

Associazione Torino-Europa, ricerca “Considerazioni per lo sviluppo di Torino e della sua area metropolitana”, relazione del gruppo di lavoro “Il territorio metropolitano: mobilità, infrastrutture, grandi progetti” (referente: Paolo Toso; partecipanti: Giuseppe Asselle, Marco D’Arrigo, Alessio Giorgio Cuccu, Eugenio Mario Braja, Ferrante Paveri Fontana)

Indice:

- Viabilità
- Parcheggi
- Trasporto Ferroviario
- Trasporto Aereo
- Trasporti pubblici urbani:
 - metropolitana
 - di superficie

VIABILITA'

Sistema viario autostradale di collegamento tra il nucleo urbano e il territorio circostante.

Torino si presenta ormai da molti anni con un sistema autostradale con direttrici verso **est** - Lombardia del nord e Veneto e Lombardia del sud ed Emilia Romagna - (l'autostrada Torino-Milano vedrà un primo - 2006 - allargamento delle attuali corsie di marcia e il successivo - 2009 - allargamento a 4 corsie), verso **sud** - Liguria e Toscana - verso **ovest** - Francia (di prossima ultimazione - gennaio 2006 - lo svincolo di Bardonecchia e il raddoppio della carreggiata a partire da Savoulx - dicembre 2005 - in direzione Francia) e verso **nord** - Valle d'Aosta, Svizzera e Francia.

Di qui a breve entrerà in servizio una nuova direttrice verso ovest, l'autostrada Torino-Pinerolo (trasporto regionale).

Il nuovo contesto geografico europeo vede Torino diventare area baricentrica per i sistemi di trasporto.

Grandi opportunità sono legate agli sbocchi al mare (Porto di Vado, Porto di Genova) consentiti, con riferimento alla viabilità su gomma, dalle autostrade verso Savona e verso Genova.

In un contesto futuro che potrebbe vedere Torino divenire un importante centro di trasporti intermodali, assumeranno importanza strategica opere quali il collegamento con lo scalo aereo di Milano Malpensa, l'autostrada Torino - Cuneo (in fase di realizzazione) con l'auspicabile proseguimento verso Nizza tramite un nuovo Traforo del Tenda (raddoppio) e una viabilità adeguata al potenziale traffico dell'importante arteria di comunicazione con il sud della Francia (altri potenziali sbocchi ad importanti porti commerciali).

Sistema viario ordinario e autostradale tangenziale Torinese.

Primo raccordo tra le grandi direttrici e il sistema viario urbano è la viabilità tangenziale.

Importanti opere di razionalizzazione dell'esistente tangenziale autostradale sono in fase di compimento (svincoli di raccordo con le diverse direttrici autostradali), mentre nel futuro prossimo si procederà all'allargamento a 4 corsie dell'intera infrastruttura.

Strategico per il trasporto urbano e per il trasporto in entrata nell'area urbana (Torino e cintura) sarà il completamento della tangenziale per quanto riguarda il settore est della città. E' considerata da molti un'opera importante, tuttavia a oggi quanto indicato non rappresenta nulla più che un insieme di proposte verso le quali ancora non è stata assunta alcuna decisione.

Si evidenzia il necessario sviluppo organico dell'intero complesso infrastrutturale al fine di rendere concreta l'opportunità futura legata al flusso delle merci di cui la regione Piemonte potrebbe diventare luogo baricentrico a livello europeo.

Assi di penetrazione urbana e di attraversamento di Torino

Siamo in presenza di un sistema che non presenta in se opportunità, bensì solo servizi alle altre realtà presenti sul territorio.

E' per tutti evidente che, preliminarmente e a prescindere da opportunità strategiche, nel sistema della mobilità dell'area metropolitana la penetrazione e l'attraversamento del comune di Torino risultano saturi ed interessati da elevati carichi di traffico, nonché parziale e molte volte interrotti.

Molti sono gli interventi previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento - Interventi sull'assetto viario (PTC). Interventi anche importanti ma non organici rispetto ad un disegno sovraordinato al localismo e alla contingenza.

Le nuove "Spine" possono essere considerate delle eccezioni rispetto a tale approccio. Tuttavia bisogna tener presente che è auspicio dell'amministrazione Comunale evitare che le funzioni di questi nuovi assi divengano quelle di un'autostrada interna (se ciò avvenisse si sarebbe persa un'occasione storica di riqualificazione della città che con la progettata trasformazione terziaria sulle "Spine" si era perseguita) e che, di conseguenza, le politiche di governo di tali percorsi saranno attuate al fine di disincentivare velocità di percorrenza e grandi carichi di traffico.

