

INFRASTRUTTURE & INTERMODALITA'

LA MOBILITÀ

La mobilità rappresenta uno **strumento di sviluppo economico, sociale e culturale**, di costruzione di servizi e reti sinergiche tra gli enti locali. Esiste una interdipendenza molto stretta tra il sistema dei trasporti e le variazioni del contesto socioeconomico, demografico ed ambientale, lo sviluppo della mobilità è strettamente legato alla crescita del Pil. Gli investimenti sul trasporto pubblico inoltre costituiscono uno degli assi più importanti di integrazione europea.

Le scelte politiche relative a trasporti e mobilità producono effetti diretti e indiretti sui risultati attesi dalle azioni messe in campo in altri settori come ambiente, cultura, scuola e università, energia, servizi ai cittadini, area metropolitana.

Un efficiente sistema integrato dei trasporti rappresenta dunque un diritto universale per la comunità, un veicolo fondamentale per lo sviluppo economico e la promozione sociale, uno strumento indispensabile per la costruzione del nuovo assetto degli enti locali.

Pianificazione e governance della mobilità sono le sfide di fronte a cui si trova oggi l'area metropolitana torinese, per ripartire su basi rinnovate rispetto alla qualità, efficienza e funzionalità del servizio.

Nodo metropolitano e mobilità cittadina

Nel trasporto pubblico sostenibilità sociale, ambientale ed economica sono gli obiettivi da perseguire, con l'attenzione rivolta sia alla quotidianità del servizio sia al rilancio delle progettualità in cantiere.

Le parole d'ordine sono **intermodalità, multimodalità, sostenibilità**, che richiedono investimenti di medio e lungo periodo.

Il sistema di trasporto pubblico integrato dell'area torinese rappresenta il principale nodo della mobilità urbana piemontese.

Un sistema integrato per essere efficiente ed efficace, cioè rispondere ai requisiti di tempo, accessibilità, flessibilità ed economicità, deve rappresentare rete omogenea, che comprenda ferro e gomma, multimobilità collettiva e individuale.

In questa ottica il sistema torinese necessita in primo luogo di una "messa a sistema" delle **infrastrutture** e delle **connessioni** mancanti. Quali sono le infrastrutture utili? Quelle che connettono e ricuciono il territorio, con quattro criteri: intermodalità, valutazione/ manutenzione/valorizzazione e completamento delle opere esistenti, sostenibilità ambientale (economica e sociale), condivisione.

Il Tpl (bus, tram, possibili linee filobus) deve mirare ad un sistema unico con il **sistema ferroviario metropolitano**, che ad oggi rappresenta una vera e propria "linea metropolitana" di area vasta. Il Sistema ferroviario metropolitano rappresenta gli spostamenti quotidiani di circa 18 milioni di pendolari all'anno, ma con alcune porzioni strategiche in attesa di realizzazione (SFM 5 e stazione San Paolo) o di completamento e infrastrutturazione (Torino Ceres e passante corso Grosseto, stazione Rebaudengo, elettrificazione linea canavesana e interventi sui passaggi a livello) o di rifacimento e riorganizzazione (le stazioni Dora e Zappata).

La **metropolitana** cittadina vera e propria ad oggi è costituita da una sola linea che attraversa la città in direzione ovest-sud e il collegamento con l'ampia porzione nord e est della città è garantito da alcune linee forti, la tranvia numero 4 e le linee 18 e 10, ma che presentano rotture di carico (10) o si intersecano con la metropolitana solo oltre la zona centrale, a Porta Nuova o Porta Susa. Le linee di metropolitana garantiscono invece una reale integrazione del trasporto pubblico allorché coprono le aree strategiche della città e coinvolgono, con gli attestamenti l'area metropolitana estesa. Accanto alla seconda linea della metropolitana, sull'asse nord sud, è necessario quindi ridisegnare la rete, includendo il servizio ferroviario.

La rete di trasporti cittadina, infatti è basata ancora su un impianto dei primi anni del 1980, ha certamente necessità di un ammodernamento che la connetta con le nuove infrastrutture ed i nuovi nodi di interscambio.

Tenuto conto della rivoluzione industriale in atto e delle grandi trasformazioni che interessano il mondo del lavoro (ad esempio, lo smartworking il quale spinge i datori di lavoro a riconsipire l'organizzazione e l'ubicazione gli spazi adibiti ad ufficio), si rende necessario rilevare i flussi di variazione rispetto agli spostamenti da oggi al 2031 sia in termini di pendolarismo che di spostamenti cittadini.

