

Provincia di Torino

Piano territoriale di coordinamento provinciale: infrastrutture per la mobilità degli uomini, delle merci e delle idee

L'aggiornamento del Piano territoriale di coordinamento (Ptc), in relazione al tema settoriale delle infrastrutture per la comunicazione e la mobilità, costituisce una parte delle attività di analisi, studio e proposta condotte nel corso del 2003 e 2004 di concerto dagli Assessorati alla Pianificazione territoriale, alla Viabilità, ai Trasporti e grandi infrastrutture, all'Ambiente della Provincia di Torino.

Lo studio¹ costituisce, a partire dal Ptc vigente, una ricognizione programmatica:

- dell'assetto territoriale del sistema della comunicazione materiale che riguarda il territorio provinciale;
- delle diverse iniziative e proposte di intervento sul tema della mobilità pubblica e privata proposte dai diversi enti che operano sul territorio (Rfi, Anas, Ares, Autostrade, Gtt) e sulle possibilità di interazione tra i diversi sistemi della mobilità (modello di interscambio);
- delle scelte strategiche e delle proposte perseguite dalla Provincia di Torino per la razionalizzazione, la modernizzazione e la mitigazione ambientale del sistema della mobilità.

Il documento contiene inoltre:

- una proposta di Schema strutturale (e gerarchico) di assetto della viabilità, a seguito dei nuovi interventi, non legato come in passato alla patrimonialità ma alla funzionalità delle strade (scorrimento veloce, distribuzione ai centri, collegamenti locali);
- un primo contributo (di tipo esclusivamente metodologico) per la valutazione della sostenibilità ambientale degli interventi, con riferimento all'impatto acustico e al contenimento del consumo di suolo "fertile" e/o di pregio, naturalistico o ambientale.

L'esistenza di una efficiente rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, è condizione necessaria e indispensabile allo sviluppo sociale, economico e culturale della comunità e, in negativo, la sua inadeguatezza determina marginalità e sottosviluppo.

Nel territorio piemontese la rete delle vie di comunicazione, che ha sorretto i processi di sviluppo e industrializzazione, si è sviluppata con modalità diverse in fasi successive.

A partire dall'800, è stata la rete ferroviaria a porsi come elemento nodale dell'organizzazione della mobilità, vera e propria spina dorsale delle trasformazioni territoriali. Successivamente, con l'intensa e rapida crescita della produzione dei veicoli su gomma, sono le infrastrutture e i trasporti stradali ed autostradali a prevalere: il sistema ferroviario riduce allora progressivamente il peso relativo della sua funzione di trasporto e la sua estensione territoriale.

Lo schema generale del sistema di comunicazione materiale del Ptc ha l'obiettivo di proporre interventi per la risoluzio-

1. Realizzato da Paolo Fioletta, Daniele Enrico Bena, Stefania Borgna, Federico Bosia, Riccardo Giovinetto, Giannicola Marengo.

ne di problemi connessi alla mobilità di persone e merci, in un ambito di programmazione di medio-lungo periodo. Il Ptc assume, quale cornice generale di riferimento cui gli interventi specifici e puntuali devono necessariamente riferirsi, i seguenti obiettivi:

1. favorire la connessione del territorio provinciale con l'Europa nel quadro delle politiche europee in materia di comunicazioni:
 - realizzazione delle linee Alta velocità/Alta capacità (Av/Ac) Torino-Lione e Torino-Milano;
 - potenziamento dell'Aeroporto di Caselle.
2. migliorare il rapporto esistente tra la mobilità e il territorio urbanizzato:
 - attivare politiche per la riduzione del traffico veicolare privato, potenziando il sistema di trasporto pubblico soprattutto su ferro (rete ferroviaria regionale, metropolitana e urbana) e realizzare una integrazione funzionale intermodale tra il sistema su ferro e su strada;
 - proporre azioni per incentivare e promuovere una distribuzione territoriale e, ove necessario, la rilocazione di servizi (scolastici, sociali, amministrativi), delle attività economiche e produttive meno polarizzata su Torino e l'Amt, riducendo il peso della mobilità casa-lavoro, casa-studio, casa-servizi attualmente esistente, rinforzando sistemi urbani locali e nuclei di depolarizzazione;
 - realizzare infrastrutture viarie che selezionino i diversi tipi di traffico (attraversamento, distribuzione), allontanando quelli impropri dai centri urbani;
 - tutelare i corridoi stradali e ferroviari al fine di garantire la possibilità di sviluppo e crescita delle infrastrutture evitando localizzazioni improprie che compromettano la loro funzionalità
3. migliorare il rapporto esistente tra le infrastrutture per la mobilità e il territorio, inteso come ecosfera:
 - potenziamento e/o miglioramento della funzionalità e delle condizioni di esercizio della viabilità e dei servizi pubblici esistenti;
 - verifica della sostenibilità ambientale dei tracciati delle infrastrutture viarie e ferroviarie proposte;
 - definizione di standard di qualità nella progettazione delle infrastrutture e la introduzione di misure di mitigazione degli impatti.
4. migliorare l'accessibilità delle diverse aree della provincia:
 - miglioramento dell'accessibilità dei territori marginali (in genere montani e/o rurali) e della qualità della vita dei cittadini che in essi vivono proponendo azioni ed interventi atti a ridurre lo svantaggio diretto o indiretto;
 - miglioramento dell'accessibilità dei territori svantaggiati per la presenza di infrastrutture o servizi di trasporto pubblico inadeguati al carico di traffico esistente.

