

**Dai primi tram alla metropolitana senza conducente, il trasporto pubblico della città sta vivendo un momento di importanti cambiamenti, tutti connotati da una forte attenzione verso l'ambiente**

# Muoversi a Torino

**Giancarlo Guiati\***

*\* Presidente Gruppo Torinese Trasporti*

**N**ata nel 1871, la rete tranviaria torinese ha avuto una significativa espansione nei primi tre decenni del '900 grazie all'introduzione della trazione elettrica e all'impulso dato dall'Azienda Tranvie Municipali, creata dal Comune di Torino nel 1907, e successivamente dalla nuova legge sulle municipalizzazioni del 1923. E' da allora che l'ATM acquisisce quella dimensione di grande azienda cittadina che ha sempre conservato, attraverso tutto il secolo scorso, fino al 2003 con la nascita del Gruppo Torinese Trasporti che, realizzando la fusione di ATM e SATTI, ha unificato in un'unica azienda la gestione dei tre servizi svolti: urbano, extraurbano e ferroviario.

Dal mese di dicembre 2005, con l'entrata in esercizio del primo tratto della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, da Collegno a Porta Susa, sarà attivato anche il servizio in sotterranea, atteso a Torino da oltre 30 anni.

Fino al secondo dopoguerra la rete urba-



na torinese è stata in massima parte tranviaria e resta imponente anche oggi con oltre 200 km di binari e 226 tram. Con quella di Milano, la struttura tranviaria torinese è stata mantenuta lungo tutto il '900 mentre la quasi totalità delle città italiane hanno abbandonato i tram, in favore del sistema automobilistico e filoviario, a partire dagli anni '50.

Infatti, anche l'ampio riassetto del trasporto pubblico a Torino, nel decennio 1950/1960, pur avendo notevolmente sviluppato la rete di autobus e filobus, aveva lasciato però intatta la struttura portante del sistema costituita proprio dal sistema tranviario.

L'ultima sostanziale revisione della rete del trasporto pubblico torinese risale al 1982, quando la tradizionale articolazione cosiddetta "radiocentrica" fu sostituita dalla struttura "a griglia" attualmente ancora in uso, pur con le tante modifiche intervenute nel corso di oltre 20 anni. In sostanza, si è passati da uno



**A partire dal 1998 è stato rinnovato il parco degli autobus con l'immissione in servizio di 375 veicoli a basso impatto ambientale. Nella pagina a fianco, le moderne motrici Cityway.**

schema organizzativo in cui quasi tutte le linee, tranviarie ed automobilistiche, attraversavano il centro città partendo da capolinea situati in zone periferiche ad una configurazione nettamente diffe-

renziata in quanto basata sulla diffusione del servizio in maniera "equipotenziale" su tutto il tessuto cittadino, evitando sacche dove il trasporto pubblico non risultasse presente in misura adeguata.

Per raggiungere questo risultato negli anni '80 la rete era stata impostata su 10 linee tranviarie e 70 linee bus: le prime, tranne le due circolari della 16, dovevano costituire l'ossatura di base del trasporto pubblico cittadino; le seconde avevano il compito di collegare aree periferiche o della prima cintura al centro di Torino, dove mediamente terminano il loro tragitto, servendo più accuratamente determinate porzioni di territorio. Questa struttura, periodicamente rivista e modulata in relazione a nuovi bisogni di mobilità, è sostanzialmente quella attualmente operante.

Pertanto i tram eseguono percorsi molto lunghi, collegando le estremità dell'area urbana, con una grande capacità di carico. Nei prossimi anni, la progressiva entrata in esercizio della Metropolitana e gli ulteriori sviluppi della sua articolazione sul territorio cittadino e più vastamente sull'intero comprensorio torinese, determineranno senza dubbio le condizioni per gli adeguamenti ed i riassetti che saranno ritenuti più opportuni.

Intanto un primo cambiamento sarà costi-



tuito dalla trasformazione della storica linea tranviaria I nella prima moderna linea di metropolitana. Con l'attivazione nel 2008 dell'intero servizio da Collegno a Lingotto di 13 km, l'attuale percorso della linea tranviaria sarà completamente surrogato dalla nuova struttura riducendo a 9 il numero delle linee tranviarie di Torino.

