

3

MAGGIO
GIUGNO 2013

Torino

l'œil

qui

QUADERNI
SULLA CITTÀ

URBAN CENTER
METROPOLITANO

TORINO

pense

3

l'œil

qui

pense

Urban Center Metropolitano
Associazione iscritta nel Registro Persone
Giuridiche della Regione Piemonte
n. 1045 del 17/11/2011

Piazza Palazzo di Città 8/F, 10122 Torino
T +39 011 5537 950
F +39 011 5537 980
E info@urbancenter.to.it
W www.urbancenter.to.it

Mobilità Metropolitana

**PROSPETTIVE E GEOGRAFIE
DI UN MODELLO POSSIBILE
DI SERVIZIO PUBBLICO**

L'ŒIL QUI PENSE

Quaderni sulla città
un progetto di Urban Center Metropolitano
Testata bimestrale on-line, non registrata
presso il Tribunale di Torino
ai sensi della Legge n. 62 del 07/03/2001
Numero 3 _ maggio-giugno 2013

Direttore **Carlo Olmo**
Vicedirettore **Antonio De Rossi**
Coordinamento redazionale **Carlo Spinelli**
Identità visiva e progetto grafico **Elyron**
Impaginazione **Luca Begheldo**

Hanno collaborato a questo numero:
Carlo Alberto Barbieri, Roberto Bertasio, Agostino Cappelli, Furio Chiaretta, Diego Deponte, Alexia De Steffani, Fabio Lo Cicero, Claudio Lubatti, Carlo Magnani, Aldo Manto, Branimir Medić, Roberta Mettola, Cesare Paonessa, Emanuela Recchi, Matteo Robiglio, Andrea Stanghellini, Luca Staricco, ai quali va il ringraziamento di Urban Center.

*Le opinioni espresse negli articoli firmati
e le dichiarazioni riportate impegnano esclusivamente
i rispettivi autori.*

© Urban Center Metropolitano, 2013

editoriale

Una rete forte per un territorio più forte

CLAUDIO LUBATTI

→ pag. 2

sguardi

Prospettive di mobilità per Torino metropolitana

CARLO ALBERTO BARBIERI

→ pag. 6

Politiche metropolitane e trasporto pubblico

AGOSTINO CAPPELLI E CARLO MAGNANI

→ pag. 9

strategie

Completare un sistema, recuperando risorse

INTERVISTE AD ALDO MANTO E ROBERTO BERTASIO → pag. 12

V200: integrare per connettere

COLLOQUIO CON IL RAGGRUPPAMENTO TOMAKE! → pag. 18

forme

Le sette "lampade" del Sfm

ANTONIO DE ROSSI

→ pag. 22

modi

Un sistema di trasporto che ti cambia la vita

CESARE PAONESSA

→ pag. 26

Sistemi ferroviari metropolitani e policentrismo insediativo

LUCA STARICCO

→ pag. 28

inclusioni

Continuare a credere nel trasporto pubblico

INTERVISTA A FURIO CHIARETTA

→ pag. 30

cronache

Notizie da non mancare

→ pag. 32



Prospettive di mobilità per Torino metropolitana

CARLO ALBERTO BARBIERI

DIST - Politecnico e Università di Torino

Pianificare, progettare e governare il sistema della mobilità e dell'accessibilità costituisce un campo d'azione fondamentale nella ricerca (e riforma) di una struttura territoriale ed urbanistica insieme ad una strategia di competitività e sviluppo socio-economico, avendo come riferimento, in un'ottica necessariamente transcalare, Torino e la prospettiva della Città metropolitana. Una prospettiva che richiede (e può favorire) un cambio di paradigma (da verticale ad uno più orizzontale e cooperativo, meno basato sul government e più orientato alla governance, con la Città Metropolitana elettiva di secondo grado, rappresentativa e dunque potenzialmente inclusiva dei territori e comunità che ne fanno parte), rispetto a quello attuale, più gerarchico e separato, costituito da Regione, Provincia, Città di Torino, Comuni. Con la Città Metropolitana si aprirebbe a mio avviso anche l'opportunità di un'evoluzione positiva della attuale Agenzia metropolitana della mobilità verso una vera Authority, sia pur a geometria variabile nei compiti, estesa all'intero territorio della CM, con la possibilità di integrare, con un approccio anche di governance,

