

Saluti:

Antonio Fassone, Presidente INU Piemonte - Valle d' Aosta
Rodolfo Zich, Vicepresidente di Torino Internazionale

Coordinatore Tavola rotonda:

Carlo Alberto Barbieri, INU

Intervengono:

Aldo Corgiat Loia, Sindaco di Settimo T.se
Giuseppe Catania, Sindaco di Venaria
Giuseppe Marsaglia, Sindaco di Caselle T.se
Vincenzo Barrea, Sindaco di Borgaro T.se
Silvana Accossato, Sindaco di Collegno
Giancarlo Guiati, Presidente GTT
Mario Carrara, Presidente Aeroporto di Torino
Mauro Moretti, Amministratore Delegato RFI
Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino
Antonio Saitta, Presidente Provincia Torino
Enzo Ghigo, Presidente Regione Piemonte

Sono invitati, fra gli altri:

Regione Piemonte	il Vicepresidente Casoni, l'Assessore Botta
Provincia Torino	gli Assessori Campia, Massaglia, Ossola e Sanlorenzo
Comune di Torino	gli Assessori Sestero e Viano
Comune di Collegno	l'Assessore Plantamura
Comune di Borgaro T.Se	l'Assessore Gambino
Comune di Venaria	l'Assessore Pollari
Comunità Montana Valli di Lanzo	il Presidente Marucco
V Circostrizione di Torino	il Presidente Maza
Agenzia della Mobilità	il Direttore Loverier
ARES	il Direttore Chiatante
ATTVA	il Presidente Ossola
Camera di Commercio di Torino	il Presidente Barberis
Progetto Venaria Reale	il Direttore Vanelli
RFI	il Direttore Livrieri
Torino Internazionale	il Direttore Verri
Transpadana	il Segretario generale Bottiglieri

Assetto territoriale, politiche ferroviarie e sistema della mobilità nel quadrante nord-ovest dell'area metropolitana torinese

Nel quadrante nord della città di Torino sono in corso lavori e progetti ferroviari di straordinaria importanza per il futuro della area metropolitana, per il suo sviluppo, per la sua competitività, per il suo assetto ed equilibrio urbanistico e territoriale, per la sua capacità di relazionarsi in sinergia e in competizione con le altre aree del Paese e dell'Europa.

Al disegno metropolitano del quadruplicamento in asse del nodo ferroviario di Torino e della rete dei servizi regionali e metropolitani (il cui disegno funzionale risale al decennio 1980), si è andato sovrapponendo, in un difficile processo di integrazione e complementarietà funzionale ed operativa, lo strategico progetto del "Corridoio 5" transeuropeo AV/AC, che ha ridisegnato, differenziandole, le relazioni della città con la mobilità dei passeggeri e delle merci sulle lunghe e sulle brevi distanze e sulle destinazioni dirette a Torino ed oltre.

Come conseguenza o come scelta sono state riassegnate nella rete, le funzioni di alcuni elementi di struttura e di infrastruttura (lo scalo ferroviario di Orbassano, tratti di rete "storica", ecc.).

Questo è il quadro in cui RFI ha sviluppato la progettazione del Nodo di Torino e della Gronda Mercì, prefigurando uno scenario non solo privo di un'ottica territoriale-urbanistica ma in cui risulta anche la sottostima di alcune questioni di carattere funzionale, che restano irrisolte o inadeguate allo sviluppo della domanda di mobilità dell'area metropolitana, oppure denunciano un impatto ambientale non sostenibile, oppure ancora non sembrano dare soluzione tecnica adeguata al problema in alcune sue componenti.

In concomitanza, la Città di Torino attuando le indicazioni del PRGC vigente, ha avviato le più grandi trasformazioni urbane degli ultimi 50 anni, che hanno determinato ulteriori adeguamenti e vincoli alla realizzazione della rete ferroviaria nell'area metropolitana.