Le Amministrazioni comunali degli ultimi anni hanno predisposto un'ampia strategia di sviluppo del trasporto su ferro che, mettendo in primo piano la costruzione della linea I della Metropolitana di Torino, contempla anche il riordino e lo sviluppo della rete tranviaria di superficie ed un consistente piano di rinnovo del parco rotabile. L'estensione e il rinnovo della linea 4 rappresentano concretamente questa politica. Questa struttura costituisce la linea di penetrazione sull'asse nord - sud della città. A lavori ultimati passerà da 10 a 18 km e collegherà, seguendo un percorso rettilineo e attraversando il centro della città, le due estremità urbane con i grandi agglomerati di Mirafiori sud e Falchera. Inoltre, consentirà l'interscambio auto - tram con i parcheggi "Caio Mario" e "Stura", attualmente in costruzione alle due estremità della linea: il primo è in prossimità dello svincolo della tangenziale sud di Stupinigi mentre il secondo è situato all'inizio delle autostrade per Milano e Aosta e permette anche il collegamento con la ferrovia.

Sulla linea corrono già da due anni le moderne motrici Cityway: lunghe 34 metri, possono ospitare oltre 200 persone, dispongono di due posti riservati ai disabili e sono a pavimento completamente basso e senza scalini all'interno, facilitando così l'incarozzamento dei passeggeri con il piano di pavimento posto alla stessa altezza di quello della banchina di fermata. Sono dotate di sistema di condizionamento ed hanno velocità massima di 70 km/h.

L'acquisto di 55 nuovi tram di questo tipo dimostra chiaramente la volontà dell'amministrazione comunale e dell'azienda di voler mantenere un solido impianto tranviario a Torino, irrobustendolo con un rinnovamento del parco veicoli molto gradito dalla cittadinanza.

Allo stesso modo negli ultimi anni, precisamente a partire dal 1998, è stato rinnovato il parco degli autobus con l'immissione in servizio di 375 veicoli a basso impatto ambientale, di cui 200 a metano. La scelta dell'alimentazione a gas naturale è la scommessa di GTT per un trasporto pubblico locale in grado realmente di affrontare i problemi dell'inquinamento nei grandi centri urbani.

Contribuiscono a tale obiettivo anche i 20 minibus elettrici entrati in servizio nel 2003 nel centro città, su linee di collegamento con i grandi parcheggi in struttura, e l'ambizioso progetto del bus a idrogeno. Nello scorso novembre, per la prima volta in Italia, un veicolo di servizio pubblico alimentato a idrogeno ha girato per le strade di una grande città, dopo tre anni di prove ed oltre 5000 km percorsi su pista: è avvenuto a Torino e l'aspetto pionieristico dell'avvenimento

inorgoglisce giustamente GTT e città di Torino che con prestigiosi partners hanno creduto nel progetto realizzandolo concretamente. Adesso le ulteriori prove permetteranno anche l'inizio sperimentale del servizio di linea, anche se saranno necessari ancora molti anni per disporre di una flotta di bus a idrogeno in grado di essere competitiva sul mercato. La rete automobilistica urbana e suburbana di GTT opera con 1.108 veicoli, la cui età media è di circa 8 anni, su 78 linee con un'estensione di 1.167 km.

Nell'area del comprensorio torinese, GTT trasporta ogni giorno una massa di quasi 600 mila persone con un volume di 54,9 milioni di vetture/km/anno percorsi.

#### **La rete automobilistica extraurbana**

Il servizio di trasporto extraurbano di GTT con esercizio automobilistico è l'erede principale della SATTI, azienda tradizionalmente impegnata nel trasporto intercomunale da Torino in direzione dei più importanti centri della provincia torinese, con estensioni anche in altre aree del Piemonte.

Attualmente la rete è attiva nella provincia di Torino e, parzialmente, in quel-



## Metropolitana a Torino

Il Gruppo Torinese Trasporti è impegnato nella costruzione della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino.