Venendo alle future opere degno di rilievo appare il nuovo Asse di Corso Marche (firmato il protocollo d'intesa) che contempla l'ulteriore proseguimento di C.so Marche nella direzione nord fino ad oltrepassare la tangenziale ed a connettersi alla rete provinciale con possibilità di aprire un nuovo accesso all'area dei "Quadrati" della reggia di Venaria, ipotesi di notevole interesse in previsione di un possibile riutilizzo dell'intero complesso storico e delle relative pertinenze.

Di sicuro rilievo pare lo studio di fattibilità per l'attraversamento del centro storico di Torino tramite una galleria che collegherebbe il corso Unità d'Italia (sud di Torino) con il Ponte diga (nord), dal sottopasso delle "Molinette" (C.so dante), al lungo Dora Firenze e Siena (in corrispondenza dell'area Italgas).

Pur in una molteplicità di interventi, diffusi ed estesi su tutto il territorio Comunale, si evidenzia la cinquantennale mancanza di scelte strategiche per la creazione di un assi di penetrazione urbana e di attraversamento di Torino ed in particolare per il traffico veicolare da e verso l'est che, per Torino, significa Milano e gran parte del nord d'Italia.

Nell'immediato si evidenzia l'intasamento delle vie superficiali disponibili oltre alla progressiva diminuzione delle stesse (il centro cittadino man mano viene chiuso al traffico e alcune porzioni delle aree metropolitane potenzialmente disponibili alla viabilità privata vengono man mano sottratte alla medesima a favore di un utilizzo esclusivo da parte del trasporto pubblico). Si evidenzia, nell'immediato, l'opportunità di uno studio volto a considerare le massime potenzialità di smaltimento del traffico veicolare di un determinato contesto infrastrutturale conciliando, tramite opportuni compromessi, l'esigenza del maggior smaltimento di traffico veicolare (sia esso privato che pubblico) con l'ordine e la sicurezza nello svolgimento dello stesso, abbandonando di conseguenza modelli potenzialmente funzionanti in sistemi a più bassa intensità di traffico.

Paolo Toso

PARCHEGGI

Il Piano Urbano del Traffico e della mobilità delle persone (P.U.T. 2001), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale di Torino il 19/6/2002 ed aggiornato con deliberazione del 7/7/2003, indica in:

- 49.349 i posti auto a pagamento su strada
- 1.020 i posti a barriera.

Lo stesso Piano, nella parte relativa al Programma Urbano dei Parcheggi (P.U.P. 2001), riporta il seguente quadro di sintesi:

PARCHEGGI	N. POSTI AUTO IN PARCHEGGI		
	<i>TOTALE</i>	<i>A RASO</i>	<i>IN STRUTTRA</i>
ESISTENTI	24.137	15.100	9.037
IN COSTRUZIONE	5.049	-	5.049
PROPOSTI	33.945	13.904	20.041
Totale	63.131	29.004	34.127

La tabella riporta i dati relativi a parcheggi classificabili come:

- **PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO:**
finalizzati a ridurre l'afflusso di veicoli privati nei centro urbani e nei loro centri storici attraverso l'interscambio con sistemi di trasporto collettivo. Sono rivolti a utenti provenienti dall'esterno dell'area urbana e sono ubicati in aree periferiche.
- **PARCHEGGI DI ATTESTAMENTO o DI INTERSCAMBIO INTERNO:**
diffusi sul territorio cittadino, principalmente ubicati in zone residenziali e commerciali particolarmente dense.
- **PARCHEGGI A FUNZIONE PREVALENTE:**
finalizzati ad agevolare la fruizione di aree pedonali urbane o di zone alle stesse assimilabili (musei, fiere, esposizioni, ospedali, centri commerciali, poli universitari ecc).

Il sito internet del Comune di Torino alla pagina:

www.comune.torino.it/gtt/parcheggi/barriera/mappa/mappark.shtml

e alla pagina:

www.comune.torino.it/trasporti/parcheggi/

elenca i parcheggi a barriera e in struttura esistenti. Nel dettaglio:

Parcheggio	Gestore	Posti auto
➤ LERA	GTT	160
➤ ISONZO	GTT	118
➤ RACCONIGI	GTT	204
➤ PALAGIUSTIZIA	GTT	998
➤ GIARDINO DELLA CITTADELLA	GTT	245
➤ FONTANESI	GTT	365
➤ GALILEO FERRARIS	GTT	422
➤ RE UMBERTO	GTT	130
➤ VALDO FUSI	GTT	500
➤ MAROCHETTI	GTT	63
➤ D'AZEGLIO/GALILEI	GTT	229
➤ NIZZA/CARDUCCI	GTT	375
➤ VENTIMIGLIA	GTT	336
➤ SANTO STEFANO	GTT	390
➤ TORRE ROMANA	GTT	89
➤ ROMA	ACI	338
➤ BODONI	ACI	456
➤ MADAMA CRISTINA	ACI	259
➤ PALAZZO	APCOA	761
➤ LINGOTTO	APCOA	3740
➤ STATI UNITI	APCOA	454
➤ FILIBERTO	APCOA	110
➤ BOLZANO	PARCHEGGI ITALIA	858

Complessivamente.....

