

## INTRODUZIONE

La mobilità di Torino nel periodo di attuazione del nuovo P.U.T. sarà caratterizzata da un quadro del tutto nuovo rispetto a quello del P.U.T.95. Conclusa infatti la fase dei provvedimenti più urgenti, sono state effettuate le scelte di fondo, definiti con certezza i programmi, ed infine è stato predisposto il quadro strategico dei progetti e degli interventi da realizzare. Sono state attivate le risorse necessarie alle realizzazioni e sono stati avviati i cantieri delle opere più impegnative.

I prossimi cinque anni vedranno quindi Torino interessata in modo rilevante dai cantieri delle nuove infrastrutture fondamentali per la mobilità pubblica e privata, come previsto dal quadro strategico, ma anche dai cantieri delle infrastrutture per i Giochi Olimpici del 2006.

Si tratta di lavori indispensabili per uno sviluppo sostenibile di Torino e della sua area metropolitana, ma che inevitabilmente comporteranno disagi e che condizioneranno, anche se transitoriamente, l'accessibilità all'interno della città.

Il nuovo P.U.T.2001, impostato sul fronte della minimizzazione degli impatti dei cantieri, si propone di migliorare e potenziare l'offerta di trasporto pubblico, affrontando parallelamente il governo e la gestione dei disagi che, in questa non breve fase transitoria, condizioneranno la mobilità nel territorio urbano. Le realizzazioni saranno quindi affiancate da interventi complementari finalizzati ad attenuare i disagi e a fare progressivamente sistema con il quadro delle dotazioni e dell'organizzazione finale.

Il risultato di questo programma di attuazioni del P.U.T.2001 sarà il raggiungimento di migliori condizioni di mobilità ed accessibilità nell'area urbana, vista come parte centrale dell'area metropolitana.

### Le politiche e gli interventi in attuazione

#### **Trasporto pubblico:**

il disegno strategico al 2006, oggi già in fase di attuazione secondo il programma transitorio 2001-2002, prevede il potenziamento del trasporto pubblico che sarà significativamente incrementato dal 2002 con l'entrata in funzione dell'Agenzia della Mobilità Metropolitana, il soggetto destinato a gestire i programmi di intervento e di esercizio nell'area metropolitana.

Un primo insieme di interventi prevede la ristrutturazione, la riorganizzazione e il potenziamento della rete del trasporto pubblico secondo tre livelli gerarchici:

- **linee metropolitane** (linea 1 Metropolitana – tratta Collegno-Lingotto; Passante Ferroviario); si tratta dell'ossatura portante del trasporto pubblico che garantirà l'accessibilità ai nodi fondamentali del sistema di trasporti torinese (es. stazione Porta Susa, Centro Lingotto, aeroporto di Caselle) senza interferire con il traffico di superficie e permetterà la connessione delle principali concentrazioni residenziali e produttive dei comuni della 1° e 2° cintura. In particolare il Passante Ferroviario costituirà l'infrastruttura fondamentale per l'accessibilità integrata dell'area torinese ai livelli internazionale, nazionale, regionale, metropolitano e urbano. Risulta strategica infine la realizzazione della nuova linea esterna alla Città per l'Alta Capacità, che assorbirà la quota di domanda di trasporto merci a lunga percorrenza non interessante Torino, liberando capacità di trasporto sul Passante a favore della mobilità delle persone. Questo sistema di linee di trasporto di valenza metropolitana dovrà essere reso coerente e complementare ad un secondo livello gerarchico quello delle:
- **linee urbane di forza** (sistemi innovativi, tram e bus) che interessano l'intero ambito urbano. E' in corso il rinnovo e il potenziamento della flotta (a basso impatto ambientale e a maggiore capacità di trasporto) che consentirà un miglioramento complessivo in termini di qualità del servizio e di qualità ambientale. Ad esempio le linee tranviarie 3 e 4, 15 e 18 che avranno la sede per buona parte protetta e avranno garantita la priorità semaforica, la nuova linea 2 che sarà in esercizio con veicoli innovativi su gomma a guida vincolata. Si prevede inoltre l'estensione delle corsie riservate al mezzo pubblico per aumentare la regolarità e l'efficienza del servizio, in modo da giungere al traguardo del 2006 con la rete delle linee di forza dell'area urbana strutturate all'interno di corsie dedicate;
- **linee capillari** di connessione sul territorio cittadino. Tra queste si è ritenuto di includere anche il servizio taxi, a tutti gli effetti un servizio di trasporto pubblico complementare alla flotta ATM.

Gli interventi in corso di attuazione sui tre livelli gerarchici, che si propongono di rendere competitivo sin da ora il sistema di trasporto pubblico urbano, saranno integrati da un programma di gestione telematica, gestito dal consorzio 5T, finalizzato a migliorare la regolarità del servizio, a ridurre i tempi di percorrenza sulla rete e rendere complessivamente più affidabile e sicuro il trasporto pubblico e più fluido il trasporto privato.

