

5. Mobilità



L'ACCESSIBILITÀ STRADALE DI LUNGO RAGGIO

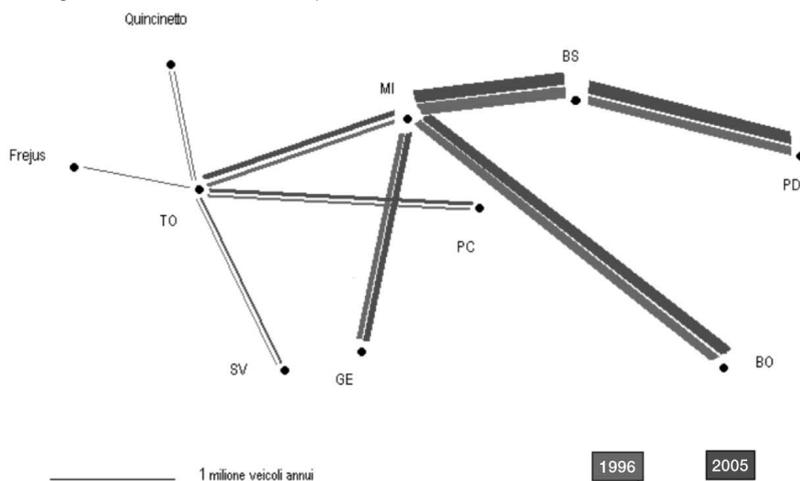
«Aumentare il ruolo di Torino nella macroregione del Nordovest, perseguendo il rafforzamento dei collegamenti materiali e immateriali con Genova, Milano, Lione e con il territorio piemontese e sviluppando le relazioni di Torino con l'area mediterranea e con l'Est europeo». Il Secondo piano strategico ribadisce l'urgenza di integrare e migliorare l'accessibilità torinese, sia rispetto all'esterno (mobilità di lungo raggio) sia internamente (spostamenti in città, cinture, provincia)¹.

Dal punto di vista del traffico, il sistema autostradale piemontese è meno congestionato rispetto a quello lombardo o del Nordest. Tra le tratte che collegano Torino, l'A4 per Milano rimane la più trafficata (con quasi 40 milioni di veicoli annui, pari a 300.000 passaggi medi per chilometro), seguita dall'autostrada per Piacenza, mentre le tratte per Savona e per la Val d'Aosta non superano i 20 milioni di veicoli annui, per la Val Susa i 10 milioni. Su tratte come la Milano-Brescia-Padova il traffico è nettamente più intenso, con ormai più di 100 milioni di veicoli annui (pari a un milione di passaggi all'anno per chilometro); anche l'A1 da Milano a Bologna si sta avvicinando a questi livelli di traffico.

Da diversi anni si lavora al potenziamento di alcune tratte verso il capoluogo piemontese. I cantieri sull'autostrada per Milano hanno lo scopo di migliorarne la

Figura 1 – Il traffico sulle maggiori autostrade del Settentrione

(fonte: società di gestione delle reti autostradali)



¹ Quello dell'accessibilità di Torino è percepito come un problema soprattutto nelle regioni nordorientali e centromeridionali d'Italia: lo lamenta il 28,4 per cento dei cittadini del Nordest, il 30,5 del Centro, il 45,5 del Mezzogiorno, valore superiore a quello registrato tra i tedeschi (37 per cento), britannici (33,3) e francesi (30,7) (L'Eau vive, Comitato Rota, 2005).

sicurezza (completamento previsto per il 2006); poi partirà l'allargamento a quattro corsie (pronte forse entro il 2009). Per la Torino-Pinerolo, l'impulso decisivo è venuto dalle Olimpiadi: a fine 2005 è stata inaugurata anche l'ultima tratta (di 12 chilometri, tra Volvera e Riva di Pinerolo), completando così un'arteria i cui primi progetti risalgono al lontano 1972. Un'altra eredità olimpica si ha in Val Susa, con il raddoppio della carreggiata tra Savoulex e Bardonecchia, dov'è anche stato ampliato lo svincolo (si veda capitolo 8).

La tratta della tangenziale maggiormente congestionata rimane quella occidentale. Qui avrebbero dovuto aprirsi i cantieri per la quarta corsia, nel tratto di una decina di chilometri tra Borgaro e Bruere; tutto però è fermo, in attesa dell'approvazione del piano finanziario da parte di Ministero e Anas, e la conclusione dei lavori entro il 2009 non è più così certa². La svolta più importante – a metà 2005 – è la sottoscrizione del protocollo di intesa per corso Marche (firmato da Regione, Provincia, comuni e Ferrovie), che prevede la costruzione di un canale infrastrutturale a tre livelli sovrapposti: bretella interna alla tangenziale, «gronda merci» ferroviaria per collegare l'alta velocità allo scalo di Orbassano, viale in superficie³.

Per completare il sistema tangenziale nell'area collinare, la Regione nell'autunno 2005 ha ottenuto l'inserimento della Gronda Est tra i progetti della Legge Obiettivo (e i relativi finanziamenti ministeriali), ma la copertura è ancora parziale essendo fallito il tentativo della Regione di persuadere le società autostradali ad accollarsi parte degli oneri di costruzione. La Gronda Est non dovrebbe essere una vera autostrada (ipotesi che pare definitivamente accantonata), bensì una serie di superstrade ricavate dal potenziamento di statali e provinciali; in parte il progetto è già realizzato, con le nuove circonvallazioni di Chieri e di Pessione, con i raccordi verso Volpiano dell'ex statale per Chivasso e tra la provinciale per il Vercellese e l'autostrada A4.