Non si tratta naturalmente solo di completare alcune “grandi opere”, ma di “riannodare un sistema” che ad oggi ha grandi potenzialità ma appare molto sfilacciato e finisce per esaltare le contrapposizioni e le diseguaglianze invece di garantirne la connessione. Piste ciclabili, filobus, trasporto in sharing, tpl, mobilità tangenziale e parcheggi di interscambio devono costituire un unico disegno che sani la frattura tra la città a nord e la città a sud, ridisegni e restituisca valore e progettualità anche ad ampie zone ad oggi rimaste come una sorta di cerniera, sede di marginalità (fabbriche dismesse, discariche, insediamenti abusivi). La progettazione di una infrastruttura cittadina disegna un futuro diverso per le zone che attraversa (basti pensare al “passante”).

Per tutto questo è necessario "fare sistema" tra gli enti locali e i diversi livelli istituzionali, i gestori del servizio, i territori, mirando al coinvolgimento di lavoratori e utenza.

Anche il traffico in ingresso dal sistema tangenziale, come boulevard periurbano, potrebbe essere intercettato e interconnesso attraverso una rete di movicentri e parcheggi di interscambio col trasporti pubblico, da potenziare o realizzare (Stura, Orbassano, Caio Mario), un riordino e una diversa politica tariffaria dei caselli.

Da considerare anche l’impatto di nuove modalità di trasporto rispetto alle trasformazioni ed alle esigenze dei viaggiatori.

Secondo i dati ISTAT, la media degli spostamenti a Torino è di circa 3 km, il 42% dei quali è percorso in automobile, molti di questi sarebbero in gran parte realizzabili con mezzi differenti.

A Torino esistono esperienze positive di interventi di **micromobilità**, Torino Mobility Lab ad esempio è un progetto della Città di Torino, in collaborazione con la Circoscrizione 8, e con fondi governativi, pensato per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta a San Salvario, con un vero e proprio accompagnamento sociale, per informare i cittadini e raccogliere le loro opinioni.

La città di Torino e la sua area vasta, per il numero considerevole di aree verdi e di piste ciclabili, potrebbe diventare un centro attrattivo e vitale per le discipline e l’indotto legato al mondo della **bicicletta**.

Anche in questo caso per bisogna dare sistematicità all’esistente e puntare su una progettualità di lungo corso.

Uno sguardo al futuro

La mobilità delle persone e delle merci è direttamente collegata al “governo” dello spazio urbano e alle “politiche” sui tempi e sulle identità dei centri urbani in relazione ad alcuni aspetti concreti:

- frammentazione territoriale (post industriale) - centro e periferie

- tempo di vita e tempo di lavoro
- rapporto tra trasporto pubblico e privato

Le politiche dei trasporti richiedono interventi multidisciplinari e individuazione di soluzioni integrate – multimodali – connesse

Integrate

Sistemi di gestione separati, che non comunicano tra loro, e che comunicano separatamente con l'utente, rendono la mobilità sostenibile inefficiente rispetto al mezzo privato. Alcuni esempi: ferrovie e gtt nel caso dei pendolari o dell'abbonamento studenti, il trasporto delle bici sui treni interregionali

Multimodali

Il passaggio da una modalità all'altra deve essere agevole, vale per le persone e per le merci, es bici treno e bici parking. L'area metropolitana 40 mila spostamenti all'ora e ne attrae 38 mila ottomila diretti verso la città, quattromila in uscita.

Connesse

Bisogna arrivare al Titolo di viaggio unico, che consente una accessibilità orizzontale (cioè sullo stesso piano) all'utente delle diverse modalità di trasporto, oltre a un reale monitoraggio e controllo integrale dei flussi, e quindi delle esigenze reali degli utenti, oggi molto più flessibili di un tempo. Senza dimenticare la maggiore sostenibilità economica, legata al pagamento di un servizio "a consumo", che permetterebbe di superare alcune vistose disparità, si pensi alle differenze di costo tra un abbonamento studenti a Torino o in altro comune dell'area metropolitana.

La complessità nell'utilizzo di una varietà di mezzi di trasporto (cioè diversi metodi di pagamento, abbonamenti, la mancanza di informazioni integrate, ecc.) generalmente scoraggia molte persone dal loro uso.

