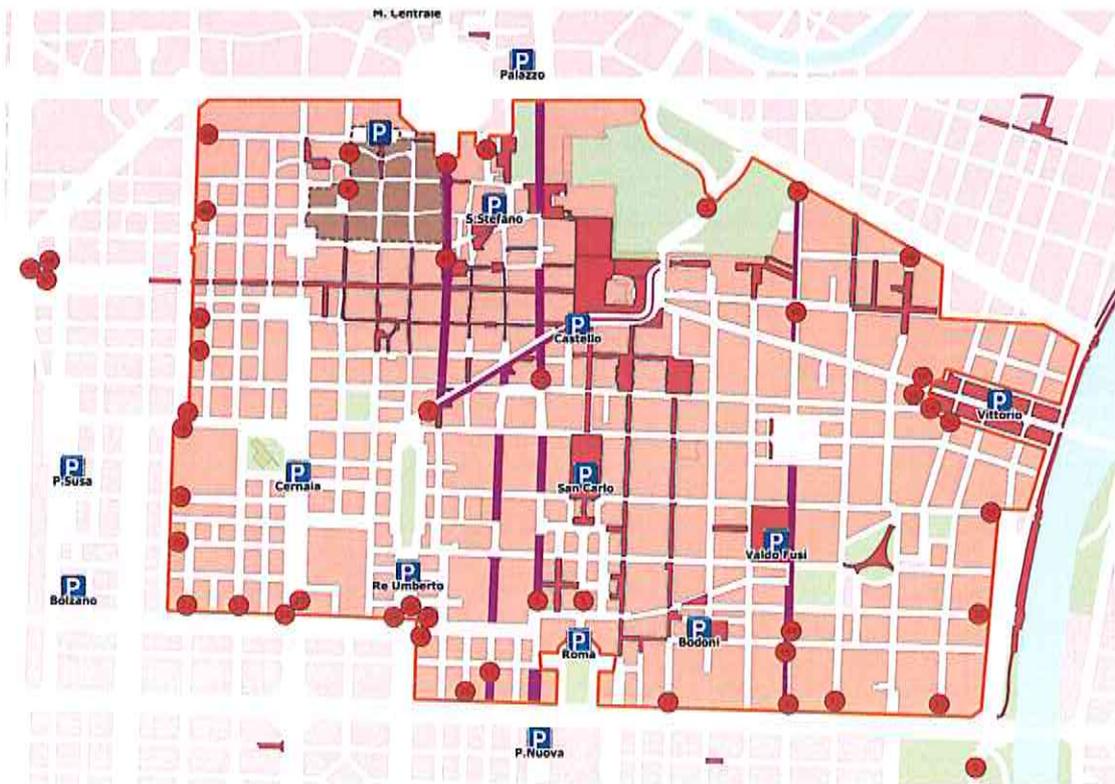


**CITTA' DI TORINO**

**Relazione illustrativa di aggiornamento al Piano Urbano del Traffico (PUT)**

**Febbraio 2020**

## La nuova gestione della ZTL centrale (in aggiornamento al PUT)



## La ZTL centrale di Torino

Dopo 25 anni dalla prima istituzione della ZTL, che limita il traffico in sole tre ore del mattino (dalle 7:30 alle 10:30) e consente il transito nel restante periodo, la Città intende, anche in coerenza con i provvedimenti vigenti nelle principali città italiane ed europee che prevedono zone a traffico limitato con orario di applicazione molto esteso, adottare nuove misure volte alla riqualificazione e salvaguardia dell'area centrale e corrispondere nel contempo alle attuali esigenze di contenimento del traffico e delle emissioni inquinanti.

Questa necessità ha indotto l'amministrazione ad individuare ulteriori misure di contenimento del traffico concentrato nell'area centrale, favorendo dei comportamenti di mobilità sostenibile volti alla riduzione dell'utilizzo del veicolo privato a vantaggio dell'utilizzo del trasporto pubblico e altre forme di mobilità sostenibile, soprattutto intervenendo sul contenimento del traffico di attraversamento, ossia del traffico che non ha una specifica destinazione all'interno dell'area centrale.