Le strategie complessive di sviluppo della rete stradale veloce vanno nella direzione di potenziare sia quella destinata alla mobilità verso il capoluogo, sia quella tangenziale. La necessità di una strategia integrata è recepita anche nel Secondo piano strategico, che propone una «configurazione reticolare dell'area metropolitana, ottenuta dalla sovrapposizione tra la struttura storica, a matrice radiocentrica, e quella per tangenziali e anulari, che oggi costituisce uno dei principali modi d'uso dell'area metropolitana». Nell'ultimo decennio i più consistenti aumenti di mobilità

² Sempre in quest'area, si è invece di recente sbloccato il progetto di raccordo tra lo svincolo della tangenziale a Collegno e Val della Torre: i lavori dovrebbero partire nel 2006 e concludersi entro il 2007.

³ Nonostante l'accordo, su corso Marche (arteria di cui si discute da decenni) permangono diverse incertezze: manca un vero piano dei tempi, ma soprattutto molto dipende dalla definitiva approvazione del tracciato dell'alta velocità per la Francia.

(quasi un quinto in più) hanno interessato proprio i collegamenti anulari tra le cinture esterne, ma sono cresciuti molto anche gli spostamenti tra prima cintura e comuni esterni; si riducono, invece, sia la mobilità interna al capoluogo sia quella tra Torino e cinture esterne⁴.

Tabella 1 – Mobilità motorizzata in provincia di Torino

(migliaia di spostamenti; tutti gli scopi, esclusi i ritorni a casa; fonte: GTT, 2004)

2004	<i>Destinazione:</i>		
<i>Origine:</i>	Torino	Cintura	Esterno
Torino	662	108	36
Cintura	206	275	44
Esterno	92	66	548
Var.% 1996-04	<i>Destinazione:</i>		
<i>Origine:</i>	Torino	Cintura	Esterno
Torino	-10,7	2,9	-10,0
Cintura	-1,0	4,6	15,8
Esterno	-16,4	10,0	18,6

Queste tendenze (oltre che effetto dei processi di ridislocazione di residenze, poli produttivi e servizi) potrebbero essere spiegate anche dal fatto che le comunicazioni a distanza cominciano ad incidere sulle strategie di mobilità: aumentano, ad esempio, telelavoro, e-commerce, servizi amministrativi on line ecc. Dati recenti evidenziano che tali fenomeni sono più forti nel capoluogo regionale, mentre nelle fasce esterne, meno dotate di infrastrutture telematiche e per la comunicazione veloce, gli spostamenti fisici mantengono una notevole rilevanza. A Torino i servizi cosiddetti a larga banda sono molto competitivi, dalla cintura in poi l'offerta diminuisce drasticamente, con una copertura DSL solo in 250 circa dei 1.206 comuni piemontesi, praticamente solo quelli oltre i 10.000 abitanti (INU, 2005). Nei mesi scorsi, Regione e Provincia hanno lanciato diversi programmi – *Wi-Pie*, *RDD* e altri – proprio allo scopo di connettere alla rete veloce decine di migliaia di imprese e quasi un milione di piemontesi.

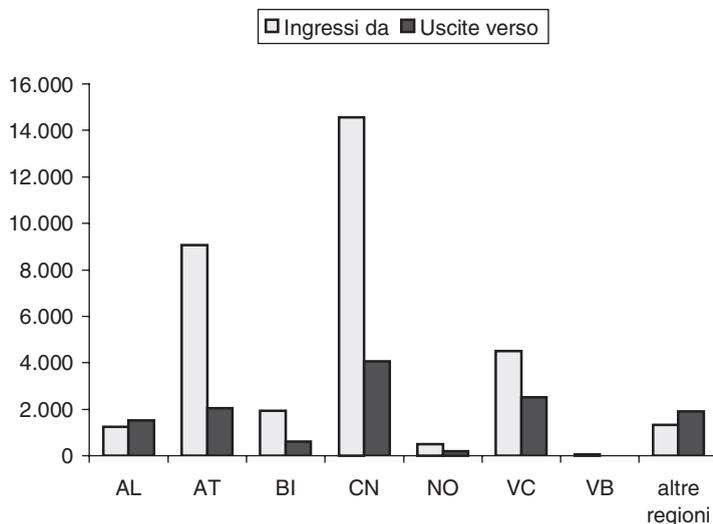
Altri consistenti flussi di mobilità quotidiana si verificano tra l'area torinese e le contigue province di Cuneo e di Asti; meno rilevanti risultano i flussi con il

⁴ Nel capoluogo il 43,2 per cento degli spostamenti avviene in auto e il 21,1 con i mezzi pubblici, in cintura il predominio dell'automobile è più netto: 62,5 per cento contro appena il 12,1 dei mezzi pubblici (GTT, 2004). Nel 1978 – quando venne realizzata un'indagine confrontabile con le più recenti – la situazione era decisamente più equilibrata: ad esempio, a Torino si spostava quotidianamente in automobile il 38,6 per cento dei cittadini, con autobus e tram il 34,9 per cento (fonte Comune di Torino, Somea, 1978).

Vercellese, quelli con le altre province piemontesi, specialmente orientali, sono minimi.