le competenze in materia di trasporto pubblico e mobilità e di accorciarne la "filiera" della programmazione, gestione ed esercizio. L'opzione, ormai consolidata, di delineare una struttura ed una architettura glocal del sistema della mobilità e dell'accessibilità, basate sul trasporto su ferro, rappresenta un telaio a sostegno di un progetto strategico di sviluppo e di coesione territoriale in vista di auspicabili nuove politiche europee di crescita, coesione e sostenibilità energetico-ambientale, nell'ambito del quale poter attivare progettualità dai territori della Città Metropolitana (sia dalla Città e dalla conurbazione sia dai territori esterni), catturando opportunità e finanziamenti della Programmazione 2014-2020, sapendo anche riconoscere una rilevante risorsa dinamica in quel laboratorio che la città e il territorio rappresentano per cogliere e sostenere il "futuro in corso" e i necessari cambiamenti (in alcuni casi delle metamorfosi) dell'abitare, del lavorare, del relazionarsi e del comunicare che la crisi strutturale in atto chiede di saper anticipare. Nella promozione dello sviluppo, della competitività, della qualificazione e rigenerazione della Città e dell'area torinese, va assunta piena consapevolezza che il sistema infrastrutturale e le politiche della mobilità sono un fattore di primario rilievo sia riguardo al posizionamento



Torino Porta Susa

internazionale e nazionale, sia con riferimento all'efficacia del funzionamento di Torino e del territorio metropolitano ed esterno come sistemi locali.

In particolare per l'area centrale metropolitana è evidente che una dotazione di servizi ed infrastrutture per la mobilità e per l'accessibilità, pur considerevole, è tuttavia giunta pressoché al limite delle sue possibilità, a meno della realizzazione o completamento degli interventi da tempo (e più recentemente) pianificati e programmati.

Le politiche, i piani, i progetti, le forme organizzative che sono state e sono messe in campo, si rapportano ad un'evidente duplice condizione:

a) quella negativa, dell'accentuarsi, senza il completo realizzarsi di interventi strutturali e di innovazione e sviluppo per la mobilità locale delineati o progettati (con la conseguente necessità di ingenti risorse economiche e reale disponibilità e flussi pluriennali certi di esse), degli elementi di debolezza già presenti: fra tutti il mancante collegamento e relativo tunnel sotto corso Grosseto, della linea Sfm Ciriè-Aeroporto con il Passante a Rebaudengo, l'assenza della prevista nuova linea Stura-Orbassano, le stazioni Zappata e Dora da terminare e San Paolo da riprogettare, soprattutto il necessario incremento

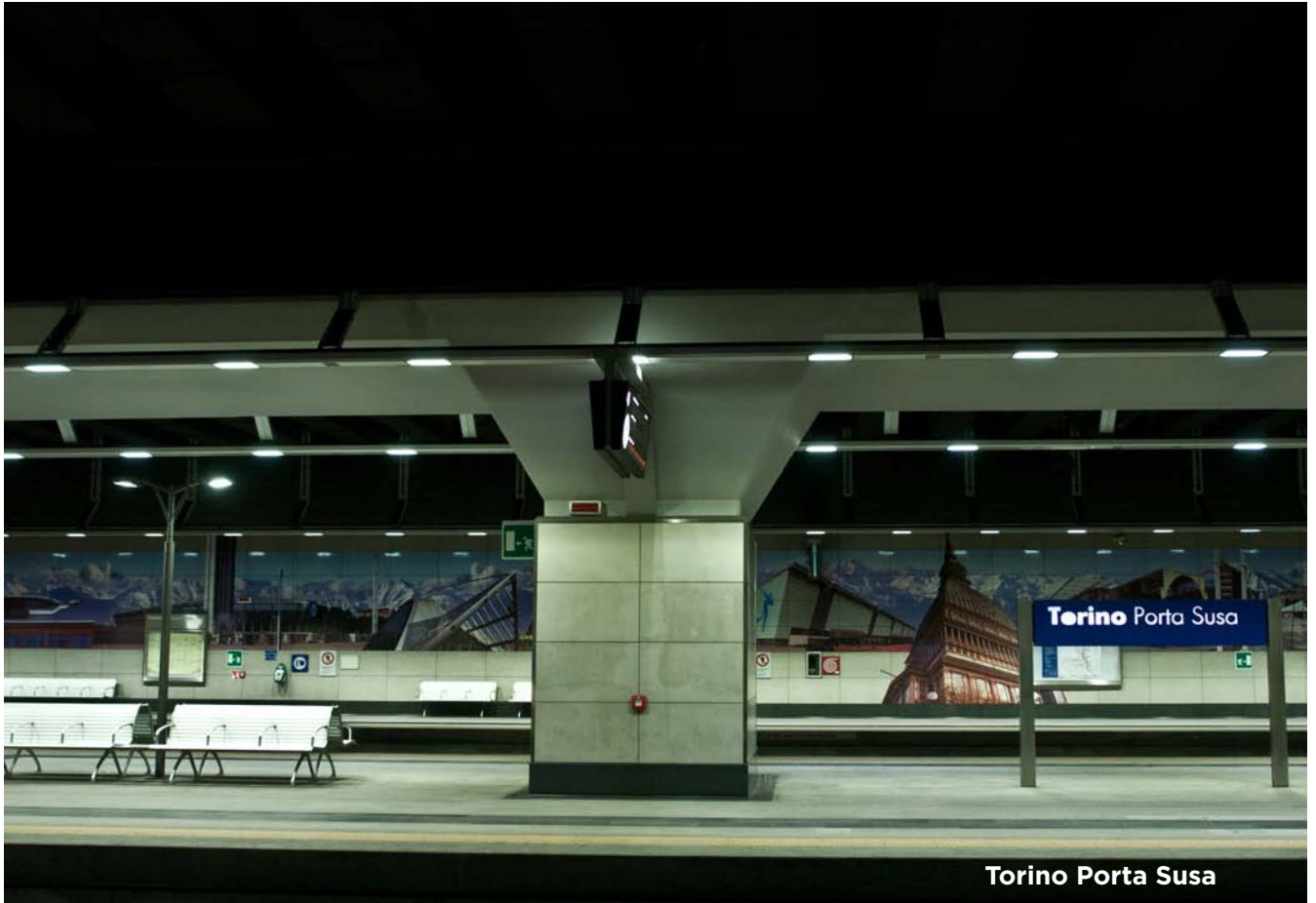
e rinnovo del materiale rotabile (per garantire il fondamento stesso del Sfm e cioè un servizio cadenzato e frequente), tali da completare e raggiungere l'efficacia e l'efficienza necessaria per conseguire gli obbiettivi attesi;