Il progressivo potenziamento del sistema di trasporto pubblico è progettato per supplire in modo sensibile anche alle difficoltà della mobilità privata che si verificheranno a causa dei grandi lavori. La strategia adottata prevede l'anticipazione di un insieme di interventi complementari per garantire migliori prestazioni al trasporto pubblico e la compensazione immediata delle riduzioni di efficienza del servizio causate dalla presenza dei grandi cantieri. Inoltre, in linea di principio, in presenza di riduzione della capacità del sistema dei trasporti sarà privilegiato il sistema dei trasporti collettivi migliorati nelle sue caratteristiche di efficienza, regolarità ed efficacia con riferimento alle esigenze specifiche della domanda. L'obiettivo è ambizioso: attraverso il miglioramento progressivo delle dotazioni e della qualità del servizio si intendono conquistare nuove quote di fruitori del trasporto pubblico in un periodo di transizione per mantenerle poi a grandi infrastrutture realizzate.

Un secondo sistema di azioni strategiche, che saranno attuate con il P.U.T. 2001, riguarda la creazione o l'adeguamento dei *nodi* in cui avviene l'*interscambio* tra i diversi mezzi di trasporto, con priorità per i nodi delle linee metropolitane, ma con estensione a tutte le linee di forza e ai nodi principali delle linee capillari.

I nodi (stazioni/fermate) dovranno consentire infatti di accedere agli altri mezzi della rete con la massima tempestività ed efficienza. Nella realizzazione delle fermate, sarà dedicata particolare attenzione al miglioramento delle condizioni di sicurezza, illuminazione, comfort, informazione. Anche le stazioni taxi saranno oggetto di importanti riqualificazioni.

Il completamento e prolungamento delle linee di forza, già avviato, rende strategica la realizzazione di adeguati parcheggi di interscambio la cui funzione è di dirottare, su un sistema di trasporto pubblico competitivo, quote non trascurabili di mobilità privata provenienti dall'area metropolitana e dirette a Torino.

Naturalmente questi obiettivi risultano fattibili grazie ai risultati positivi dei precedenti programmi di razionalizzazione della sosta che hanno provveduto al drenaggio della mobilità privata ai bordi dell'area centrale e al potenziamento dei parcheggi in prossimità di poli funzionali specifici (es. ospedali). Torino negli ultimi anni ha visto realizzati ben 8.172 nuovi posti auto in struttura, altri 3.284 sono in via di completamento e la realizzazione di nuove aree ed infrastrutture per la sosta ha restituito al tessuto urbano superficie preziosa per la mobilità pedonale, e questa è una condizione primaria per un'efficace politica di potenziamento del trasporto collettivo, di qualità ambientale e di riqualificazione degli spazi pubblici.

I principali parcheggi di interscambio saranno collocati in prossimità, a nord, della stazione Stura, nella zona sud alla Stazione Lingotto, ad ovest in area urbana lungo corso Francia, all'intersezione con corso Marche e in prospettiva all'incrocio con Cascine Vica – Rivoli.

Nel quadro degli interventi complementari, che fanno riferimento alla mobilità alternativa, saranno completati, razionalizzati ed estesi gli itinerari ciclabili in area urbana, realizzati adeguati spazi di parcheggio dedicati alle biciclette, in superficie, ed in ogni area dedicata alla sosta in Città.

Su queste basi, la realizzazione, negli scorsi anni, di un primo sistema di interventi di riqualificazione degli spazi pubblici nelle zone centrali e in alcune aree esterne al centro, che ha restituito alla fruizione collettiva spazi pedonali e di relazione, potrà essere esteso, anche in termini di metodo, al resto della città e in particolare alle zone interessate dagli interventi di riqualificazione e trasformazione urbana. Gli interventi nei sistemi di aree pedonali o protette delle zone più sensibili della città saranno integrati dalla realizzazione di un programma di sicurezza che prevede di potenziare e proteggere i luoghi in cui si concentrano i principali servizi pubblici (ad esempio i complessi scolastici).

### **Mobilità privata**

Il P.U.T. 2001 prevede interventi nei nodi di principale criticità del traffico al fine di rendere complessivamente più fluida la viabilità e migliorare la qualità ambientale. Per molti di questi nodi sono già stati predisposti studi e soluzioni quali ad esempio sottopassi, rotonde e interventi puntuali sulle condizioni di circolazione.

Si prevede inoltre la realizzazione di nuovi assi per completare il sistema principale della viabilità:

- Il completamento del viale della Spina Centrale;
- Il sottopasso corso Spezia – corso Sebastopoli, che costituirà un nuovo asse di collegamento est-ovest tra Corso Unità d'Italia, Corso Allamano e il sistema tangenziale;
- Via Zino Zini;
- Nuovo Corso □azione, nell'ambito di trasformazione di Spina 3;
- Corso Marche, da realizzarsi con l'indispensabile collaborazione di Provincia e Regione. L'infrastruttura costituirà la cerniera, nella zona ovest, tra il tessuto di bordo urbano e i comuni limitrofi e consentirà l'attraversamento Nord-Sud, separato dalla viabilità di superficie, in alternativa al traffico dei grandi viali semi-periferici (es. la direttrice Grosseto-Lecce-Trapani) riducendo il loro livello di congestione.