Interventi specifici sull'assetto ferroviario e viabilistico: mobilità su ferro

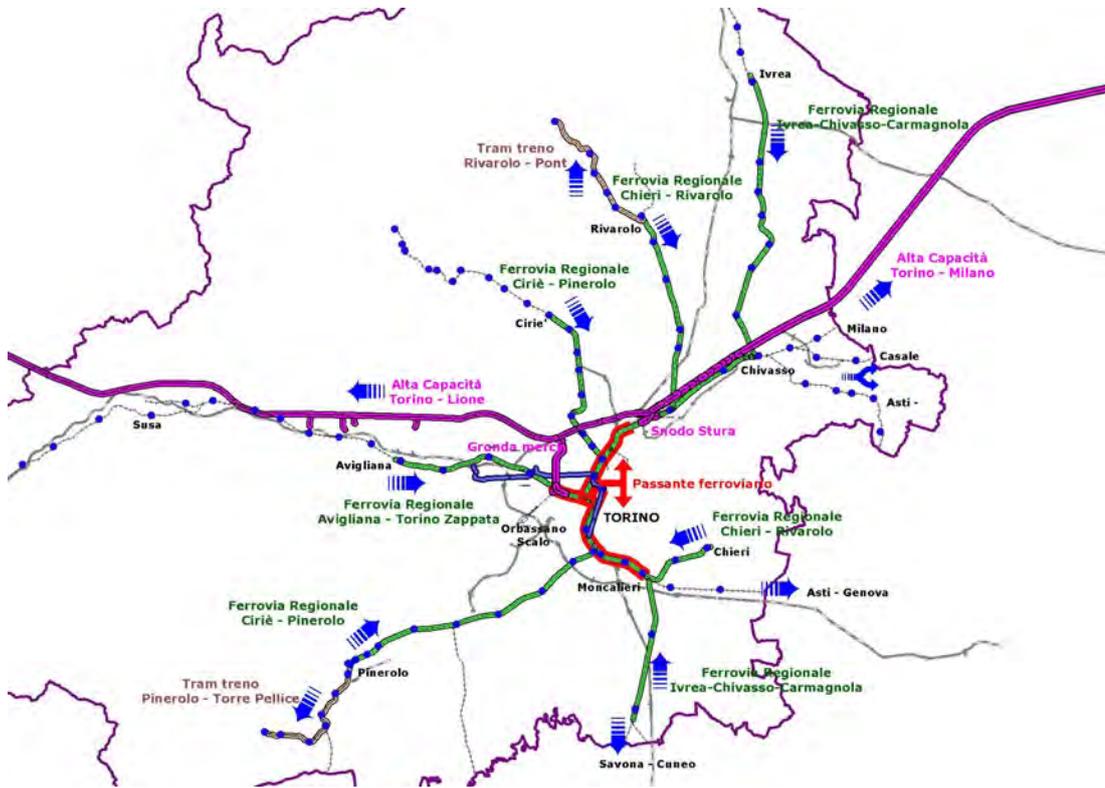
La Provincia, in sintonia con la scelta delle grandi infrastrutture ferroviarie in fase di progettazione e costruzione (Torino-Lione, Torino-Milano, snodo merci di Torino), assegna al collegamento ferroviario un ruolo strategico nel sistema del trasporto pubblico.

Oggi il potenziale della rete ferroviaria appare largamente sottoutilizzato, soprattutto considerando l'estensione della sua articolazione: ipotizzando infatti uno scenario futuro caratterizzato da un sistema di trasporto metropolitano allargato all'intero territorio provinciale, le stazioni ferroviarie potrebbero qualificarsi come nodi di una diffusa rete di interscambio modale tra trasporto su ferro e trasporto su gomma nell'ambito della quale particolare attenzione deve essere posta all'incremento del primo in ragione dei vantaggi funzionali che offre un mezzo viaggiante in sede propria e dell'effetto di decongestionamento dal traffico veicolare che può apportare all'interno degli agglomerati urbani.

