

“Basta automobili in via Carlo Alberto”

**Il presidente della Circoscrizione Uno ha allo studio la pedonalizzazione completa dell'asse centrale, da via Po sino a piazza Bodoni esclusa
Un modo diverso per ridurre il traffico auto**

di **Guido Bosco**

La Ztl non piace a tanti, ma quasi tutti vogliono le vie completamente pedonalizzate. Alla prima circoscrizione (Centro Crocetta) il presidente **Massimo Guerrini** ha allo studio la chiusura totale alle auto di via **Carlo Alberto**, da via Po fino a piazza Bodoni esclusa. “Ce lo chiedono a gran voce i commercianti e noi stiamo prendendo in seria considerazione la proposta, ovviamente in accordo con il Comune. Ad esempio **Christian Volkhart**, numero uno dei presidenti delle associazioni dei commercianti e anche **Gabriele Lusso**, presidente della contrada di via”.

A convincere tutti è stato l'enorme successo di **via Lagrange** liberata dalle quattro ruote. Ormai, anche se lo si sussurra soltanto, il passeggio per la strada dedicata al matematico, ha praticamente superato quello di via Roma. E il “bottegaio”, legittimamente, gongola. Potrebbe essere anche questa la direzione da seguire per ridurre il traffico automobilistico in centro, non blocchi totali della circolazione, ma ragionate isole pedonali che da un lato scoraggino l'uso dell'auto *tout court*, dall'altro affranchino vaste zone cittadine dai gas di scarico.

Pochi ormai ricordano le enormi polemiche che qualche decennio fa seguirono alla de-

cisione di pedonalizzare **via Garibaldi**, che in precedenza era un budello infrequentabile, dove tram e auto sfrecciavano a mezzo metro da uno strettissimo marciapiede sul quale era quasi impossibile camminare. Invece adesso sono tutti entusiasti, però il beneficio è stato digerito come nulla fosse. “In realtà – spiega Guerrini – la mia idea è quella che in generale le **pedonalizzazioni debbano essere sostenibili**. Non sono critico in modo assoluto nei confronti della Ztl, ma ritengo che ad essa debbano accompagnarsi provvedimenti che facilitino il

parcheggio e che migliorino il trasporto pubblico”.

Il rischio, altrimenti? “Chiaramente è quello che i soliti privilegiati abbiano i permessi e che si godano ancora di più il centro, girando liberamente in macchina, mentre la maggioranza dei cittadini cominci a considerarlo zona off limits, salvo i residenti ovviamente. Mi va bene che la gente nelle aree auliche della città giri a piedi, però deve poterci arrivare in quelle zone, altrimenti si desertifica”.

Ma sta funzionando questa benedetta ztl? “I residenti sono entusiasti, ne hanno avuto un beneficio, vivono meglio trovano meno traffico. Ma la città non va concepita solo per i residenti dei vari quartieri. Ci sono interessi contrapposti da compendiare”, ricorda il presidente della Uno.

Chiaro che una **rete di metropolitana** moderna ed efficiente toglierebbe molte castagne dal fuoco. Oggi, invece, abbiamo mezza linea che peraltro non passa nem-



obili erto”

meno dentro la ztl, ma semplicemente la lambisce ai confini. “Torino ha un ritardo infrastrutturale di vent’anni ad essere buoni – dice Guerrini – e la causa va ricercata ai tempi delle giunte di **Diego Novelli**, quando l’allora sindaco volle fare la metropolitana “leggera”. L’altra, la metropolitana vera, la riteneva troppo borghese. Io che ho un’azienda anche a Milano e trovo che quando prendo il metrò in quella città, non si sia tanta borghesia o moltitudini di miliardari ad utilizzarla, ma che sia proprio il popolo, il cittadino medio che non desidera pagare il taxi o che non ha l’autista, a trarne il maggiore beneficio”.

Per facilitare la mobilità il Comune ha anche puntato decisamente sulle **piste ciclabili**. Una scelta che tutte le grandi città europee hanno fatto, del resto. “Una cosa ottima – sottolinea il presidente di Centro e Crocetta – specie quando le cose sono state fatte per bene. Ad esempio in **corso Stati Uniti** e in **corso Duca degli Abruzzi**, i lavori sono stati fatti a regola d’arte e vedo che i ciclisti le sfruttano al meglio. È stato addirittura messo porfido dell’Argentina, molto bello e che forse darà qualche problema quando bisognerà sostituirne parti per ripararlo, comunque si tratta di piste ciclabili degne del Nord Europa”.

E quando i lavori sono fatti male? “Allora meglio non farli e non ingannare i cittadini e soprattutto i ciclisti. Penso a quella di **corso Galileo Ferraris** davanti alla cittadella, oppure quelle in **via Arcivescovado** e in **via Cavour**. Un piccolo disastro. Sono state tracciate delle strisce gialla su 80 centimetri di strada e quello stretto spazio è stato ribattezzato pista ciclabile. Si sono persi molti parcheggi, ma soprattutto non è una vera corsia per le due ruote, è pericolosa, gli automobilisti non la vedono e poi viene considerata dai pedoni semplicemente un allargamento del marciapiede”. ★

Massimo Guerrini, un comunicatore che fa politica

Massimo Guerrini, imprenditore e consigliere nel ramo delle costruzioni immobiliari è anche un politico ed esperto di comunicazione e relazioni esterne. “Se rinasco mi occuperò solo di network e relazioni. E’ il mio pane”, spiega sorridendo.