La chiave è quella di integrare i vari modi di trasporto in un sistema che risponde a questa sfida della mobilità urbana, con un concetto di servizio (Mobility as a Service - MAAS). offre nuove opportunità per migliorare la libertà di scelta dell'utente, garantendo una pianificazione personalizzata (costo, tempo, ecc.) e dinamica (info in tempo reale) Questo nuovo paradigma della mobilità Maas si basa su una piattaforma informatica di gestione che consente di pianificare un viaggio intermodale (consentendo una combinazione .

di diversi modi di trasporto: car sharing, noleggio auto, metropolitana, treno, bus, bikesharing, taxi), un sistema di prenotazione, un unico metodo di pagamento e informazioni in tempo reale.

La mobilità post Covid dovrà tenere conto di nuove abitudini di spostamento attraverso nuovi modelli di trasporto: elettrificazione, sharing e micromobilità

La qualità dell'aria

Non si può parlare di qualità dell'aria senza parlare di trasporti, un tema che richiede di coniugare prospettiva e quotidianità, di guardare avanti, innovare, prevenire, ma gestire anche l'impatto giornaliero che il disagio, o viceversa il cambiamento, producono nella vita delle persone.

Affrontare il tema della qualità dell'aria significa anche affrontare il tema delle diseguaglianze, è il caso della zona nord, che con le centraline di rilevamento Grassi e Rebaudengo, lontane dalla ztl, e al confine anche dei blocchi o delle limitazioni per i veicoli inquinanti, rappresenta la porzione di città più inquinata e meno coinvolta nelle politiche di mobilità dolce (piste ciclabili) o condivisa.

Le politiche per migliorare la qualità dell'aria devono essere condivise, affinché siano efficaci e producano effetti reali e soprattutto duraturi, cioè intervengono a modificare i comportamenti. In Italia invece ha prevalso spesso una visione "punitiva" rispetto a ci che è ambientalmente virtuoso, spesso in opposizione a ciò che è economicamente conveniente. Se guardiamo fuori dai nostri confini, vediamo che la sostenibilità non è un "scelta di elites", non è in contrasto con il progresso e lo sviluppo economico e culturale.

Raramente effetti virtuosi si ottengono solo con divieti, ad esempio rispetto al mezzo privato, o con la politica delle "multe", ma attraverso la condivisione di una valutazione di efficaci e di efficienza. In sostanza attraverso l'individuazione del mezzo migliore che risponde ad una specifica esigenza di mobilità di persone o merci. Il mezzo meno inquinante deve rispondere anche al bisogno espresso.

Turismo e Università

La mobilità è legata anche alla promozione turistica della città, in termini di ingressi e di connessione con la rete nazionale ed europea, ma anche in relazione alle presenze dei non residenti, in primo luogo gli studenti universitari, fruitori di intermodalità, trasporto pubblico, sharing mobility.

Anche in questa prospettiva è necessario implementare l'intermodalità e rivedere le tariffe, gestendo l'evoluzione della tessera, un abbonamento capace di comprendere diverse linee e modi di viaggiare.

Un trasporto pubblico di qualità rappresenta un punto di forza importante per i poli universitari esistenti e soprattutto per i nuovi insediamenti (Manifattura Tabacchi e Campus di Grugliasco).

La promozione di corridoi di ciclovie potrebbe inoltre valorizzare alcuni hot spot di turismo e di biodiversità dell'area metropolitana, dando finalmente compimento all'anello verde periurbano.

Aeroporto

La crisi strutturale che ha colpito Torino ha coinvolto anche l'aeroporto Sandro Pertini di Caselle, quindi la rivalutazione dell'aeroporto rispetto al turismo dovrebbe essere fondata considerandolo come "porta" per le Alpi e per gli altri territori piemontesi, come Langhe e Roero "terre patrimonio dell'UNESCO".

L'aeroporto torinese potrebbe avere buone possibilità di implementazione, anche senza grandi ulteriori investimenti infrastrutturali, ma con un piano reale di rilancio stabile e non "*una tantum*".

Lo sviluppo della vocazione turistica potrebbe nel tempo controbilanciare la crisi della funzione *business*, oggi fortemente a rischio in termini d'offerta e di continuità dell'offerta, per la "concorrenza" dell'alta velocità.

Un sicuro contributo per il rilancio dell'Aeroporto è rappresentato dal completamento dell'interconnessione della linea Torino - Ceres con la Rete Nazionale, che permetterà all'aeroporto di essere raggiungibile non solo dai torinesi ma anche dai piemontesi provenienti da altre città.