Il Ptc sottolinea come le stazioni ferroviarie, in relazione alla loro condizione di centralità e di nodi di connessione alla rete stradale, debbano essere tutelate, anche alla luce di una loro valorizzazione come centri di interscambio tra mezzi di trasporto e, nei termini di centri territoriali qualificati da dotare di servizi ai cittadini con funzioni intercomunali, nell'opzione di rilancio del sistema ferroviario come cardine del nuovo sistema di trasporto pubblico provinciale.

In questo senso appaiono come interventi particolarmente significativi il recupero di alcune linee disattivate, il raddoppio di tratte, l'elettrificazione di altre, lo studio delle connessioni tra rami diversi, i cambiamenti di tipologia di linea (da ferrovia a metropolitana leggera) e la realizzazione di nuove linee e di nuove stazioni ferroviarie.

Per quanto riguarda il potenziamento del trasporto pubblico nell'area metropolitana, gli indirizzi contenuti nella proposta di aggiornamento del Ptc riprendono i contenuti del Piano generale del traffico urbano (Pgtu),



Schema delle tipologie di linee ferroviarie e loro interconnessioni.

predisposto dal Comune di Torino con la collaborazione di 26 Comuni dell'area metropolitana, su incarico della Regione, evidenziando la valenza strutturale e strategica della:

- valorizzazione del servizio ferroviario metropolitano, resa possibile dall'uso integrato e multifunzionale (compresenza di alta capacità, sistema ferroviario regionale e interregionale, sistema ferroviario locale metropolitano) del Passante ferroviario di Torino, il cui ruolo si esplica nella distribuzione rapida in area urbana della domanda di mobilità proveniente dal territorio esterno, oltre che nel soddisfacimento della domanda di attraversamento urbano nord-sud di più lungo raggio;
- innovazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano, che si esplica nella realizzazione della linee di metropolitana sotterranea e leggera, nel potenziamento delle linee di forza di superficie (tranviaria ad alta capacità ed elevato standard funzionale) e nei parcheggi di interscambio in nodi di attestamento in prossimità degli svincoli della tangenziale torinese.

Mobilità su gomma

L'attuale assetto della viabilità, determinatosi storicamente in anni non recenti, è impostato su una serie di radiali, in corrispondenza delle valli, delle direttrici padane e di quelle verso il mare, tutte convergenti su Torino e sul semi anello della tangenziale, ormai fagocitato dalla conurbazione metropolitana fino a divenire l'asse di distribuzione urbana.

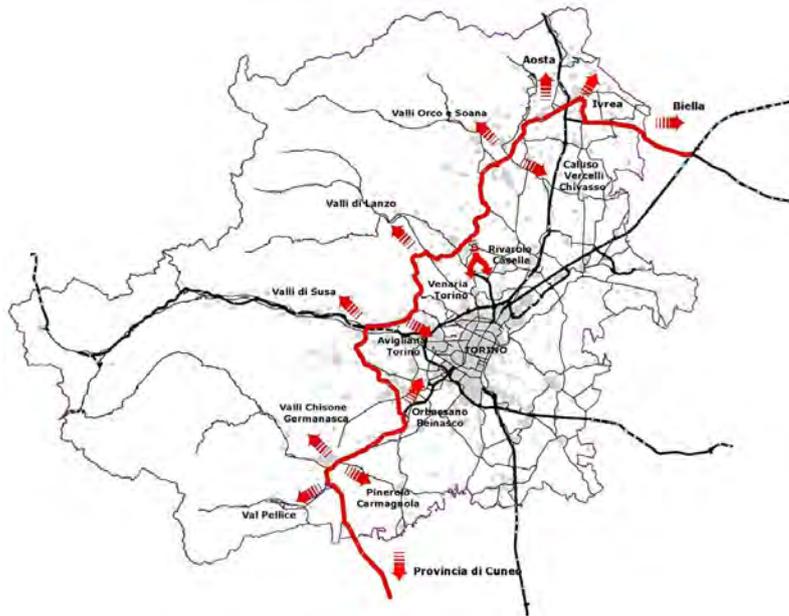
Tale assetto risulta oramai inadeguato alle esigenze di mobilità presenti nella provincia: il quadro europeo e nazionale assegna al Piemonte occidentale ed in particolare alla Provincia di Torino la funzione di corridoio europeo nelle relazioni tra Francia (ed Europa occidentale) e Italia. Il crescente traffico automobilistico e ferroviario del traforo del Frejus, il completamento sul versante francese dell'autostrada Chambéry-Modane, il progetto di collegamento tramite Tac di Parigi/Lione con Torino e Milano presuppongono un nuovo modello di mobilità internazionale e nazionale, incompatibile con l'attuale sistema della viabilità, fortemente attestato su Torino.