Figura 2 – Spostamenti giornalieri da/per la provincia di Torino

(fonte: Provincia di Torino, 2000)



IL DIFFICILE RILANCIO DEL SISTEMA FERROVIARIO

Per alleggerire la pressione sul sistema stradale, viene continuamente ribadito l'obiettivo di «spostare» traffico dalla gomma alla rotaia e dai mezzi individuali a quelli collettivi. Un ruolo potenzialmente decisivo, in futuro, dovrebbe giocarlo il Sistema ferroviario metropolitano (SFM), visto anche il costante declino – con passeggeri quasi dimezzati rispetto a dieci anni fa – del trasporto collettivo su gomma: gli autobus intercomunali sono penalizzati dalla quasi totale assenza di corsie riservate e si imbottigliano nel traffico, specialmente nelle ore di punta, perdendo competitività⁵.

Con passaggi frequenti di treni locali e l'integrazione con la linea 1 del metrò – e l'eventuale seconda linea⁶ – il SFM costituirebbe l'ossatura di una vera rete di

⁵ Agenzia per la mobilità metropolitana e Provincia hanno recentemente deliberato per un monitoraggio e controllo dei bus extraurbani, basato su rilevatori satellitari GPS: nel 2007 verranno attrezzati i primi 250.

⁶ Secondo lo studio di Agenzia per la mobilità metropolitana, Comune e GTT, la seconda linea del metrò (che potrebbe essere costruita non prima del 2020-2025), dovrebbe partire da Orbassano, passare per Porta Nuova e arrestarsi a Venaria, a Falchera o a S. Mauro.

metropolitana «allargata», recuperando così lo storico ritardo nei confronti di molte metropoli⁷. Notevoli incertezze continuano però a gravare su questo progetto. Un'elevata frequenza (5-10 minuti) sarebbe garantita solo tra le stazioni di Dora e Lingotto, mentre per la cintura il progetto delle Ferrovie rimane decisamente vago: ad esempio, sulla direttrice per Carmagnola e il Cuneese, le cadenze previste variano tra 10 e 30 minuti, sulle altre tratte (per Rivarolo, Caselle-Ceres, Collegno-Val Susa, Pinerolo) le previsioni rimangono ancora più incerte, con un treno ogni 15-60 minuti⁸.

La sorte del SFM rimane strettamente legata, da un lato, ai tempi del passante, dall'altro, al destino dell'alta velocità per la Francia. Il Primo piano strategico prevedeva un SFM operativo già all'inizio del 2006; poi la sua inaugurazione è slittata (di 6-7 anni) per i ritardi accumulati dai cantieri del passante⁹. Nel 2006 dovrebbero partire i cantieri nell'area orientale dei binari in corso Inghilterra (e per la nuova stazione di Porta Susa, pronta nel 2009), sull'asse da corso Principe Oddone a Stura (per completare i lavori relativi ai binari ovest nel 2009, agli altri e alle stazioni Dora e Rebaudengo nel 2012). Il SFM potrà funzionare solo liberando la linea storica dai treni merci, questione legata al loro trasferimento sulla gronda merci dell'alta velocità; quindi i rischi di ulteriori slittamenti dei tempi sono molto forti.

⁷ Per ora continua a funzionare solo la tratta Chieri-Torino-Rivarolo, dovendo tra l'altro contrastare i frequenti tentativi di Trenitalia tesi a ridurre il numero quotidiano dei treni locali. La domanda di un vero SFM rimane comunque molto forte; una prima integrazione tariffaria e delle linee ha prodotto, nel periodo 1995-2001, un aumento di utenti su tutte le tratte metropolitane, mentre contemporaneamente nel resto del Piemonte e del Nord Italia i treni hanno continuato a perdere passeggeri (fonte: Trenitalia).

⁸ In proposito, il Secondo piano strategico ribadisce che il «servizio ferroviario metropolitano dovrebbe costituire una delle principali priorità», ma al tempo stesso denuncia che «ad oggi le potenzialità di questo tema restano praticamente inesplorate» e sottolinea l'urgenza di avviare «un sistema coerente di politiche di implementazione, perché [il SFM] sia funzionante tra dieci anni» (Torino Internazionale, 2006). In particolare, non sono ancora state reperite le risorse umane, finanziarie e tecnologiche (es: il materiale rotabile), manca un Programma di esercizio del SFM, non sono ancora state avviate le trattative con Trenitalia per definire il progetto e le direttrici da privilegiare (non si possono incrementare tutte, si saturerebbe anche il nuovo passante); RFI sta studiando le potenzialità del servizio metropolitano a passante ultimato.

⁹ Di passante ferroviario se ne parla dal 1980 (nel Piano di potenziamento del nodo ferroviario torinese della Regione); occorreranno dunque circa 30-35 anni per passare dal primo progetto al funzionamento a regime. Gli stanziamenti sono pari, per la tratta da Lingotto a Porta Susa, a 302 milioni di euro di RFI e a 102 milioni del Comune (per la copertura e la sistemazione in superficie); per la tratta da Porta Susa a Stura, 954 milioni da RFI e 258 dal Comune. A fronte di un'operazione così lunga, complessa e onerosa – anche per la qualità della vita dei cittadini – si rileva negli ultimi anni un declino comunicativo: l'ufficio informativo sul passante ha chiuso anni fa, non vengono più spedite ai cittadini newsletter con gli stati di avanzamento, le notizie sul web (a gennaio 2006) risalgono al 2003-2004!

In un'ottica più generale, il destino della linea ad alta velocità per la Francia risulta assolutamente strategico per il posizionamento dell'area torinese rispetto ai traffici delle merci a scala nazionale ed europea. Torino si colloca sul cosiddetto corridoio 5 (Lisbona-Kiev) e non lontano dal corridoio «dei due mari» (Genova-Rotterdam)¹⁰.