Il Servizio Telematico Pubblico – Infrastrutture e Mobilità del Comune di Torino, al 10/3/2005, pubblica un elenco delle *Principali Opere* nel quale e vengono riportati, tra gli altri, i parcheggi in corso di costruzione. Nel dettaglio:

Parcheggio	Posti auto
✓ SAN CARLO	376
✓ VITTORIO VENETO	598
✓ MOLINETTE	954
✓ CAIO MARIO (interscambio)	696
✓ SOFIA (interscambio)	281
✓ STURA (interscambio)	600

Complessivamente..... 3505

L'analisi della tematica relativa ai parcheggi di Torino ha evidenziato:

- carenza di strutture di INTERSCAMBIO e quindi del persistere di una certa forma di chiusura dovuta probabilmente a scarsa fiducia nelle potenzialità della realtà torinese;
- insufficiente studio dei flussi di traffico, non solo in relazione alle dinamiche attuali ma anche future. Lo stesso Programma Urbano dei Parcheggi 2001 non va oltre la descrizione di una fotografia della situazione contingente;
- mancanza di un confronto con situazioni metropolitane di successo, italiane e non;
- mancanza di valutazioni dell'impatto delle principali opere olimpiche, delle riqualificazioni delle aree urbane ed in generale dei grandi progetti in via di realizzazione;
- inadeguatezza delle politiche di prezzo dimostrata dallo scarso tasso di utilizzazione delle strutture (circa 40%).

Giuseppe Asselle

TRASPORTO FERROVIARIO

I

Descrizione delle infrastrutture e delle strutture attualmente esistenti

Il sistema ferroviario torinese, che rientra nell'ambito più esteso della rete ferroviaria del Piemonte, appartiene per la quasi totalità alla Rete Ferroviaria Italiana, ad eccezione della linea Torino – Ceres (in concessione al GTT) ed a quella Settimo – Rivarolo - Pont (in concessione alla Regione Piemonte) (All.1).

Esso può così schematizzarsi (la suddivisione è personale [n.d.r.]):

1. **Sistema Ferroviario Torinese in senso stretto:**
 - 1.1 **Passante Ferroviario** Lingotto – Porta Susa – Stura, costituito da:
 - 1.1.1 *linea storica Milano-Torino* (collegata con la stazione Lingotto, linea Torino-Modane e interscambio Orbassano): linea a doppio binario;
 - 1.1.2 *linea Torino-Modane* (confluente nell'interscambio di Orbassano ed in tutte le stazioni cittadine): linea a doppio binario;
 - 1.1.3 *linea Torino-Alessandria*; linea a doppio binario.
 - 1.2 **Servizio Ferroviario Metropolitano**: rete (secondaria) dei treni che convergono su Torino.
 - 1.3 **Ferrovie Torino-Caselle-Ceres**: linea a doppio binario, oltre due binari tronchi.
- 2 **Il Sistema Logistico**: è rappresentato dall'interscambio di Orbassano (poco competitivo in quanto mal collegato all'intera rete ferroviaria).
- 3 **Il collegamento con la Francia**: linea a doppio binario; forti pendenze pari in certi punti al 31 per mille (con limitazioni alle prestazioni dei locomotori che non supera il valore di 650 tonnellate, rendendo necessario l'impiego per i treni più pesanti di più locomotori) Velocità eterogenee tra 75 e 150 Km/h. Differenti sedi di binari. Il senso di marcia che sale è adeguato in parte; senso di marcia che scende vetusto. Capacità attuale pari a 160 treni/giorno).
- 4 **Il collegamento con Milano**: linea a doppio binario.

