

Infrastrutture urbane

Una Torino da primato

Il capoluogo piemontese rappresenta un caso d'eccellenza per le infrastrutture, perchè oltre a disporre del più grande ed efficiente impianto di trattamento delle acque esistente oggi in Italia (la prima opera "metropolitana" è stata del resto il grande collettore fognario che attraversa la città, realizzato negli anni Ottanta), vale a dire la discarica di Basse di Stura, un vero impianto industriale che è un modello di gestione per tutto il Paese, negli ultimi anni ha saputo cogliere - e spendere - l'aumento dei contributi della legge 211/92, nonchè sfruttare proficuamente l'occasione offerta dalle Olimpiadi invernali del 2006, che nel complesso consentono di trasformare in pochi anni il sistema di attraversamento della città, dopo decenni di stasi.

Di fatto, Torino è oggi un grande cantiere con lavori in decine di punti della città, in centro come in periferia, fra i quali si distinguono quelli del Gruppo torinese trasporti (Gtt) - una Spa a totale proprietà pubblica che dal 1° gennaio 2003 riunisce le due ex municipalizzate Atm e Satti - impegnato come mandatario delle due principali opere del Comune di Torino, cioè la metropolitana e la linea tranviaria 4, oltre che di una serie di grandi parcheggi; a questi si affiancano i cantieri per le strutture olimpiche e per il Passante ferroviario, realizzato da Rfi.

La stessa Gtt si segnala come esempio significativo di fusione fra due realtà diverse e costruzione di una società di primo livello nazionale.

Gtt compie un anno

Il Gtt è diventato un soggetto che ha assunto un grande prestigio nel settore dei trasporti - sottolinea il suo Presidente, Giancarlo Guiati - sia per quanto riguarda la gestione del servizio sia per la costruzione delle grandi infrastrutture urbane, con una posizione e un valore

economico significativo nello scenario piemontese.

La fusione ha dato corpo a un operatore completo, con attività che riguardano le ferrovie, il trasporto su gomma, il tram e la metropolitana, e ha portato a sviluppare numerose sinergie interne nella gestione di molte attività, oltre alla razionalizzazione e al rafforzamento del servizio, anche con l'affidamento all'esterno - a operatori privati - di una parte significativa delle linee di trasporto, che garantisce oggi un maggior sviluppo dei chilometri eserciti, a dei costi minori. Allo stesso modo, la nuova dimensione ha reso più forte il ruolo a livello nazionale, e nonostante il mancato sviluppo del processo di liberalizzazione del settore, Gtt ha partecipato a delle gare per il trasporto pubblico locale in Lombardia e Liguria, forte anche di una solida alleanza con importanti operatori italiani e stranieri.

Lavori in corso

Gtt è oggi anche il maggiore protagonista nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto dell'area di Torino, e gestisce opere per oltre 1,2 miliardi di euro (quasi circa 2.400 miliardi di lire), quasi tutte in cantiere.

L'intervento principale è ovviamente la costruzione della prima linea di metropolitana, da Collegno a Porta Nuova e da qui al Lingotto, che da sola vale 975 milioni di euro, compreso il materiale rotabile (33 milioni di euro), che ne è parte integrante essendo un sistema automatico senza conducente a bordo (il tutto finanziato al 60 per cento dallo Stato e per il resto dal Comune di Torino e dalla Regione). Seconda per importanza è poi la linea tranviaria 4, la più importante, che attraversa la città da nord a sud, interamente ammodernata con un investimento di 80 milioni di euro per l'infrastruttura (finanziato per il 60 per cento dallo Stato) e di 90 milioni di euro per nuovi tram (quasi tutto a carico del Comune di Torino).