Peraltro l'idea di salvaguardare l'area centrale e l'intero territorio cittadino dalle esternalità negative derivanti dal traffico era già alla base del Piano Urbano del Traffico del 2001 la cui finalità prioritaria era quella di garantire la mobilità dei cittadini riducendo i livelli di traffico e le situazioni di congestione. Da questo derivava l'obiettivo di aumentare la competitività del trasporto pubblico nei confronti del trasporto privato. Tale necessità era particolarmente pressante alla luce dei sempre più consistenti problemi di inquinamento ambientale. Gli obiettivi principali del PUT 2001 erano:

- **Migliorare la qualità dell'aria**, adottando una serie di misure volte a contrastare l'inquinamento atmosferico prodotto dalla circolazione veicolare;

- **Favorire e potenziare il servizio di trasporto pubblico** per aumentarne la competitività nei confronti del trasporto privato. Tale necessità è particolarmente pressante alla luce dei sempre più consistenti problemi di inquinamento ambientale.
- **Aumentare la fluidità del traffico cittadino e migliorare la sicurezza della circolazione stradale**, con particolare riguardo alle categorie di utenti deboli quali pedoni e ciclisti al fine di incentivare la mobilità sostenibile.

Per la mobilità nell'area centrale, il Put 2001 definiva le scelte strategiche, e nell'allegato 11, "Scenari di riorganizzazione della mobilità e di riqualificazione dello spazio pubblico in area centrale", considerava "prioritario, confermare e privilegiare la viabilità a corona del centro, attuando interventi di fluidificazione del traffico e nel contempo differenziare e distribuire il traffico interno al centro, individuando altri luoghi da riqualificare a integrazione del percorso intrapreso con il primo Piano Urbano del traffico del 1995, in cui si era cominciato a scoraggiare e non considerare le vie del centro storico come vie di attraversamento nord – sud della città attraverso la regolamentazione degli accessi della ZTL centrale, dall'altra a valorizzare alcuni luoghi con interventi di pedonalizzazione, istituzione di sensi unici e di vie riservate al trasporto pubblico, regolamentazione della sosta.

Nel Piano Esecutivo del Traffico dell'Area Centrale, quale piano di dettaglio del PUT (Petac 2004 Del. G.C. Mecc. 0404012/006 del 20 maggio 2004), si esplicitavano e confermavano le finalità degli obiettivi del PUT 2001, definendo come scelta di base "la tutela della qualità ambientale dell'area, riducendo progressivamente la circolazione privata di attraversamento e, contemporaneamente, garantendo la viabilità locale di distribuzione".

Nel 2004 è stato introdotto il sistema di porte elettroniche di controllo degli accessi veicolari nella ZTL, che misurava allora circa 1 kmq, per raggiungere nel 2010 la dimensione attuale di circa 2.6 kmq, con tutti gli accessi infrastrutturati con varchi elettronici.

Si è constatato in questi anni che, in prossimità della scadenza dell'orario di vigenza delle restrizioni alla circolazione, si verificano accodamenti e congestioni che causano fenomeni d'inquinamento in prossimità dei varchi d'ingresso e che il fenomeno persiste, vanificando in parte gli obiettivi alla base del provvedimento.

Nel corso del 2018 è stato completato il nuovo asse stradale costituito dal Viale della Spina Centrale, da largo Orbassano a via Breglio, realizzato sulla copertura del passante ferroviario. La posizione del nuovo asse viario, in adiacenza al centro storico, ha aumentato significativamente l'offerta di viabilità di attraversamento e di distribuzione cittadina, fornendo una valida alternativa ai consueti percorsi svolti impropriamente percorrendo le vie del centro.

La nuova infrastruttura viabile, in fase di completamento nella periferia nord del territorio cittadino, consente di perseguire con maggior efficacia l'obiettivo di decongestionare le vie centrali, da preservare per le caratteristiche dimensionali e urbanistiche, all'interno di un'area ad alta valenza storico-architettonica, quale è quella centrale.

Il Viale della Spina Centrale è organizzato con due carreggiate centrali suddivise in tre corsie per senso di marcia destinate al traffico di attraversamento, due controviali destinati alla circolazione di distribuzione, oltre alla presenza di piste ciclabili che dalle periferie si connettono con quelle dell'area centrale. La capacità della infrastruttura è ampiamente in grado di soddisfare la domanda di mobilità durante l'attuale orario di

vigenza delle restrizioni della circolazione in ZTL, e manterrà un buon livello di servizio anche con l'estensione dell'orario di limitazione.