II

Descrizione dei progetti in essere

1. **Linea Torino-Milano**: tratta Torino-Novara in esercizio dall'1 febbraio 2006; tratta Novara-Milano sarà terminata non prima del 2009.
2. **Passante Ferroviario**: avanzato stato di realizzazione, anche se la recente scelta di abbassare il piano della ferrovia nel tratto nord, per permettere il sottopasso del fiume Dora, ha dilazionato notevolmente i tempi di attuazione (data prevista per la conclusione 2010).
3. **Linea ferroviaria per l'aeroporto**: recentemente interrata e coperta nel tratto cittadino.
4. **Linea Lione-Torino**: non ancora raggiunta vera fase operativa. In teoria Aprile 2006 inizio cantieri per galleria di 7 Km per carotaggi.
5. **Sistema logistico**: accordo di programma del luglio 2005 fra Regione, Provincia, Comuni e RFI, che prevede, anche, la creazione di un tratto ferroviario a partire dalla "gronda merci" dell'Alta Capacità (che, per i convogli merci, conetterà, parallelamente alla tangenziale, la linea Torino-Lione alla linea Torino-Milano). Essa permetterà, da un lato, l'arrivo dei convogli merci all'interscambio di Orbassano; dall'altro lato, l'ingresso dei convogli passeggeri sul Passante Ferroviario e l'arrivo alla stazione di Porta Susa. Tra gli altri interventi: il quadruplicamento tratta Susa-Stura e l'"Impianto Dinamico Polifunzionale di Torino Smistamento".

III

Considerazioni e criticità

1. **Passante Ferroviario**: la linea ferroviaria per l'aeroporto non può più innestarsi sul Passante come previsto. La soluzione, che comporta la realizzazione di un nuovo tratto di linea, può comunque contare su uno stanziamento della (Regione e dello Stato) di Euro 100 mln.
2. **Linea Lione-Torino**: problemi tecnici da risolvere (tra cui connessione con lo scalo merci di Orbassano), finanziamenti, forte opposizione dei comuni locali: insufficiente azione concertativa. N.B.: adeguamento della linea attuale comporterebbe tempi di realizzazione di 4 anni, circolazione a binario unico e comunque limite della capacità massima a 220 treni/giorno.
3. **Torino-Malpensa**: assenza di un collegamento diretto, inferiore all'ora. Mancanza di un progetto.

Ferrante Paveri Fontana

TRASPORTO AEREO

Aeroporti:

- **1. Torino Caselle**
- **2. Cuneo Levaldigi**
- **3. Biella Cerrione**

1. Torino Caselle. L'aeroporto di Torino Caselle non ha subito incrementi significativi di utilizzo negli ultimi anni, a causa di carenze di attecchimento strategico.

Ora, in concomitanza degli eventi olimpici di Torino 2006, l'aeroporto ha subito una serie di interventi migliorativi sia dal punto di vista strutturale sia dal punto di vista dei servizi. La nuova aerostazione risulta essere una tra le più moderne e funzionali d'Europa; si affaccia su un piazzale in grado di accogliere fino a venti aeromobili contemporaneamente. Il nuovo aeroporto di Torino Caselle sembra pronto ad affrontare la sfida e le opportunità offerte dalle Olimpiadi di Torino 2006. Un forte impegno finanziario di circa 90 milioni di euro, in parte autofinanziato da SAGAT, la società di gestione dell'aeroporto di Torino, ha permesso di realizzare gli interventi per adeguare le strutture dell'intera area aeroportuale alle nuove e più ampie esigenze del traffico aereo, determinandone un notevole salto di qualità. Il nuovo complesso aeroportuale è una struttura all'avanguardia tecnologica che offre a chi viaggia e alle compagnie aeree clienti tecnologia e infrastrutture innovative, garantendo elevati livelli di comfort ed assistenza a oltre cinque milioni di passeggeri l'anno. La moderna aerostazione si sviluppa su un'area coperta di oltre 57 mila metri quadrati, su tre livelli di servizio, ed è caratterizzata dalla nuova grande vetrata di 3.500 mq che abbraccia la nuova spaziosa sala d'imbarco.

I collegamenti aerei sono per lo più limitati alle principali città italiane e alle più importanti capitali europee. La rete di voli aerei attualmente attestati su Torino è di 25 destinazioni, 17 delle quali internazionali, per un totale di oltre 470 partenze settimanali, operate da 22 compagnie aeree. La ristrutturazione eseguita consente all'aerostazione di raggiungere una potenzialità, come si è detto, di oltre 5 milioni di passeggeri annui, a fronte dei 3 milioni attuali.

L'aeroporto di Caselle appare ora anche più facilmente accessibile, grazie ai treni che lo collegano al centro cittadino, anche se il raccordo diretto con la stazione ferroviaria di Porta Susa è ancora in fase di progettazione.

