

## Capitolo 9 - Le prospettive di medio periodo

Dai concetti, obiettivi e programmi espressi già nel 1990 attraverso lo Schema di Piano Provinciale dei Trasporti, sostanziali passi in avanti da allora sono stati fatti, sia nel perseguire obiettivi e intendimenti, quanto nelle trasformazioni legislative introdotte dal D.Lgs. 422/1997 e dalla L.R. Piemonte 1/2000. Nell'ambito del trasporto pubblico locale, queste hanno consentito di avviare programmi e strategie d'intervento a favore oltre che di una razionalizzazione del sistema, di un'integrazione tra modi di trasporto, in uno scenario non più soltanto di lungo periodo, ma che potrebbe parzialmente concretizzarsi nell'arco dei prossimi 5-6 anni. Questo processo troverà poi, definitiva attuazione, nel completamento degli interventi strutturali, in particolare del nodo ferroviario di Torino, che consentirà la completa attivazione del previsto servizio ferroviario metropolitano, articolato come noto su quattro linee (oltre a quella di Ivrea-Chivasso-Torino e di Orbassano), ossatura portante dell'intero sistema di trasporto pubblico.

Il potenziamento del nodo, e la sua radicale ristrutturazione, consentirà il superamento delle attuali limitazioni di esercizio, di evitare le intersezioni a raso che provocavano grosse conflittualità reciproche, di differenziare il traffico nazionale a lunga percorrenza da quello regionale e metropolitano, rendendo possibile un notevole aumento dell'offerta di trasporto e la realizzazione di un vero sistema integrato con le altre modalità di trasporto.

Non bisogna tuttavia dimenticare, che il nodo non costituisce l'unica limitazione alla costituzione di una forte rete integrata a impianto fisso. Altri interventi devono essere previsti, quali il raddoppio e l'elettificazione di talune tratte ferroviarie, peraltro già citate nel P.T.C. della Provincia di Torino.

L'obiettivo che il Programma di Attuazione Provinciale si pone è la possibilità di pianificare e programmare una rete di trasporto su gomma con funzioni di complementarietà ed adduzione rispetto a quella ferroviaria, presupposta cadenzata e ad elevato standard funzionale.

Il graduale completamento del passante ferroviario e la progressiva messa in esercizio del servizio ferroviario metropolitano, il potenziamento delle direttrici ferroviarie, la creazione dei centri d'interscambio, il completamento della linea metropolitana 1, gli interventi sulle linee di forza tranviarie, sono tra i principali elementi che consentiranno di attivare strategie e renderle operative.

I progetti principali hanno comunque raggiunto la fase attuativa; una parte della linea passante è realizzata, il primo tratto della linea 1 della metropolitana (Collegno-P.za XVII Dicembre) è in esercizio mentre l'apertura della tratta fino a Porta Nuova è prevista per l'estate 2007 ed è in costruzione la tratta Porta Nuova-Lingotto, il programma per il potenziamento del sistema di trasporto urbano prosegue e sono in previsione sostanziali interventi sulle linee di forza tranviarie che allontaneranno i capolinea in punti più esterni alla città, fungendo anche loro da adduttori alla mobilità pubblica e privata in entrata.

Per quanto riguarda l'assetto funzionale che il T.P.L. assumerà nel medio periodo, molto dipenderà da quanti dei segnalati interventi troveranno di fatto concretezza esecutiva. In questa fase transitoria non sono state approfondite nel dettaglio possibilità di attestamento o integrazione dei

servizi, ma si sono voluti ugualmente esplicitare gli indirizzi strategici su cui lavorare e fornire gli elementi di analisi che verranno esaminati nei prossimi programmi di attuazione "a regime".

Il metodo con il quale s'intende operare richiama l'impostazione già inserita nel P.T.C. (vedi il precedente par. 1.2.2), che prevede l'integrazione dei servizi gomma/ferro concorrenziali tra di loro, attraverso l'attestamento delle autolinee extraurbane presso le cosiddette Porte Regionali del sistema, con trasbordo sulle direttrici ferroviarie, quindi una individuazione più densa di poli attrattori di livello intermedio per bacini di utenza di carattere provinciale ancora esterni all'ambito metropolitano, un successivo livello di accesso al sistema metropolitano attraverso l'interscambio con il servizio di trasporto pubblico urbano in particolare tranviario, ed infine distributivo interno a Torino.

Per quanto riguarda i centri d'interscambio, la Provincia di Torino nella redazione del P.T.C. ha già individuato una maglia, che si proietta su scenari di medio-lungo periodo. Questi s'intendono situati presso le stazioni del sistema ferroviario metropolitano, con l'obiettivo di addurre il servizio di trasporto pubblico su gomma extraurbano, ma anche in ambito metropolitano nei pressi dei capilinea delle linee di forza tranviarie.

Come già espresso nel P.T.C. l'orientamento della Provincia è il potenziamento del sistema delle stazioni ferroviarie come sub-nodi di interscambio gomma/ferrovia. Queste per le loro condizioni di centralità e nodi di connessione alla rete ferroviaria devono essere necessariamente riqualificate.

Giova inoltre segnalare che, allo scopo di dare attuazione alla realizzazione dei nodi d'interscambio presso le stazioni ferroviarie dei Comuni, la Regione Piemonte ha da tempo avviato un progetto denominato MOVICENTRO, che vede in questa fase la progressiva maturazione dei progetti e le prime realizzazioni per lotti funzionali.

Un'ulteriore funzione significativa che i centri d'interscambio dovranno assumere, è quella drenante nei confronti della mobilità privata. Questo impegno per poter essere sostenuto dev'essere supportato dall'esistenza di un sistema ferroviario forte, efficace ed efficiente che lo renda concorrenziale all'utilizzo del mezzo privato e della elevata accessibilità viaria ai centri.

L'adduzione del trasporto pubblico su gomma, ma anche del privato, a questa rete ferroviaria attraverso i nodi d'interscambio, permetterà oltre che una ulteriore e consistente razionalizzazione del sistema di trasporto, una migliore efficienza modificando le abitudini di spostamento.

Peraltro la cosiddetta "cura del ferro" si sta ed andrà consolidandosi, fornendo strutture e impianti di elevata potenzialità.

Per quanto riguarda le autolinee extraurbane, la pianificazione provinciale, esprime l'orientamento secondo il quale il trasporto su gomma dovrebbe assumere una configurazione più reticolare con caratteristiche urbane e suburbane all'interno dell'area torinese con funzione decongestionante della viabilità, e più capillare all'esterno di essa per meglio servire il territorio, generando maggiori relazioni tangenziali con l'istituzione di nuove linee di gronda, e di migliorare l'accessibilità alle rete fissa.

A sostegno dell'assetto trasportistico tracciato, dovrà essere promossa una più ampia politica tariffaria di tipo integrato che coinvolga non solo la globalità dei vettori, pubblici e privati, operanti nella Provincia, ma anche la sosta.

Queste prospettive assegnano, come detto, al sistema su gomma un ruolo complementare al sistema ferroviario e i centri d'interscambio sono i naturali poli attrattori, secondo uno schema pianificatorio che indubbiamente favorisce la penetrazione nelle aree urbane, decongestiona le stesse, migliora la qualità ambientale riducendo tassi d'inquinamento atmosferico e acustico, libera risorse economiche e linee di trasporto extraurbano su gomma, anche per un servizio di tipo più reticolare (favorendo il collegamento fra i centri medi e minori del territorio provinciale e dell'area metropolitana in particolare).