Come evidenziato dalle conclusioni dello studio di fattibilità commissionato, nell'ambito del Progetto PON Metro, dalla Città alla società 5T s.r.l. svolto in collaborazione con il Centro Interdipartimentale FULL (Future Urban Legacy Lab) del Politecnico di Torino, basato su analisi trasportistiche e tecnico-economiche), i flussi di traffico che attualmente attraversano la ZTL nell'orario di non vigenza del provvedimento, costituiscono il 18% del traffico nell'area e nel contempo ha escluso che l'estensione dell'orario e l'introduzione della tariffazione degli accessi possa determinare significativi incrementi della congestione nelle vie contigue alla zona soggetta a restrizioni, in particolare sugli assi a Corona della ZTL.

Pertanto al fine di perseguire i sopra indicati obiettivi e per affrontare le criticità evidenziate si propone un aggiornamento che riguarda l'area urbana centrale ed ha ad oggetto una nuova disciplina della circolazione nella ZTL centrale, definendo le modalità di funzionamento basate sull'introduzione della tariffazione degli accessi o "congestion charge", come azione indicata dal Piano regionale della qualità dell'aria, in grado di migliorare gli effetti positivi delle scelte di Piano.

La Città, intende pertanto prolungare l'orario di contenimento degli accessi nella ZTL centrale, dall'attuale fascia oraria 7.30-10.30 ad una più ampia 7.30-19.30 di tutti i giorni feriali escluso il sabato e la domenica, e nel contempo introdurre un sistema di tariffazione degli accessi. In particolare intende associare l'acquisizione del diritto di accesso con la fruizione della sosta a raso o in struttura, per un tempo definito e senza ulteriori costi per l'utente.

Le nuove regole che si intendono introdurre, che costituiranno le regole di "Torino Centro Aperto", oltre ad essere volte a diminuire il traffico veicolare nel centro, mirano a migliorarne la vivibilità, favorendo l'utilizzo regolare della sosta in superficie e in struttura e quindi a valorizzare le attività produttive, commerciali e di servizi presenti, offrendo la possibilità di accedervi con il mezzo pubblico, a piedi, in bicicletta, e con l'auto privata nel rispetto delle esigenze di riduzione dell'inquinamento atmosferico e di incentivo della mobilità sostenibile. Infatti, l'Amministrazione in questi ultimi anni ha realizzato progetti quali "bike sharing", "car sharing" per sostenere la mobilità condivisa e ha avviato servizi di micro-mobilità elettrica.

Tale soluzione non prevede modifiche all'attuale perimetro della ZTL Centrale, già ampiamente infrastrutturata per il controllo degli accessi e quindi già adeguata per l'applicazione di questo nuovo provvedimento.

Pertanto nella ZTL centrale transitano tutte le linee tranviarie della rete cittadina, alcune la attraversano (4, 13,15), altre percorrono i corsi perimetrali (3, 9, 10, 16). **Il 51% del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano di superficie (in termini di veicoli\*km), è esplicito da linee che attraversano la ZTL o che ne percorrono il perimetro; il servizio prodotto all'interno di tale area corrisponde al 5% del totale (7% considerando le linee che percorrono il perimetro). Il servizio della metropolitana 1 costituisce il 23% del servizio di trasporto pubblico sul perimetro della ZTL, con 5 stazioni su 21 della linea ad oggi realizzata.**

Si aggiunge ancora che GTT sta riorganizzando la rete del trasporto pubblico ai fini di aumentare l'efficienza del servizio con l'aumento della velocità, della frequenza dei passaggi e della copertura sul territorio, per incentivarne l'uso rispetto al mezzo privato.

Nell'ambito della revisione della rete, che sarà attuata a partire dall'estate del 2020, si evidenzia in particolare la realizzazione di due linee autobus ad alta frequenza, il cui percorso corrisponde al futuro tracciato della linea 2 della metropolitana.

L'accessibilità al centro storico migliorerà notevolmente per le zone sud-ovest e nord-est della città, che potranno contare su collegamenti diretti verso piazza Castello, con percorsi più rettilinei e rapidi rispetto a quelli attuali. Verrà inoltre potenziato il servizio svolto dalle linee elettriche Star 1 e Star 2 che collegano i parcheggi di attestamento, posti a corona del centro, con la ZTL, favorendo l'interscambio del mezzo privato con il trasporto pubblico.