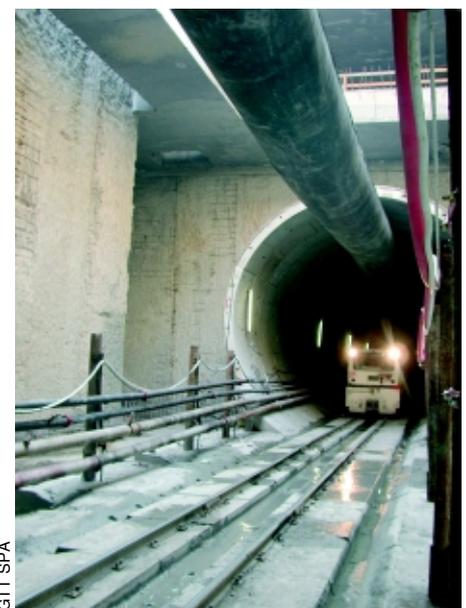
Infine, Gtt è impegnata nel riassetto di alcune linee ferroviarie e, soprattutto, nella di costruzione di numerosi par-

cheggi in varie parti della città, per un investimento totale di circa 62 milioni di euro (oltre 120 miliardi di lire), finanziati in parte dallo Stato e in parte dal Comune di Torino.

Metropolitana

La metropolitana è un altro esempio di cantiere ad alta velocità presente in Piemonte: lunga 9,6 chilometri con 15 stazioni, dal deposito ovest fino a Porta Nuova, e altri 6,5 chilometri con 6 stazioni, da Porta Nuova al Lingotto, vede già completato lo scavo della galleria fino a Porta Susa, cioè nel tratto che dovrà essere in funzione entro la fine del 2005.

Per rispettare i tempi di consegna previsti - sottolinea Giancarlo Guiati - lo scavo è stato avviato contemporaneamente con tre frese Tbm, quando per un tratto simile se ne usa generalmente una sola, così oggi due hanno già terminato il lavoro (fra dicembre 2003 e gennaio 2004), con un ritmo di avanzamento che è stato di 20 metri al giorno per una (rispetto ai 10 preventivati) e 14 per l'altra, mentre la terza, inserita nel gennaio 2003 sta completando l'ultimo tratto di scavo, sotto il Passante ferroviario,



GTT SPA



Caduta di uno degli ultimi diaframmi della galleria della metropolitana di Torino

a una profondità di 25 metri (la fine lavori è prevista per il giugno 2004). Inoltre - ricorda Guiati - parallelamente allo scavo della galleria sono stati aperti contemporaneamente 15 cantieri, uno per ogni stazione (per le finiture i lavori sono stati assegnati ad aprile), mentre sono ormai completati il deposito/officina e l'infrastruttura del posto di comando, e si stanno implementando tutte le parti tecnologiche di sistema, le vie di corsa. Di fatto sono confermate le scadenze di dicembre 2005 per l'esercizio fino a Porta Susa e fine 2006 fino a Porta Nuova, anche se per quest'ultimo tratto il ritardo è di alcuni mesi rispetto alle scadenze originarie, perchè è stato deciso di non mantenere aperti i cantieri durante le Olimpiadi, nel febbraio 2006: essi vanno quindi coperti e poi ripresi nei mesi successivi.

Prolungamenti

Allo stesso tempo si procede anche per il prolungamento verso sud, da Porta Nuova al Lingotto, per il quale il comune di Torino si avvia ad approvare una variante tecnicamente migliore, con la linea interamente dritta (eliminando l'ipotesi di una curva verso un quartiere vicino). Il progetto esecutivo è in fase di completamento (con la Valutazione d'impatto ambientale), ma entro settembre 2004 è previsto il bando di gara per il primo tratto, da Porta Nuova alla stazione Marconi: esso sarà realizzato in scavo tradizionale, per la presenza di una curva molto stretta che non può essere

fatta con la Tbm. Poi, fra dicembre 2004 e gennaio 2005 sono previste le gare per tutto il resto della tratta, fino a Lingotto, che avrà due scansioni operative, la prima per lo spostamento di tutti i sottoservizi, che arriverà fino alla fine del 2005; poi i cantieri saranno coperti durante le Olimpiadi e subito dopo si riprenderà con lo scavo in galleria vero e proprio, per completare i lavori entro il 2009. Per altri prolungamenti a sud e a est (verso Rivoli) gli studi e i progetti sono in corso.