E' stato ingrandito anche il parcheggio per le automobili presso l'aeroporto ed è stato intensificato il numero di collegamenti con l'autobus; il servizio di bus tra il [centro di Torino](#) e l'aeroporto prevede fermate presso [le stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa](#). Debutteranno con i Giochi invernali i cinque nuovi treni del Gruppo trasporti torinese, che trasporteranno circa 55 mila passeggeri fino al Lingotto, nel cuore del distretto olimpico. Dal 9 al 27 febbraio gli 'shuttle' progettati dalla Alstom e finanziati dalla Regione Piemonte con un investimento di 37,5 milioni di euro, effettueranno 37 corse tra lo scalo di Caselle e le stazioni di Porta Susa e Lingotto.

2. Cuneo Levaldigi. L'aeroporto di Cuneo Levaldigi sta attraversando un momento finanziario molto difficile, causato in parte dai costi sostenuti per l'esecuzione di lavori di ristrutturazione, adeguamento e messa in sicurezza, ma soprattutto dalla limitatezza del bacino di utenza. Il numero limitato di collegamenti, la modesta frequenza dei voli e la scarsa diffusione di notizie riguardanti i collegamenti non ne hanno favorito lo sviluppo.

Attualmente, nonostante i gravi problemi e le pesanti polemiche che lo coinvolgono, è in corso un tentativo di salvataggio e di rilancio dell'aerostazione, sia come alternativa strategica a Caselle e Malpensa (ad esempio per il caso di nebbia in questi due aeroporti), sia come base per i voli charter e le compagnie low cost.

3. Biella Cerrione. L'aeroporto di Biella continua per ora ad essere destinato ad uso privato, turistico e sportivo.

E' prevista la realizzazione, presso l'aeroporto Cerrione, di un Centro polifunzionale di Protezione Civile, a carattere interregionale per assicurare l'efficace e rapida gestione delle situazioni di emergenza dell'intero Nord Ovest del Paese. A tal proposito Regione Piemonte, Provincia, Comune, Camera di Commercio, Fondazione Cassa di Risparmio di Biella e Unione Industriale Biellese hanno previsto complessivamente uno stanziamento di 10.800.000 euro e la Fondazione Cassa di Risparmio di Biella ha già provveduto all'acquisto dei terreni per la sistemazione della sede. Inoltre l'accordo con la Croce Rossa Italiana e il conseguente insediamento di un Centro polifunzionale di Protezione Civile assegneranno all'aerostazione di Cerrione una funzione di fondamentale importanza nel coordinamento e nell'invio di aiuti in occasione di missioni umanitarie.