Per quanto riguarda la linea ad alta velocità verso Milano, nell'ottobre 2005 sono stati testati i primi viaggi tra Torino e Novara; a Milano si dovrebbe arrivare nel 2009¹¹.

Come noto, i principali problemi caratterizzano però la linea verso la Francia. Il progetto della Torino-Lione si trascina da una quindicina di anni; il dibattito dell'ultimo biennio ha fatto chiarezza su alcuni punti (la stazione torinese a Porta Susa, la finalità prevalente di trasporto merci, il probabile collegamento con lo scalo di Orbassano), ma, avvicinandosi al dunque, ha anche fatto emergere in modo più netto limiti del progetto e opposizioni locali. Dopo la fase di tregua olimpica ed elettorale, il dibattito riprende non solo sulla questione del tunnel di Venaus e sul problema dell'amianto¹², ma anche sulle criticità finanziarie: il budget ufficiale è più che raddoppiato rispetto alle stime di 4-5 anni fa, c'è chi teme che crescerà ancora, ma soprattutto manca una parte dei fondi¹³. Sarà certamente decisiva per il successo della TAV una politica (su cui la Regione ha recentemente dichiarato di volersi impegnare) mirante a disincentivare il traffico dei camion, puntando a trasferire il

¹⁰ Dovrebbe essere soprattutto il sistema logistico del Novarese a beneficiare del fatto di trovarsi all'incrocio dei due corridoi; il sistema alessandrino (con Rivalta e Serravalle Scrivia) dovrebbe svolgere un ruolo da retroterra del porto genovese, mentre i nodi logistici torinesi (interporto Sito e scalo merci di Orbassano) rimarranno presumibilmente ad un livello gerarchico inferiore: anche con una futura connessione alla TAV, la loro posizione sarà comunque marginale rispetto agli altri poli logistici piemontesi.

¹¹ La connessione della TAV Torino-Milano agli aeroporti di Caselle e Malpensa rimane problematica. Per il collegamento con Malpensa è stato risolto il raccordo tra le due stazioni novaresi, ma appare probabile al massimo un servizio di navetta ferroviaria, magari gestito dalle aziende aeroportuali; la connessione con Caselle dipenderà dalla soluzione del nodo in zona Stura e alle modalità di connessione della Torino-Ceres col Passante (questione tuttora aperta e controversa, con tre o quattro soluzioni possibili).

¹² I problemi ambientali hanno fatto da detonatore a un malcontento che da anni cova in Val Susa, rivelando evidenti difetti di governance e un'incancrenita difficoltà di rapporti col capoluogo. Diversi osservatori hanno letto nel radicalizzarsi dell'opposizione una sorta di rivolta delle «Terre di mezzo», che ritengono di essere escluse da decenni dai tavoli delle scelte strategiche, compresi quelli olimpici, e temono ancora una volta di subire solo costi senza benefici. Non a caso in Bassa Valle si concentra la massima opposizione alla linea: da un sondaggio realizzato a novembre 2005, a Torino la quota di favorevoli alla TAV risultava pari al 77 per cento dei cittadini, in Alta Val Susa al 54 per cento, in Bassa Valle appena al 31 per cento. Per rilanciare il dibattito sulla TAV in un più ampio scenario, la Provincia ha lanciato l'idea di un Piano strategico per il rilancio socioeconomico della Val Susa.

¹³ Oltre alla TAV Torino-Lione, anche per altri progetti infrastrutturali emergono situazioni critiche dal punto di vista finanziario: la stima dell'Osservatorio OTI è che, per la linea

25 per cento del traffico merci dalla gomma alla rotaia. Diversi esperti (favorevoli alla linea TAV) ritengono che provvedimenti restrittivi del traffico pesante su gomma siano imprescindibili per il successo della linea ferroviaria ad alta velocità.

Scheda 1 – L'alta velocità Torino-Lione: cronologia dei principali eventi

- 1986: primi studi per le linee ad alta velocità
1988-89: ipotesi di collegamenti veloci di Torino con Milano e la Francia
1991: la Conferenza di Praga include Torino nel corridoio 5 Lisbona-Kiev
1994: l'UE include la Torino-Lione tra i 14 progetti infrastrutturali prioritari
1995: l'UE prevede l'avvio dei cantieri nel 1996 e il completamento nel 2000
- 2001:
- *gennaio*: un vertice intergovernativo italo-francese conferma la linea entro il 2015
 - i valsusini lamentano uno scarso coinvolgimento e si oppongono al progetto
 - *novembre*: nuovo vertice italo-francese: conclusione dei lavori nel 2012
- 2002:
- *settembre*: il Parlamento italiano approva l'accordo intergovernativo; budget ufficiale: 5-6 miliardi di euro
- 2003:
- *gennaio*: ancora incerte le finalità della linea (passeggeri e/o merci?)
 - *settembre*: la Commissione nazionale per la VIA dà parere positivo
 - *novembre*: il Consiglio europeo aumenta il contributo dal 10 al 20 per cento; il Governo – francese conferma l'impegno a realizzare la linea
 - *dicembre*: la Regione respinge per la seconda volta il progetto delle Ferrovie (poiché senza connessioni con corso Marche e lo scalo merci di Orbassano)
- 2004:
- *febbraio*: la Commissione europea si dice disponibile ad alzare al 50 per cento il finanziamento della tratta internazionale, purché i governi provvedano alle tratte nazionali, ma in Italia manca un vero piano finanziario e parte delle risorse
 - *marzo*: un nuovo piano dei tempi fissa l'avvio dei cantieri al 2007 e la conclusione al 2017 (budget previsto 15,2 miliardi di euro)
 - *aprile*: la stazione torinese della TAV dovrebbe essere Porta Susa
- 2005:
- *marzo*: ancora irrisolta la connessione con lo scalo di Orbassano
 - *maggio*: progetto esecutivo del tunnel e avvio cantieri per gennaio 2006
 - *agosto*: si insedia in Regione una Commissione tecnica (presieduta da Luigi Rivalta) per valutare il progetto
 - *settembre*: il Ministero respinge la mediazione della Commissione tecnica regionale e dà avvio ai sondaggi