Tram 4

L'ammodernamento della linea tranviaria 4, un asse trasportistico di 18 chilometri che, attraverso il centro, collegherà due grandi quartieri periferici - il Falchera a nord, oltre l'autostrada Torino-Milano, e Mirafiori a sud - è anch'esso praticamente completato, dopo tre anni di lavori: si distingue per essere prevalentemente senza barriere architettoniche (tranne forse per le fermate, che si presentano come piccoli fortini), come avviene invece per molte altre tranvie torinesi e italiane, e per essere concepito per portare qualità nelle aree attraversate. Anche questi lavori stanno procedendo bene - afferma Giancarlo Guiati - ed entro metà giugno sarà in esercizio tutta la linea da nord a sud, mentre sono già iniziati i lavori per il prolungamento a nord, che attraverso una galleria di circa 700 metri, sotto la ferrovia e l'autostrada, la conetterà al quartiere Falchera (completamento previsto entro la fine del 2005).

Inoltre, sempre a nord, all'intersezione con l'autostrada e l'alta velocità ferro-

viaria per Milano, sono in corso i lavori per un parcheggio d'interscambio in corrispondenza della stazione AV di Stura, dove convergeranno appunto la rete di trasporto pubblico e il sistema ferroviario e autostradale.

L'attenzione alla qualità delle opere e del servizio ha fatto sì che tutte le piazze lungo il tracciato siano state oggetto di rifacimenti, risistemazioni, abbellimenti, nuove aree di parcheggio, nuove piante, nuovi sedili, migliore illuminazione ecc.; lo stesso è avvenuto in corso Giulio Cesare, il lungo asse che dall'autostrada per Milano porta in centro, con nuovi semafori, nuova illuminazione, ripavimentazione della sede stradale.

Il Passante ferroviario

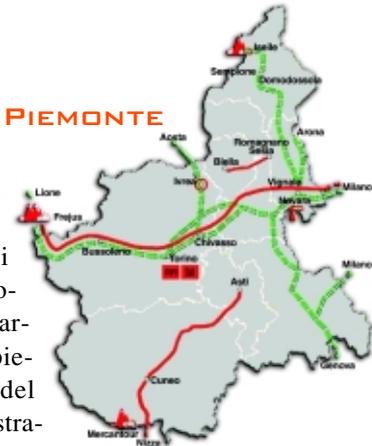
Parallelamente la città è interessata dai lavori per il riassetto del nodo ferroviario e in particolare per la realizzazione del Passante, gestiti da Rfi, che presentano però una tempistica decisamente più lunga (per realizzare il primo tratto, a sud, sono stati necessari 12 anni): non si prevede di completare i lavori del passante prima del 2007-2008, mentre tutto il nodo dovrebbe essere operativo per il 2012. Solo allora prenderà corpo un sistema ferroviario che valorizzi le numerose linee regionali, dalla Torino-Pinerolo (di FS) alla Torino-aeroporto-Ceres (di Gtt), da quella della valli del canavese (Gtt) alla Torino-Chieri.

Quest'ultima però si segnala già oggi, come esempio significativo di come una gestione efficiente del trasporto ferroviario possa ottenere ottimi risultati, rivitalizzando linee periferiche semi-ab-

bandonate e rispondendo a esigenze di mobilità altrimenti destinate a trovare risposta nel solo traffico veicolare privato: dal 1999 la ferrovia, di proprietà di FS, opera sotto la gestione Gtt, con risultati di utenza sempre crescenti, tanto che da una media di 880 passeggeri al giorno registrata nel 1997 si è passati a 1.977 nel 1999, a 2.237 nel 2001, 3.452 nel 2002, 4.658 nel 2003, fino ai quasi 5.000 del primo semestre 2004.

Particolare dei lavori per la linea tranviaria 4





GTT SPA



Vista della stazione all'aeroporto di Caselle

La sua rivitalizzazione è dovuta ad una ristrutturazione delle frequenze e degli orari, con molti più treni (da qualche treno al giorno si è passati a un treno ogni mezz'ora nelle ore di punta) e al percorso che ora, sfruttando quella parte di Passante già in esercizio, va oltre l'originario capolinea di Lingotto e tocca tutte le stazioni di Torino per raggiungere poi Rivarolo.