Marco D'Arrigo

TRASPORTI PUBBLICI URBANI - METROPOLITANA

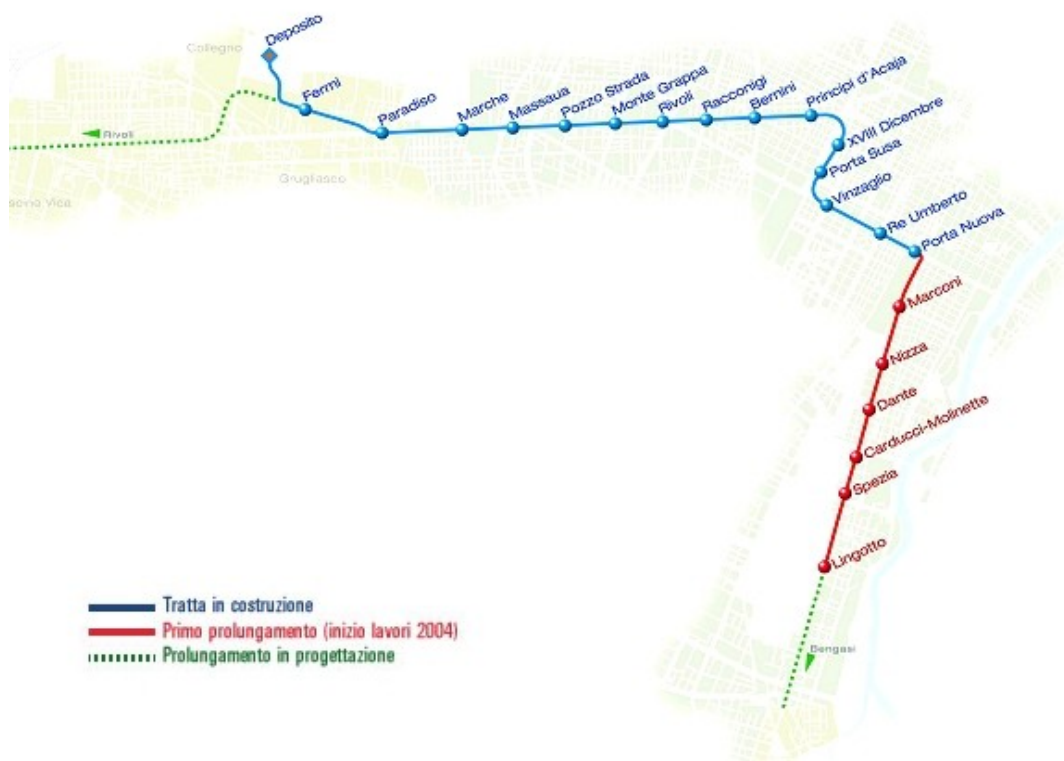
Cenni storici e stato dell'arte

La metropolitana a Torino nasce nel 1936, quando, durante il regime fascista, vengono scavati 300 metri di galleria in via Roma, ma il progetto è subito abbandonato. Nel 1960 si pensa ad una galleria di sette chilometri, destinata alla circolazione dei tram sotto le vie del centro. La "Società per la metropolitana" viene costituita nel 1975, con l'obiettivo di collegare gli stabilimenti di Fiat Mirafiori e i quartieri operai ma i tempi per far decollare il progetto non sono ancora maturi. Quindici anni dopo, viene realizzato un nuovo studio per collegare Mirafiori e il Lingotto con le periferie. Ma è soltanto sul finire degli anni novanta, che vengono avviati i lavori per la creazione della metropolitana torinese. Nel 1998 infatti Satti, oggi confluita in Gtt, riceve dalla Città di Torino l'incarico di gestire progettazione, realizzazione ed esercizio dell'opera muovendosi da subito sui versanti della progettazione e realizzazione delle opere civili (gallerie, stazioni e pozzi d'intertratta) e della fornitura delle tecnologie (i treni, le vie e tutti gli apparati di sistema necessari per il funzionamento e la sicurezza della linea). Il progetto scavi e gallerie e l'acquisizione delle vetture è realizzato. Si prevede l'entrata in funzione nella tratta Fermi – XVIII Dicembre (prossimità di Porta Susa) a partire dal gennaio 2006. Il primo viaggio prova con le autorità cittadine, nel tratto XVIII Dicembre-Massaua, viene realizzato il 9 settembre.

La tratta funzionale Collegno-Torino Porta Nuova della linea 1 della Metropolitana della lunghezza complessiva di circa 9.6 Km è interamente sotterranea. Comprende 15 stazioni a banchine laterali realizzate a cielo aperto, due sono stazioni di corrispondenza con le FS. Il sistema VAL è già adottato nelle città di Parigi, Lille, Tolosa, Taipei, Rennes e nell'aeroporto di Chiacago. Le ridotte dimensioni dei veicoli (52 m. x 2,08 m.) consentono un'elevata frequenza di passaggio, assicurando una capacità di trasporto fino a 30 mila persone l'ora. La caratteristica principale è l'automazione integrale; i treni si muovono senza conducente e sono controllati da un sistema informatico situato nella centrale operativa del deposito di Collegno.

Il deposito officina che assicura il ricovero dei veicoli e la manutenzione del materiale rotabile e delle apparecchiature e installazioni fisse si trova all'estremità ovest della linea, nel comune di Collegno. Comprende anche il Posto di Comando e Controllo che gestisce l'esercizio della linea. Nell'area fino ad oggi occupata al cantiere della stazione Fermi sono iniziati i lavori per la realizzazione del parcheggio da 350 posti auto (rapporto con la capacità di trasporto?), destinato all'interscambio tra i mezzi privati e la metropolitana.

Nel 2007 il metrò dovrebbe funzionare fino a Porta Nuova e nel 2009 fino al Lingotto, con un ritardo di quattro anni rispetto alle previsioni originarie.



L'impatto del progetto "metropolitana" come strategia di mobilità urbana e nel rapporto tra infrastrutture e localizzazione

Il rapporto del Comitato Giorgio Rota mette in evidenza la città di Torino come eccessivamente motorizzata e descrive indirettamente gli indubbi vantaggi nel senso di recupero della competitività dei trasporti pubblici sui mezzi privati; infatti la linea 1 della metropolitana nasce con l'idea di sostituire la linea 1 tranviaria, snellendo in questa maniera il traffico in superficie e velocizzando il trasporto pubblico in sotterranea, in modo da decongestionare il centro. E' chiaro però che finché tutta la linea della metro non sarà messa in esercizio, il servizio di trasporto in superficie non verrà eliminato. Questo implicherà la persistenza di un notevole sforzo per la riorganizzazione razionale del trasporto pubblico locale di superficie lasciando solo parzialmente risolto il fenomeno dell'eccessiva circolazione dei mezzi privati.