b) quella positiva, dell'esistenza di un insieme consistente e convincente di scelte, programmi, decisioni già assunte, progetti, interventi già realizzati ed in corso di realizzazione, risorse ed investimenti, un buon grado di consenso e cooperazione fra gli attori (istituzionali e non) rispetto a tale insieme di elementi che, se consolidato ed ulteriormente sviluppato, determina condizioni a sostegno di una prospettiva positiva tanto per il sistema locale che per la dimensione più globale della Città metropolitana.

Se si prende infine in considerazione l'assetto spaziale del sistema del trasporto pubblico locale, per quanto riguarda quello ferroviario, esso è storicamente configurato in forma radiale, penetrante dalle valli e dalla pianura verso il centro di Torino. È una configurazione che, pur corrispondente ad una domanda determinata storicamente dalla polarizzazione di Torino e pur non potendo che essere mantenuta, da tempo è stata oggetto di una pianificazione e interventi volti a rafforzarne e completarne la struttura ed utilizzarla al massimo delle sue potenzialità in



Prospettive di mobilità per Torino metropolitana



Torino Porta Susa

un'ottica di trasporto metropolitano integrato: il Sistema Ferroviario Metropolitano, attraverso la ristrutturazione e sviluppo (in corso di realizzazione dall'inizio degli anni 90), del nodo ferroviario di Torino con il progetto Passante quadruplicato ed interrato (secondo il progetto del Prg del 1995 e la conseguente grande trasformazione urbana di superficie della Spina centrale). Ma quella radialità fisica del sistema ferroviario nel territorio, che dovrà costituire la Città Metropolitana, si trasforma però, proprio attraverso la realizzazione del Passante di Torino con le sue stazioni (esistenti e nuove) e il progetto di esercizio Sfm, in supporto al policentrismo territoriale che ne riforma positivamente la configurazione e gli effetti, a sostegno di un territorio di "città di città" invece che polarizzato dal suo centro.

Per quanto riguarda poi il trasporto pubblico su gomma extraurbano, il modello di organizzazione spaziale è anch'esso prevalentemente radiale, non solo nell'area esterna alla conurbazione torinese

ma anche all'interno di essa. In questo caso, invece, fermo restando il rafforzamento della radialità del trasporto su ferro, la pianificazione territoriale e dei trasporti della Provincia e di Torino hanno giustamente espresso la politica secondo la quale il trasporto su gomma dovrebbe conseguire una configurazione più reticolare all'interno del territorio metropolitano; ciò è fortemente relazionato ai possibili interventi sulla viabilità volti a farle assumere il più possibile un assetto reticolare in senso est-ovest e soprattutto nord-sud nella conurbazione metropolitana (per favorire le relazioni policentriche e decongestionare le radiali) e più capillare all'esterno di essa per meglio servire il territorio, a domanda più diffusa o debole, che può gravitare sulle direttrici del trasporto ferroviario metropolitano, adducendo su di esse l'utenza, per poi prevalentemente attestarsi alle Stazioni-porta del Sfm, collocate nei sub-poli della Città metropolitana e da lì lasciare la modalità gomma per quella del ferro.