La proposta del Ptc pone in evidenza la complessità del sistema della mobilità, individuando alcuni elementi strutturali:

1. Dorsale Pedemontana

Nel tratto di competenza della Provincia di Torino la Pedemontana ha origine a nord al confine con la Provincia di Biella, sul tracciato della Bretella Autostradale Santhià-Ivrea, prosegue nella fascia pedemontana intercettando gli assi vallivi (Valle della Dora Baltea, Val Chiusella, Orco e Soana, Lanzo, Susa, Chisone, Pellice) e si raccorda a sud con la Provincia di Cuneo sulla SS 589. Si sviluppa per 152 km: 57 km coincidono con la viabilità esistente senza previsioni di nuovo intervento, 21 km corrispondono a tratti di viabilità esistente soggetta ad interventi di potenziamento e 74 km sono relativi a nuovi tracciati.

Tale infrastruttura di rilevanza regionale (già definita anche nei I e II Piano regionale dei trasporti), dovrà proseguire in direzione Nord (collegando Biellese e Alto Novarese) e Sud (collegando il Cuneese). La realizzazione della Pedemontana, si è scontrata con la limitazione degli interventi attuativi, a causa anche della po-



In rosso il tracciato della Dorsale Pedemontana e sue relazioni col territorio provinciale.

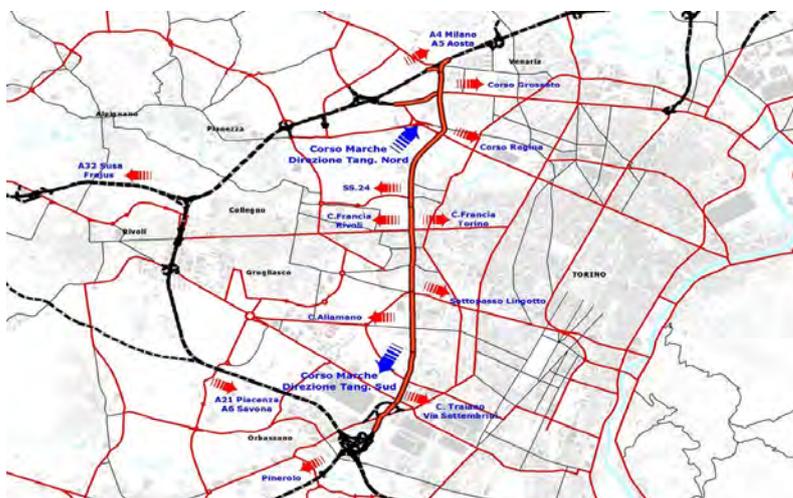
litica urbanistica dei Comuni che ha di fatto compromesso il suo asse storico con funzioni e usi urbani incompatibili. Lo studio della pedemontana nell'ambito del Ptc ha permesso di affrontare diverse problematiche, prima tra tutte la salvaguardia dei centri abitati dal traffico di attraversamento; la definizione degli interventi consentirà una riduzione degli impatti negativi determinati dalle emissioni acustiche e atmosferiche e, nel contempo, il miglioramento sulla viabilità locale.

2. Ridefinizione del ruolo della Tangenziale di Torino e degli interventi atti a definire sistemi specializzati di attraversamento della conurbazione torinese.

Il territorio delimitato dall'anello metropolitano è servito attualmente da collegamenti radiali con il centro di Torino, mentre i collegamenti diretti tra gli altri centri sono del tutto carenti quando non inesistenti. Sono stati pertanto studiati tracciati intercomunali, privilegiando il recupero della viabilità minore esistente e le previsioni dei Prgc.

Assolutamente prioritario viene ritenuto l'asse di corso Marche, che deve assolvere alla duplice funzione di alleggerimento del traffico della tangenziale e di accesso e distribuzione del traffico alla fascia di residenze e di attività di rango metropolitano localizzate tra Torino e Grugliasco.

Viene inoltre presentata un'ipotesi di attraversamento di Torino, in direzione nord-sud, proseguendo il percorso di corso Massimo d'Azeglio con un tracciato sotterraneo che sottopassa il centro storico (con possibilità di parcheggio sotto la piazza Vittorio) collegandosi con la tangenziale nord e il sistema autostradale, realizzando, di fatto, un nuovo asse di penetrazione urbano, sotterraneo, alternativo a corso Giulio Cesare.



Tracciato dell'asse viario di rilievo metropolitano di corso Marche e sue connessioni con la Tangenziale torinese.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Provincia di Torino / Assessorato: Pianificazione Territoriale, Difesa del Suolo e Protezione Civile
Ripartizione: Area Territorio, Trasporti e Protezione Civile

IL CASO

Piano territoriale di coordinamento provinciale: infrastrutture per la mobilità degli uomini, delle merci e delle idee

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Rete infrastrutturale

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Piani e quadri territoriali e metropolitani, fondi strutturali europei
Pianificazioni specialistiche

RIFERIMENTI

http://www.provincia.torino.it/territorio/sezioni/pian_territoriale/approf_ptc/approfondimenti