TAV verso Milano, manchi ancora il 39 per cento delle risorse, per l'autostrada A4 il 71 per cento; per il Passante ferroviario il 15 per cento; per il nuovo corso Marche e la Gronda Est della tangenziale la copertura finanziaria finora garantita sarebbe inferiore al 10 per cento (fonte: OTI, febbraio 2006).

- *novembre*: la Regione annuncia sondaggi entro il mese per non perdere i fondi UE, proponendo ai sindaci una cabina di regia e un piano strategico per il rilancio economico della Val Susa
- *novembre*: vertice intergovernativo annuncia piano dei tempi e progetto definitivi per marzo e dicembre 2006
- *dicembre*: manifestazioni, blocchi e cariche in diversi comuni della Val Susa; vertice a Roma per «congelare» la situazione fino alla fine delle Olimpiadi

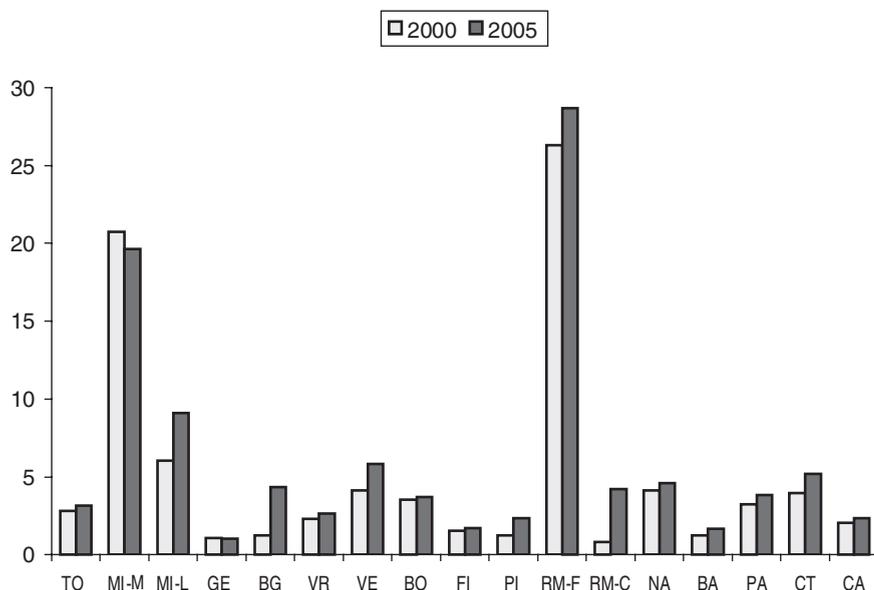
2006:

- *gennaio*: sopralluoghi della Commissione tecnica UE per valutare i problemi in Val Susa
- *marzo*: si insedia al Ministero l'osservatorio tecnico sulla TAV, presieduta da Mario Virano (del Cds dell'Anas)
- *aprile*: anticipazioni del rapporto della Commissione tecnica UE favorevoli alla TAV

AEROPORTO: MOLTE INCERTEZZE

Sempre sul versante dell'accessibilità di lungo raggio, si è puntato negli anni scorsi – specie in vista della scadenza olimpica (si veda capitolo 8) – a potenziare lo scalo di Caselle: sale d'imbarco più spaziose, connessioni alle strade provinciali, ampliamento del parcheggio per gli autobus.

Figura 3 – Il traffico passeggeri nei principali aeroporti italiani
(milioni di passeggeri; fonte: Assaeroporti)



Dal punto di vista del traffico, i passeggeri sono in crescita negli ultimi anni (+11,9 per cento tra 2000 e 2005), anche se meno della media dei maggiori scali nazionali, tant'è che Caselle è sceso dal 9° all'11° posto. Il traffico merci, nello stesso periodo, diminuisce soltanto in sette dei venti maggiori scali: tra questi, Caselle registra la più consistente perdita (-33,1 per cento), scivolando dal 6° al 10° posto.

Dal punto di vista dell'accessibilità, l'aeroporto di Caselle è oggi collegato direttamente con 33 diverse città, 12 italiane, 16 in Europa occidentale, 2 in quella orientale, 3 nordafricane (hanno più voli per quest'area solo Malpensa e Fiumicino).

Le strategie di integrazione dell'aeroporto torinese rimangono incerte, non avendo ancora scelto tra due opzioni alternative: 1) allearsi con Malpensa, specie nella prospettiva di una alleanza strategica con l'area milanese; 2) integrarsi con Fiumicino (il gruppo Benetton è azionista sia dello scalo torinese sia di quello romano), magari rafforzando contemporaneamente il network già avviato con Firenze, Bologna ecc. per acquisire più peso competitivo.