Il rapporto tra le infrastrutture e la loro localizzazione tuttavia rappresenta un elemento critico che emerge dalle opere di trasformazione della città di Torino e della sua area metropolitana. La mancata corrispondenza della linea metropolitana e delle sue stazioni alle centralità della città resta un problema che oggi trova solo una ipotetica soluzione nella proposta di realizzazione delle due nuove linee metropolitane verso Mirafiori Sud e verso Vanchiglia. Oggi questa ipotetica soluzione è allo stato di "proposta". Come evidenzia il rapporto di Torino-Internazionale (Scenari per il sistema locale) alcuni dei più importanti progetti infrastrutturali (es. centri direzionali Spina 3) rischiano di restare senza un servizio pubblico forte.

Il prolungamento della linea metropolitana fino al Lingotto presenta un curioso aspetto di integrazione con il trasporto pubblico locale ed extraurbano. Infatti la stazione metropolitana sarà separata dalla stazione ferroviaria e disteranno una dall'altra di circa 800 metri (si consideri che la metropolitana è in grado di effettuare una fermata ogni 400/500 metri circa). Per collegare le due stazioni è allo studio un servizio di trasporto pubblico di superficie che colleghi le due stazioni (navette gratuite – fonte GTT). La possibilità di realizzare l'interconnessione tra le due stazioni è ipotizzabile con il prolungamento della linea metropolitana verso Lingotto - Bengasi. Tuttavia questa estensione è ancora incerta.

I Comuni di Moncalieri e di Nichelino sono interessati al prolungamento nel loro territorio comunale ma ad oggi è solo certo che l'ipotesi di inserimento nel progetto "metropolitana" è in subordine rispetto alle decisioni del Comune di Torino in merito all'estensione verso Piazza Bengasi. Nel comune di Moncalieri risulta che il 70% dei cittadini preferisce lo spostamento con i mezzi privati e l'inserimento nel progetto "metropolitana" sarà possibile solo se non dovesse essere sufficiente l'apporto legato ai treni e ai pullman su cui si è investito maggiormente.

Rispetto alle metropolitane di altri paesi, Torino ha scelto di realizzare gli spazi delle stazioni in misure inferiori alla media (60 m x 19 m sono le misure della stazione tipo). Questa scelta è resa possibile dal tipo di metropolitana adottato: treni piccoli ed elevata frequenza dei passaggi. Nell'organizzazione degli spazi si è pertanto privilegiata la funzionalità trasportistica e la rapidità del trasferimento dalla superficie. Le dimensioni ridotte delle stazioni hanno benefici riflessi sui costi, sui tempi e sugli impatti della cantierizzazione rispetto ad una metropolitana di tipo tradizionale tuttavia non lascia possibilità di spazi commerciali all'interno delle stesse. Le stazioni vedranno al loro interno delle installazioni di opere artistiche. La stazione Fermi sarà improntata sul tema della tecnologia ad esempio. In ogni stazione si prevede comunque di proiettare opere d'arte su un determinato soggetto.

Progetti e prospettive futuri

Nel 2006 (dopo le competizioni olimpiche) partiranno i lavori per la realizzazione della tratta Porta Nuova-Lingotto (3,9 km. circa). Le stazioni saranno 6: Marconi, Nizza, Dante, Carducci-Molinette, Spezia, Lingotto. In direzione Torino Sud, il progetto si fermerà per ora al Lingotto.

La Metropolitana Automatica di Torino si inserisce nel programma di miglioramento del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Torino. La nuova Stazione di Porta Susa diventerà il primo punto di interscambio della città. In particolare per la linea metropolitana sono previsti alcuni prolungamenti:

Lingotto > Piazza Bengasi (previste 3 stazioni ma l'estensione è comunque incerta. Il costo previsto è di 210 milioni di euro)

Rivoli > Rosta (previste 10 stazioni e 3 aree di interscambio – Cascine Vica, Frejus A32 e Rosta. Il costo di questa tratta è di 800 milioni di euro)

Il tracciato della Linea 1 completo con i suoi prolungamenti sopra, intercetterà le due maggiori direttrici di traffico in ingresso in città da ovest e da sud, servendo la zona ospedali e consentendo un rapido ed efficace interscambio con il trasporto ferroviario e i mezzi pubblici di superficie. Il servizio in direzione nord-sud sarà assicurato dal Passante Ferroviario - con le stazioni di Stura, Rebaudengo, Dora, Susa, Zappata e Lingotto – (*criticità strutturale*: fermate troppo distanti tra loro – 2 km ca. – per essere paragonabile al servizio della linea metropolitana e passaggi meno frequenti) e dal potenziamento della Linea tranviaria 4 sull'asse di corso Giulio Cesare (*criticità strutturale*: finché non sarà realizzato un percorso protetto che permetta di aumentare la velocità media sulla tratta, risulterà insufficiente a garantire il trasporto in città in tempi celeri e a servire flussi di utenza consistenti).