La Provincia di Torino, con l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento, ha predisposto una ricognizione programmatica delle esigenze e delle necessità di infrastrutture (ferroviarie, viabili, dei nodi), sottolineando quelle carenze che si traducono in un freno all'espansione

In generale l'Area Metropolitana evidenzia dinamiche territoriali e relazioni con il sistema dei trasporti caratterizzate dallo spostamento progressivo di consistenti aliquote di popolazione e di insediamenti produttivi, dalla città verso i comuni esterni e verso le fasce di territorio meglio infrastrutturate.

Questo quadro sta delineando una ulteriore tensione insediativa, in particolare verso la zona nord dell'area metropolitana coincidente con il ramo nord del Sistema Autostradale Tangenziale di Torino, con le direttrici autostradali viarie e ferroviarie verso una Milano più vicina, con l'area della città Caselle e dell'Aeroporto.

In questa prospettiva territoriale vanno ora a collocarsi scelte strategiche che individuano nella gronda AV/AC il passante esterno alla conurbazione e nella stazione ferroviaria di TO-Stura un nodo di contatto e di interscambio potenzialmente il più significativo dell'area metropolitana per i flussi di mobilità su gomma e su ferro sia di corridoio che di area vasta. Inoltre l'area di Caselle e le attività aeroportuali, in sinergia con l'Hub di Malpensa, si prospettano come possibili inneschi di un ulteriore sviluppo metropolitano.

In estrema sintesi la nuova Torino metropolitana, che pure ha in corso consistenti trasformazioni urbane, va spostando verso nord il suo asse di sviluppo e ciò pone l'esigenza di definire strategie adeguate connesse anche ai servizi di trasporto, necessarie per un corretto equilibrio con il rinnovo urbano interno alla città.

Sotto il profilo dei servizi di trasporto ciò rende necessario un ulteriore sforzo progettuale che rimedi alla inadeguatezza locale della rete in progetto, rispetto ad una crescente domanda di relazioni dell'area nord con la città e con la direttrice intermodale e territoriale di Milano, controllando gli impatti sull'ambiente locale, fortemente interessato dal sistema degli interventi e dalla loro cantierizzazione.

La Provincia di Torino nel corso della recente redazione dell'aggiornamento del PTC vigente ha avviato una riconsiderazione dei progetti e, insieme con le osservazioni che provengono dai Comuni interessati, ha offerto lo spunto e la base conoscitiva a questa **tavola rotonda** di dialogo in un quadro caratterizzato da elementi maturi per le decisioni programmatiche ed operative ma ancora non chiuso al confronto di idee e ottiche non settoriali.

Nello specifico i temi da trattare sono:

- A) **La definizione del tracciato della gronda merci ferroviaria:**
 - 1. **Studio e approfondimento del tracciato della Gronda Merci;**
 - 2. **Utilizzo della linea nuova per il traffico merci e per il traffico passeggeri a lunga distanza riservando la linea storica all'esercizio del Sistema Ferroviario Metropolitano;**
 - 3. **L'asse di Corso Marche;**
 - 4. **La valorizzazione dello scalo merci di Orbassano;**
 - 5. **L'interconnessione di Stura.**

- B) **I collegamenti Torino – Aeroporto di Caselle e Aeroporto di Caselle – Malpensa e Milano.**

- C) **Metropolitana, linee tranviarie "protette", interscambio con il sistema ferroviario**

A cura del gruppo di lavoro dell'INU:
P. Foietta (coordinatore), C.A. Barbieri, A. Ciocchetti, A. Fortunato, M. Sorbo, M. Villa.

Segreteria
Sezione INU Piemonte e Valle d'Aosta
inu@arpnet.it — 39 11 5819565

Agata Fortunato
agata.fortunato@provincia.torino.it—3494163552

Maria Sorbo
simon.studio@fastwebnet.it—335309506

INU
Istituto Nazionale di Urbanistica
Sezione Piemonte e Valle d'Aosta

in collaborazione con
Torino Internazionale

Tavola Rotonda

Assetto territoriale, politiche ferroviarie e sistema della mobilità nel quadrante nord-ovest dell'area metropolitana torinese

5 novembre 2004
15:00—19:00
ATRIUM—TORINO
Sala conferenze THE TUBE
Piazza Solferino