Considerando il livello di servizio svolto dalle principali linee che afferiscono alla ZTL Centrale (con riferimento alla numerazione della rete attuale: metro, 4, 5-5b, 10, 11, 13, 14, 15, 18, 19, 27, 51, 55, 56, 57, 58-58b, 61, 63, 67, 68, ST1, ST2), si può notare che nella configurazione futura si avrà un aumento, in termini di posti/h/direzione pari al 4%, e un aumento di posti\*km/h/direzione pari al 9%.

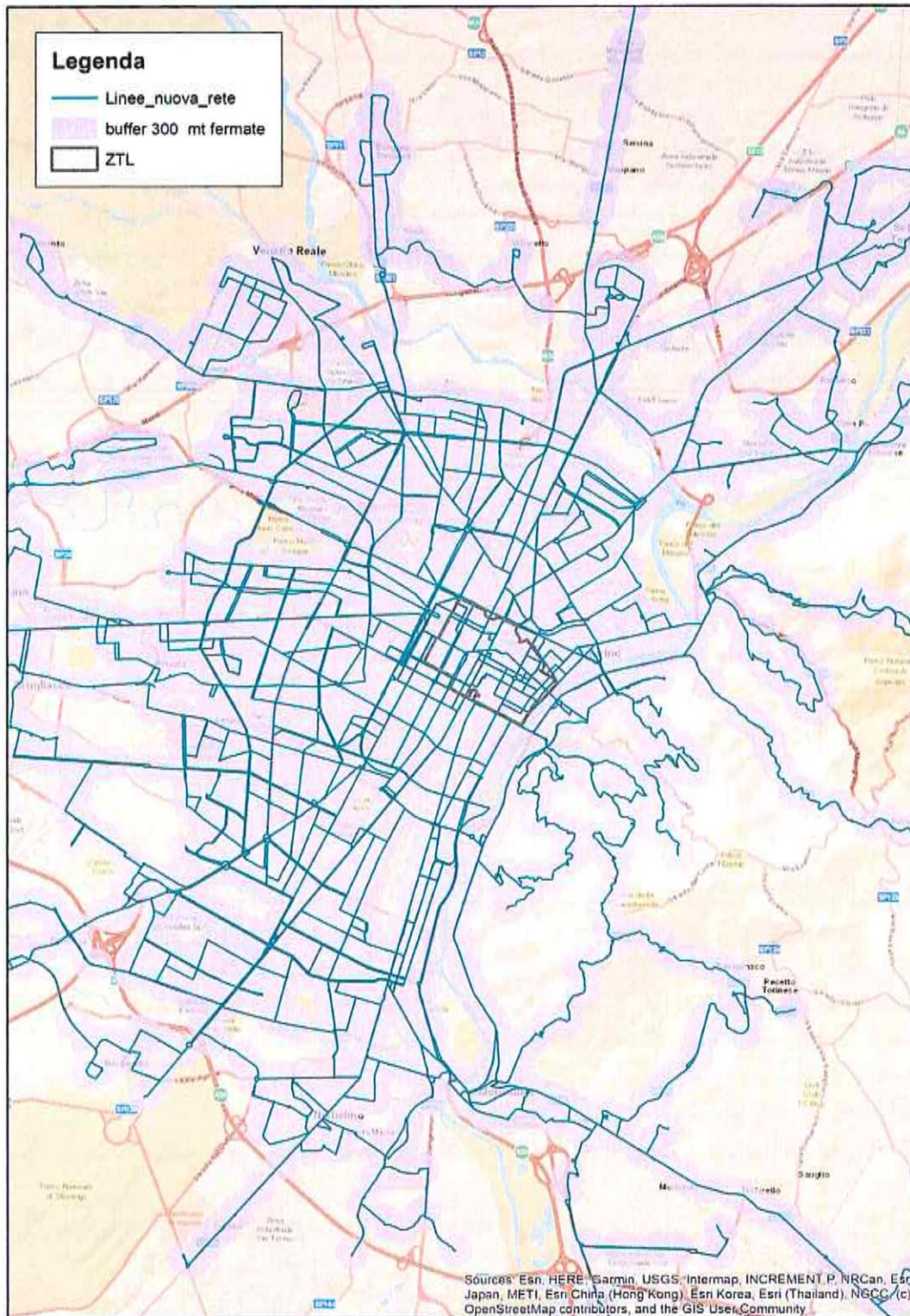
Indicatore	Rete attuale	Nuova rete	Aumento (assol.)	Aumento (%)
Posti/h/direzione	22.227	23.172	945	4%
Posti* km/h/direzione	268.666	292.860	24.194	9%