Se già oggi si contano numerosi passeggeri (circa 6/700) che proseguono oltre la stazione di Lingotto e utilizzano il Passante, nonostante le difficoltà dei lavori - sottolinea Guiati - è prevedibile che quando il Passante sarà completato diverrà effettivamente una ferrovia metropolitana.

Parcheggi

Per quanto riguarda i parcheggi, fra tutte le città italiane Torino è quella che ha saputo uscire per prima dalle stasi dell'inizio degli anni Novanta, adottando soluzioni che si sono rivelate molto efficaci per gestire la sosta e finanziare la costruzione dei parcheggi pubblici in struttura. La soluzione, adottata già nel 1994, consiste nell'aver affidato a un unico soggetto, - l'allora azienda municipalizzata Atm - attraverso un contratto di servizio, l'incarico di gestire sia la sosta tariffata su strada che la progettazione, costruzione e gestione di eventuali parcheggi in struttura.

In questo modo l'Amministrazione comunale ha dato gambe al Piano dei parcheggi - ricorda Piero Craveri, Presidente di Aipark (l'Associazione italiana tra gli operatori della sosta e dei parcheggi)

- utilizzando la gestione tariffata della sosta sul suolo pubblico, intesa come coadiuvante per la regolazione della mobilità in alternativa ad altri provvedimenti, come le Zone a traffico limitato, come fonte di finanziamento per le nuove opere. Quindi all'Atm è stata affidata non solo la gestione dei costi e dei ricavi, ma anche degli utili e il mandato di reinvestirli nella costruzione di

nuove strutture indicate dall'Amministrazione comunale.

Il successo di questa formula è nei numeri: nel 1994 - ricorda Piero Craveri - all'Atm sono stati affidati 4 mila posti auto in superficie nel centro storico; oggi, con un'estensione progressiva delle aree a pagamento nel centro e nelle zone limitrofe, essa gestisce 55 mila posti auto su strada: Dal 1994 al 1998 l'Atm ha fatto utili per circa 35 miliardi di lire, interamente reinvestiti nella costruzione di parcheggi: dal 1995 ad oggi ne sono stati realizzati 11, in struttura, senza contributi economici da parte del Comune, che si è limitato a versare i contributi stanziati dalla legge Tognoli, mentre la differenza è stata coperta dagli utili della gestione della sosta su strada. Di fatto, la gestione della sosta ha creato

una tassa di scopo per costruire dei parcheggi, nel pieno rispetto del Codice della strada e della legge Tognoli.

I ricavi sono stati 2.159 miliardi di lire nel 1994, 5.606 nel '95, 6.959 nel '99, 10.043 nel '97, 10.650 nel '98; dal 1999, quando l'Atm diviene prima azienda speciale e poi Spa, il meccanismo non può più essere applicato, e quindi gli utili sono restituiti al Comune sotto forma di canone, per circa 10/12 miliardi di lire l'anno, con residui che nel 1999 sono stati comunque di 4.722 miliardi, 481 nel 2000 e 698 nel 2001.

Oggi ci sono ancora numerosi parcheggi in costruzione da parte di Gtt: Valdo Fusi, del valore di 13 milioni di euro; Molinette, interno all'ospedale omonimo (10 milioni di euro); il già citato Stura, da 7,4 milioni di euro; Caio Mario (4 milioni); area ex Cir (oltre 2,5 milioni); Torre Romana (sotterraneo tra via Bertola e piazza Castello) da 1.6 milioni di euro. Altri parcheggi sono in progetto: Sofia, Capuana, Sebastopoli, Buenos Aires, e quelli mercatali Porpora e Barcellona, per un importo complessivo di oltre 24 milioni di euro. ■

Vista prospettica del parcheggio Valdo Fusi, da 675 posti auto, nel centro della città