Tabella 2 – Collegamenti dei maggiori aeroporti italiani, per macroaree
(numero assoluto di città direttamente collegate; L'Eau Vive, Comitato Rota, 2006)

	Città italiane	Tot città straniere	Europa Ovest	Europa Est	Nord Africa	resto Africa	America Nord	America Latina	Asia
Torino	12	21	16	2	3	-	-	-	-
Malpensa	15	89	40	17	4	5	6	5	12
Linate	9	14	13	-	1	-	-	-	-
Genova	7	5	4	1	-	-	-	-	-
Bergamo	7	37	26	10	-	1	-	-	-
Verona	7	16	9	7	-	-	-	-	-
Venezia	15	50	34	12	2	-	1	-	1
Bologna	11	30	16	7	1	3	1	2	-
Firenze	8	13	10	3	-	-	-	-	-
Fiumicino	28	76	36	16	5	1	6	3	9
Ciampino	6	34	27	7	-	-	-	-	-
Napoli	11	15	13	1	-	-	1	-	-
Bari	7	8	5	3	-	-	-	-	-
Palermo	15	13	10	-	3	-	-	-	-
Catania	14	20	18	1	1	-	-	-	-
Cagliari	6	1	1	-	-	-	-	-	-

LE INFRASTRUTTURE TRA AVANZAMENTI E RITARDI

Riepilogando, rispetto al complesso dei principali interventi infrastrutturali in corso in questi anni, la linea ad alta velocità – specialmente quella verso la Francia – emerge per il suo ordine dimensionale decisamente «fuori scala».

Da sola, dovrebbe costare come l'80 per cento di tutte le altre maggiori infrastrutture di trasporto (linea TAV per Milano compresa). La sua enorme rilevanza economica – che spiega anche in buona parte la vivacità del dibattito recente – è ancora più evidente se si considera che il suo costo dovrebbe essere pari ai due terzi dell'ammontare complessivo di altri grandi cantieri torinesi di questi anni: passante e metrò, impianti e villaggi olimpici, opere connesse, interventi sulle spine del passante, nuove sedi dei due atenei, progetti di recupero museale, delle residenze sabaude, di riqualificazione urbana ecc.

Di solito, gli interventi più costosi e complessi sono anche quelli per i quali si registrano i maggiori ritardi rispetto alle tempistiche previste – come si nota nella tabella seguente – mentre gli interventi infrastrutturali «minori» si mantengono meglio in linea con i cronoprogrammi.

L'avvio di molti cantieri per le infrastrutture di trasporto si è concentrato nel triennio 2002/2004, mentre la maggior parte (tranne le opere per le Olimpiadi) si dovrebbe concludere nel periodo 2009/2011¹⁴. A quel punto sarà anche completata la gran parte degli altri cantieri cittadini, e sono quindi possibili – in assenza di nuovi interventi infrastrutturali – ricadute negative per le imprese edili e per il sistema economico locale nel suo complesso.

Tabella 3 – I principali interventi infrastrutturali nell'area torinese
(dati febbraio 2006; fonte: Oti Piemonte – Osservatorio territoriale infrastrutture)

Intervento	Inizio lavori	Fine lavori	Situazione tempi	Criticità *	Costo (milioni)
TAV Torino-Lione	dic. 2006	dic. 2013	grave ritardo	P	13.085
TAV Torino-Milano	gen. 2002	2009	ritardo	P+T+F	7.554
Nuova gronda ferroviaria merci	gen. 2009	set. 2014	grave ritardo	P+T	2.375
Completamento passante ferroviario	gen. 2002	dic. 2011	ritardo	T+F	1.325
Adeguamento autostrada Torino-Milano	ott. 2002	nov. 2009	in linea	T	1.200
Nuova autostrada Asti-Cuneo	gen. 2002	dic. 2008	ritardo	P+F	1.086
Nuova linea 1 metrò	dic. 2000	dic. 2009	ritardo	T+F	958
Nuova Gronda Est tangenziale	gen. 2001	dic. 2020	ritardo	P+F	700
Potenziamento interporto Sito	gen. 2005	dic. 2010	in linea	-	310
Connessione ferroviaria TAV-Malpensa	2005	2008	in linea	-	145
Potenziamento tangenziale	gen. 1999	dic. 2007	in linea	-	140
Nuovo corso Marche	2006	2011	grave ritardo	P+T+F	140
Nuova tangenziale Avigliana	gen. 2004	ott. 2005	in linea	T	124
Potenziamento aeroporto Caselle	gen. 2004	ott. 2005	in linea	F	91
Completamento autostrada Torino-Pinerolo	gen. 2003	dic. 2005	in linea	-	90
Potenziamento autostrada Torino-Frejus	2003	2006	in linea	-	50

* Criticità P=politiche, T=tecniche, F=finanziarie

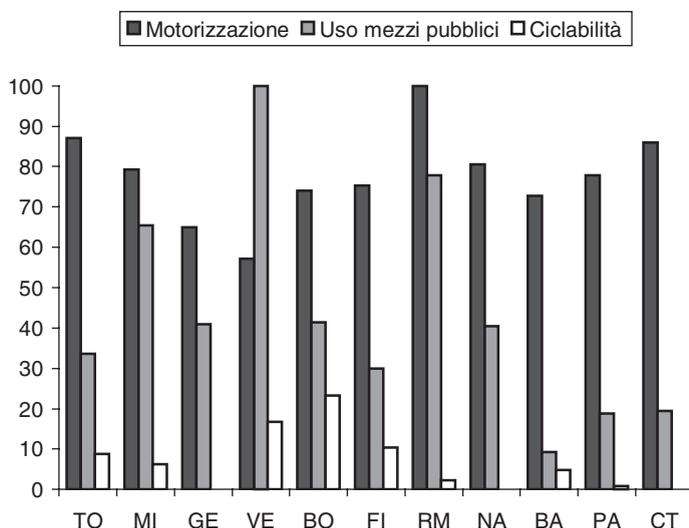
¹⁴ Alcuni tempi riportati in tabella (di fonte OTI) non coincidono esattamente con quelli – da noi rilevati direttamente alla fonte – citati in altre parti di questo capitolo.