Nella nuova rete, verrà enfatizzata la gerarchia delle linee, che saranno contraddistinte anche graficamente, attraverso l'uso di colori diversi sulle mappe e sulle paline di fermata.

I tre livelli previsti sono: linee di forza, gestite con tram o bus snodati, rappresentate con colore magenta (vedere mappa sottostante), linee di completamento e linee di estensione.







Quando saranno introdotte le nuove regole di circolazione nella ZTL, la revisione della rete sarà già attuata, e le principali linee che afferiscono alla ZTL aumenteranno, oltre che le vetture/km anche la frequenza delle corse e la velocità commerciale, in parte derivante anche dalla riduzione del traffico, conseguenza proprio dell'introduzione della tariffazione degli accessi.

Il centro città godrà ulteriormente di una ancor maggiore accessibilità a seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture previste nei prossimi anni: le estensioni sud e ovest della linea 1 di metropolitana accorceranno i tempi di accesso rispettivamente dalla zona sud della città, nonché dai comuni della cintura sud-est di Torino, e dai comuni della cintura ovest.

Si stima che gli interventi proposti porteranno a un aumento dell'utenza del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano di circa 11,5 milioni di viaggi all'anno, pari al 4% circa.

La rete tranviaria verrà potenziata con il prolungamento della linea 10 fino a via Massari e l'istituzione della nuova linea 12, che collegherà piazza Stampalia a corso Lepanto, transitando sugli assi di via Stradella, via Cecchi, corso Giulio Cesare, via Milano/Arsenale (rit. XX Settembre), corso Matteotti, corso Re Umberto.

Infine, la futura realizzazione della linea 2 della metropolitana apporterà enormi benefici a tutti gli abitanti delle zone nord-est e sud-ovest di Torino.

**I proventi annuali derivanti dalla tariffe saranno destinati in parte all'implementazione e gestione del sistema di controllo, in parte alla migliore organizzazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico e allo sviluppo della mobilità sostenibile.**

**il nuovo provvedimento permetterà di conseguire i seguenti obiettivi:**

- riduzione del traffico veicolare privato in città;
- incremento delle risorse da destinare al trasporto pubblico per aumentarne l'efficienza e la funzionalità e favorirne lo sviluppo;
- garanzia del diritto alla mobilità individuale nel rispetto dell'interesse comune;
- reperimento delle risorse da destinare al miglioramento dello spazio e del decoro urbano e alla mobilità dolce: camminabilità, ciclabilità e traffico a velocità moderata;
- miglioramento della qualità della vita di chi vi abita, lavora, studia e dei visitatori, riducendo il numero di incidenti, la sosta irregolare e l'inquinamento acustico e atmosferico;
- incremento delle risorse da utilizzare per infrastrutturare il centro a livello tecnologico e facilitare le procedure di accesso;
- incremento delle risorse da utilizzare per le manutenzioni dello spazio pubblico e per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- reperimento di risorse da destinare ad incentivi per il rinnovo parco mezzi della logistica dell'ultimo miglio;
- incremento delle risorse destinate ad aumentare l'attrattività del Centro.

La misura descritta costituisce un'anticipazione dell'aggiornamento del PUT, quale piano piano attuativo del Pums, che la Città ha in corso di redazione con la Città Metropolitana di Torino, secondo le Direttive emanate dal Decreto del MIT 4 agosto 2017. I temi descritti si inquadreranno nelle strategie **"A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità** (con i macro obiettivi di miglioramento del TPL, il riequilibrio modale della mobilità, la riduzione della congestione, il miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, il miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano); **B Sostenibilità energetica ed ambientale** (con macro obiettivi del miglioramento della qualità dell'aria e della riduzione dell'inquinamento acustico).