Presidente della prima Circostrizione a Torino con il partito dei Mode-



rati, è vice presidente vicario di Api Torino e provincia. Socio fondatore del Centro Studi Luigi Einaudi di Torino nel quale tutta la sua famiglia è da anni operativa.

“Amministro il Centro-Crocetta dal 2006, in un collegio dove fino ad allora il centrosinistra era sotto del 2%. Ma noi abbiamo vinto con 12 punti di scarto: effetto trascinalamento del miglior Chiamparino post olimpico, ma un poco anche di aver candidato un liberale come me in piena Crocetta”.

Ed è da subito che Guerrini ha inteso impostare i primi lavori in Circostrizione nella direzione della comunicazione: il problema era appunto quello di “comunicare la circostrizione” spiegando ai cittadini il ruolo di un’istituzione molto prossima alle loro esigenze primarie ma dagli stessi poco utilizzata in quanto ignari a volte della sua esistenza della stessa, ma certamente non consci dei servizi che essa eroga alla comunità. “Per questo motivo abbiamo aperto uno sportello di informazione-ascolto dei problemi del territorio, che partono dalla sicurezza ed il mancato rispetto della legalità della vita alle segnalazioni di inefficienze, guasti, disservizi e suggerimenti: segnalazioni che ci arrivano via telefono, mail, fax, di persona o attraverso modulistica che noi consegnamo sul territorio e che poi viene “imbucata” in apposite buche delle lettere che abbiamo sparso in più punti della circostrizione”, ricorda.

Grande appassionato di internet, Guerrini è stato il primo ad aprire un profilo efficace su Facebook per la sua Circostrizione, oltre a quello personale e al suo blog. “A fianco del sito istituzionale e rigido, lavoriamo attivando in modo biunivoco il rapporto con la città e portando le informazioni là dove i cittadini più modernizzati spaziano: è cioè il web”. Per mostrare il territorio ed i momenti che vengono vissuti nello stesso dai cittadini, la Circostrizione ha anche promosso due pubblicazioni descrittive-fotografiche (i due libri sulla vita sotto i portici e nelle piazze a firma Perissinotto e Farinetti) che hanno avuto l’onore delle

stampa e sono stati messi, su loro richiesta, a catalogo delle librerie civiche di Torino e provincia: “Credo sia l’unico caso in Italia in cui una circostrizione è diventata editrice”, sottolinea con un pizzico d’orgoglio.

Secondo Guerrini, la città cui si deve tendere è “più sicura, ovviamente: lo sportello per la legalità, il coinvolgimento dei vigili di quartiere agli uffici po-

stali nei giorni di pagamento delle pensioni, l’assistenza domiciliare dei nostri servizi sociali verso anziani e deboli a tutela della loro sicurezza in casa, l’ottenimento dell’attivazione della rete telefonica cellulare nei grandi parcheggi interrati a tutela di donne e bambini: tutte iniziative nelle direzione di dare quella percezione di sicurezza di cui ognuno di noi ha bisogno”.

Più vivibile: la viabilità è libertà, movimento, lavoro, economia, turismo, socialità, scambio di culture. “Non renderla efficiente e compatibile con uno sviluppo ragionevole - aggiunge - significa limitare tutto questo: servono trasporti più efficienti e meno inquinanti (sua la battaglia per ottenere l’accesso dell’auto elettrica nella delibera Tricarico-Sestero per la ztl), più parcheggi per favorire accesso e sosta in città: per viverla meglio anche a piedi o in bici.

Uno dei risultati di cui va più fiero è il parcheggio in piazza Solferino e ancor più la rimozione di Atrium: parte di questa maggioranza li voleva destinare ad attività varie e lasciare lì i due orribili gianduotti.

Più aperta: “Torino è meravigliosa e la qualità della vita è mediamente superiore alle altre metropoli italiane. Il mix di collina, fiumi, montagna ed un centro elegante ne fanno una realtà unica. Mi piacerebbe contribuire a renderla però più aperta, meno omologata e conformista: siamo caduti in un sistema che si mangia da solo e lavora contro la città stessa e ci fa patire la sudditanza psicologica con Milano”.

Ad avviso di Guerrini c’è bisogno di un progetto per la città aperto alla creatività del mondo imprenditoriale, che superi barriere ideologiche e che vada oltre il singolo mandato politico-amministrativo: servono lustri per cambiare mentalità, per attivare capitali e investimenti, per riprendere una crescita che si è interrotta.

Per condividere con lui queste proposte e farne di nuove, vi consigliamo di visitare il suo blog www.massimoguerrini.com e di partecipare alle discussioni aperte che vi si tengono.