METRÒ, MA NON SOLO

Tra i capoluoghi metropolitani del Centronord, Torino ha il più elevato indice di motorizzazione dopo Roma (fonte: Aci) e negli ultimi anni registra la maggior crescita di auto circolanti (fonte: Apat). Soprattutto, nel capoluogo piemontese si ha la maggiore distanza tra gli indici di motorizzazione e di utilizzo dei mezzi pubblici (a discapito di questi ultimi, meno utilizzati solo a Firenze)¹⁵. Rappresenta certamente una novità «storica» – soprattutto in termini simbolici – l’avvio a febbraio 2006 della prima vera metropolitana torinese, da Collegno a Porta Susa, che all’inizio del 2007 dovrebbe raggiungere Porta Nuova e nel 2009 – con quattro anni di ritardo rispetto alle previsioni originarie – il Lingotto (ad agosto 2005 sono cominciati i cantieri) e successivamente piazza Bengasi¹⁶.

Figura 4 – Indicatori di mobilità nei comuni metropolitani*

(nostre elaborazioni su dati 2004; fonte: Ecosistema urbano)



* fatto 100 per ogni indicatore il valore del comune più alto tra tutti i capoluoghi di provincia italiani

¹⁵ Da una recente analisi comparativa con altre 17 metropoli europee (non italiane) emerge che solo in tre o quattro gli indicatori di efficienza e di utilizzo del trasporto pubblico sono peggiori di quelli torinesi (fonte: 5T).

¹⁶ Non sono ancora stati decisi definitivamente i prolungamenti metropolitani a Sud e a Ovest: l'ipotesi Rosta sembra accantonata, nonostante il protocollo d'intesa del dicembre 2004, mentre è più probabile un attestamento a Rivoli.

Oltre al metrò, per rendere «più competitivi» i mezzi pubblici di superficie si è puntato in questi anni a rinnovare il parco veicolare – a Torino oggi migliore delle medie nazionali – mentre l'unico intervento strutturale di un certo rilievo è la nuova linea 4; in proposito, l'enfasi degli anni scorsi nel presentare questo lungo tram come una sorta di seconda linea del metrò appare scarsamente giustificata: il 4 viaggia a 15,5 chilometri orari, ossia alla stessa velocità media dell'intero parco tranviario cittadino (e più lento di circa 3,5 chilometri orari rispetto agli autobus urbani) (fonte: Gtt).

Una svolta strutturale di fondamentale importanza doveva essere il potenziamento delle corsie protette per tram e autobus: il Piano urbano del traffico del 2001 stabiliva l'obiettivo di aumentarle entro il 2005 dal 68 all'84 per cento del totale, migliorando anche i livelli di protezione (con cordoli, sedi rialzate ecc.). La situazione sembra in miglioramento, anche se è difficile stabilirlo con precisione, poiché negli ultimi anni GTT ha cambiato le modalità di classificazione dei dati¹⁷.

In questo quadro di perduranti difficoltà per il trasporto pubblico, anche progetti importanti quali i movicentri (in cintura) o i parcheggi di interscambio¹⁸ (in città) faticano a decollare: i cittadini lasciano l'auto e proseguono in treno, tram o autobus – com'è spesso avvenuto durante le Olimpiadi – solo se hanno precise garanzie in termini di velocità e regolarità. Ma la strategia riaffermata nel Piano esecutivo dell'area centrale – Petac (del maggio 2004) rimane quella di «agevolare i mezzi privati nell'accessibilità all'area centrale» (tant'è che le varie ipotesi di un consistente allargamento della ZTL sono fallite¹⁹) e di migliorare la scorrevolezza sulle grandi arterie urbane con tunnel e rotonde.

Sul versante della sosta, l'obiettivo è di ridurre quella in superficie, con benefici per «decoro urbano» e qualità degli spazi pubblici (ma quasi solo quelli aulici del centro), senza nessun effetto positivo né di riduzione del traffico né di potenzia-