Il tracciato si estende per 13,2 km da Collegno a Lingotto Fiere con 21 stazioni. Attualmente è in stato di avanzata realizzazione il tratto Collegno - Torino Porta Nuova, di 9,6 km e 15 stazioni. L'inaugurazione del servizio da Collegno a Torino

Porta Susa è previsto per il mese di dicembre 2005.

Sono in preparazione le gare per il secondo tratto, da Porta Nuova a Lingotto di 3,6 km e 6 stazioni, i cui lavori si estenderanno dal 2005 al 2008.

Sono anche in progettazione i prolungamenti verso Rivoli e piazza Bengasi ed allo studio quelli in direzione di Rosta e Nichelino



le di Alessandria, Asti e Cuneo.

La copertura territoriale riguarda 220 comuni con un'utenza di 51.000 clienti al giorno, con 12,4 milioni di vetture/km/anno percorsi. Le linee della rete sono 74 ed hanno un'estensione complessiva di 3.600 km. Il parco autobus di questo servizio dispone di 305 veicoli ed anche in questo comparto sono stati fatti rilevanti investimenti nel rinnovo dei mezzi: nel periodo 1999 - 2002 sono infatti entrati in funzione 90 nuovi autobus dotati dei migliori requisiti tecnici e di comfort.

### Il servizio ferroviario

L'offerta di un servizio di trasporto collettivo gestito con sistemi differenziati ed integrati prevede che ciascun sistema giochi un ruolo preciso. Alle ferrovie di GTT, Canavesana e Torino - Ceres, è assegnato quello di rappresentare la linea di penetrazione nell'area torinese dai rispettivi bacini di utenza delle valli del Canavese e di Lanzo. Il servizio ferroviario, anche

**Il tracciato della metropolitana si estende per 13,2 km da Collegno a Lingotto Fiere con 21 stazioni.**

**Il servizio ferroviario copre 29 comuni della provincia di Torino, ha un'utenza di 12.000 clienti al giorno e percorre 1,3 milioni di treni/km per anno.**

questo erede di una lunga tradizione SAT-TI, copre 29 comuni della provincia di Torino, ha un'utenza di 12.000 clienti al giorno e percorre 1,3 milioni di treni/km

per anno utilizzando 48 vetture.

La rete si compone di 2 linee in concessione, con un esercizio di 82 km, ed è gestita per conto di Trenitalia con un'estensione di 24 km. Quest'ultima, la Chieri-Trofarello - Torino, con sviluppo fino a Rivarolo, è stata sensibilmente rivitalizzata dalla gestione GTT e costituirà un punto di forza con l'attivazione del Passante ferroviario torinese.

Il parco veicoli, con 3 nuove vetture entrate in servizio nel quadriennio 1999 - 2002, è interessato da un robusto piano di rinnovo: l'acquisto di 10 treni ( con l'opzione per altri 9) per le linee Canavesana e Torino - Ceres, dotati dei più moderni requisiti tecnologici, di sicurezza e di comfort, vedrà un netto miglioramento della qualità dei veicoli, con il loro inserimento in linea previsto per il dicembre 2005.

Gli attuali lavori del Passante ferroviario, oltre a costituire una generale riorganizzazione del traffico ferroviario nel comprensorio torinese, interessano da vicino GTT in quanto permetteranno, al termine dei lavori, di realizzare un sistema ferroviario metropolitano su cui si innesteranno le storiche linee delle valli torinesi, la Chieri-Trofarello-Torino-Rivarolo e la Pinerolo-Torino gestita da Trenitalia. Nella nuova collocazione della stazione di Torino Porta Susa sarà realizzato il futuro punto di interscambio con la Metropolitana, snodo fondamentale per il traffico su ferro del sistema integrato di trasporto dell'area torinese. La piena funzionalità del Passante necessita però di tempi lunghi, soprattutto dopo l'introduzione della variante al progetto originario che comporta l'interramento della stazione di Torino Dora e, di conseguenza, determina la revisione dei collegamenti con le ferrovie dell'hinterland, in modo particolare la Torino-Ceres. Questa linea comprende il tratto Aeroporto Caselle-Torino, provvisoriamente attestato a Dora proprio per i lavori del Passante. Anche questo importante collegamento ferroviario dovrà essere posto allo stesso livello della nuova stazione.