Tra le prospettive rientrano una seconda linea di metropolitana, per collegare la zona Nord (San Mauro Torinese) col centro e l'area Sud-Ovest (Corso Orbassano), e la trasformazione della stazione Porta Nuova con l'intera asta ferroviaria fino al Lingotto. Sotteso al primo progetto c'è una visione di sviluppo del territorio che porta in primo piano i nuovi insediamenti universitari e l'area di Mirafiori, aree periferiche ad alta densità abitativa oggi non sufficientemente serviti dal sistema di trasporto pubblico veloce. Sulla previsione della seconda linea metropolitana si tratterebbe di attendere ancora circa 5 anni per valutare la possibile realizzazione.

Alessio Giorgio Cuccu

TRASPORTI PUBBLICI URBANI (di superficie)

L'attuale sistema di trasporto pubblico a Torino è in corso di revisione per effetto:

- dell'avvio della metropolitana (si veda in merito il paragrafo che precede);
- delle trasformazioni urbane in atto.

A breve verrà presentata una prima nuova versione della rete di trasporto urbano che terrà conto di alcuni dei cambiamenti in atto.

A livello più generale, occorre premettere che la domanda di trasporto urbano negli ultimi anni, in tutto il territorio nazionale, ha registrato un decremento continuo (si vedano in merito i risultati di ricerche ASSTRA). Bisognerà quindi intraprendere opportune azioni (compresa la chiusura di zone specifiche al traffico privato) al fine di fronteggiare tale calo di utilizzo del mezzo pubblico, che evidentemente è sostituito dall'utilizzo del mezzo privato.

L'utilizzo del mezzo pubblico è influenzato da variabili strutturali (la rete del trasporto pubblico) e da variabili non strutturali (la qualità e l'affidabilità del servizio, i tempi di percorrenza, la sicurezza da molestie e da incidenti, i servizi per disabili, il comfort, la pulizia,...).

Occorre quindi agire su entrambi i fronti.

La variabile strutturale: la rete del trasporto pubblico

Ogni giorno a Torino circolano circa 1.000 mezzi pubblici. Il costo del biglietto è di euro 0,90 per una durata di 70 minuti.

Come anticipato, occorre rivedere la struttura della rete per tenere conto dei cambiamenti in atto nella struttura del territorio (si vedano in proposito le altre relazioni).

Ad oggi, è stata completata la nuova Linea 4 che prevede l'attraversamento della città Nord-Sud, con collegamento da Nord dell'area Falchera e di arrivo dell'autostrada Torino-Milano con il centro città e con collegamento da Sud dell'area Mirafiori e di arrivo delle autostrade Torino- Savona e Torino-Piacenza con il centro città. Tale linea sviluppa il proprio percorso su corsie protette, per cui i tempi di attraversamento sono certi. Il trasporto si svolge inoltre a bordo di nuove e confortevoli carrozze appositamente acquisite.

La metropolitana, come noto, servirà l'asse Rivoli-Porta Nuova e in seguito Porta Nuova-Lingotto.

Occorre attualmente potenziare l'asse servito dalla linea 1, in quanto la metropolitana andrà in servizio tra qualche anno nel tratto Porta Nuova-Lingotto.

Occorre inoltre collegare organicamente – linea 3 – il nuovo sistema museale della Reggia di Venaria.

Le variabili non strutturali

Al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico è fondamentale proseguire il cammino intrapreso volto a potenziare tutti gli aspetti legati alla qualità del servizio:

- tipologia dei mezzi e conseguente comfort del viaggio, sia in termini di comodità dei posti, sia in termini di accessibilità del mezzo (pianale ribassato) sia in termini di condizioni climatiche (riscaldamento/aria condizionata) e di pulizia
- sicurezza del trasporto, sia intermini di sicurezza da eventi dovuti alla circolazione del mezzo sia in termini di sicurezza personale (molestie e scippi): in tal senso è molto utile il sistema in atto di collegamento di tutti i mezzi via radio ad una centrale operativa
- facile possibilità di acquisto dei ticket (distributori automatici, anche quelli per i parcheggi)
- rapporto con il cliente e tempestività delle informazioni.

Tali aspetti devono continuamente essere valutati e monitorati: in tal senso l'azienda GTT pubblica annualmente un rapporto sulla qualità dei servizi erogati.

Eugenio M. BRAJA