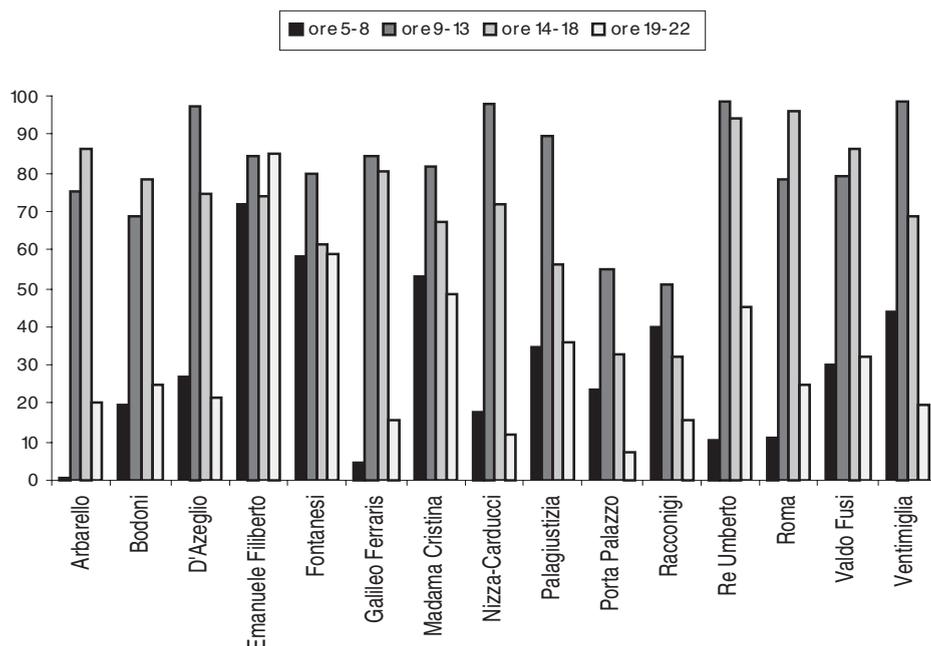
¹⁷ Nel 2003 si è affacciata come possibile strategia alternativa quella di dotare i mezzi pubblici di piccole telecamere a bordo, con cui fotografare – in funzione dissuasiva – le targhe dei veicoli che invadono le corsie protette; solo a fine 2005 sono cominciate le prime sperimentazioni e non è chiaro se e quando il sistema verrà esteso all'intera rete. Velocità e regolarità dei mezzi pubblici sono state poco tutelate anche di fronte al proliferare dei cantieri; non a caso, i mezzi pubblici hanno ricominciato a viaggiare più lenti e a perdere passeggeri: nel 2000 l'obiettivo (grazie a nuove tariffe e alla linea 4) era di trasportare 180 milioni di passeggeri nel 2004 e 185 milioni l'anno successivo; in realtà, nel 2004, ci si è attestati abbondantemente sotto la quota obiettivo, con 161 milioni di passeggeri, nel 2005 c'è stato un leggero recupero, risalendo a quota 166.

¹⁸ Bisogna fare attenzione all'uso ambiguo della denominazione parcheggi «di interscambio»: viene talvolta chiamato in questo modo persino uno dei nuovi centralissimi parcheggi, quello sotto piazza Vittorio Veneto.

¹⁹ La Regione ha predisposto un piano secondo il quale ogni comune dovrebbe estendere entro ottobre 2006 pedonalizzazioni e ZTL al 20 per cento delle proprie strade; attualmente nel capoluogo non si arriva al 10 per cento (si veda anche capitolo 4).

mento delle cosiddette «alternative modali» (mezzi pubblici, biciclette ecc.). A proposito dei tanti parcheggi sotterranei e con barriere, occorre sfatare la leggenda secondo cui i torinesi non li amerebbero, preferendo cercare un posteggio in superficie: durante la settimana i tassi di occupazione si mantengono mediamente elevati, fatta eccezione per alcuni casi particolari, come quelli dei parcheggi a servizio delle aree mercatali. Un recente sondaggio dell'Osservatorio Nord Ovest (dicembre 2005) rivela inoltre che l'82,5 per cento dei torinesi ritiene utili i parcheggi sotterranei, ma che il 75 per cento li vorrebbe associare a «più aree pedonali».

Figura 5 – Tassi di occupazione dei parcheggi in struttura
(L'Eau Vive, Comitato Rota, su dati 5T)



Risultati positivi si stanno conseguendo sul terreno della mobilità ciclabile²⁰: ad ogni rilevazione aumentano i ciclisti urbani, ormai pari a circa il 10 per cento della popolazione mobile del capoluogo e con una maggiore presenza tra i 20-40enni. Da anni viene condotta dagli enti locali una politica di potenziamento infrastruttu-

²⁰ Per la verità, in diversi altri capoluoghi metropolitani le piste ciclabili parrebbero in più rapido sviluppo, se è vero che Torino nel 2001 era seconda per estensione della rete, mentre nel 2005 è scesa al quarto posto, dopo Venezia, Bologna e Firenze (fonte: Ecosistema urbano).

rale²¹, che ha permesso di aumentare le piste ciclabili del capoluogo dagli 81 chilometri del 2001 ai 106 previsti per fine 2006, mentre nel 2013 si potrebbero raggiungere (secondo il Piano esecutivo per la mobilità ciclabile) i 300 chilometri²².

Nell'area metropolitana, importante è la nuova pista ciclabile di 45 chilometri che da Borgaro, attraverso nove comuni, arriva fino a Lanzo. Un problema per la mobilità tra capoluogo e cintura rimane quello delle poche ciclabili di penetrazione: esistono da San Mauro, Moncalieri, Nichelino, Rivoli, mentre sulle altre direttrici d'accesso (in particolare a Nordovest) rimane molto rischioso usare la bicicletta come alternativa all'auto per la mobilità pendolare quotidiana.

²¹ Tra l'altro, questa politica viene insistentemente bersagliata dal maggiore quotidiano cittadino, da anni impegnato in una battaglia contro qualunque potenziamento della mobilità ciclabile, a dispetto di qualunque riscontro oggettivo: nel 2004/2005 *La Stampa* si è ad esempio scatenata contro la presunta inutilità della pista di via Bertola, quando proprio la sua messa in sicurezza ha permesso di triplicare in due anni le biciclette in transito (si vedano i riscontri empirici in: *L'Eau Vive*, Comitato Rota, 2005).

²² Entro il 2006 dovrebbero essere completate o costruite nuove ciclabili su alcune importanti arterie urbane: corso Vittorio (da piazza Rivoli alle Nuove), corso Cosenza (da piazza Pitagora a corso Unione Sovietica), via Pio VII (tra corso Giambone e via Vigliani e, su quest'ultima, da piazza Caio Mario a via Villa), via Stradella, via Pianezza, via Cossa.