

Capitolo 1. Il programma delle infrastrutture mobili e del sistema viabilistico nell'area metropolitana.

Come già detto, nel documento "Indirizzi di politica urbanistica", elaborato dall'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino nel giugno 2008, il progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla futura linea 2 della Metropolitana, rappresenta uno dei fuochi principali della prossima trasformazione torinese.

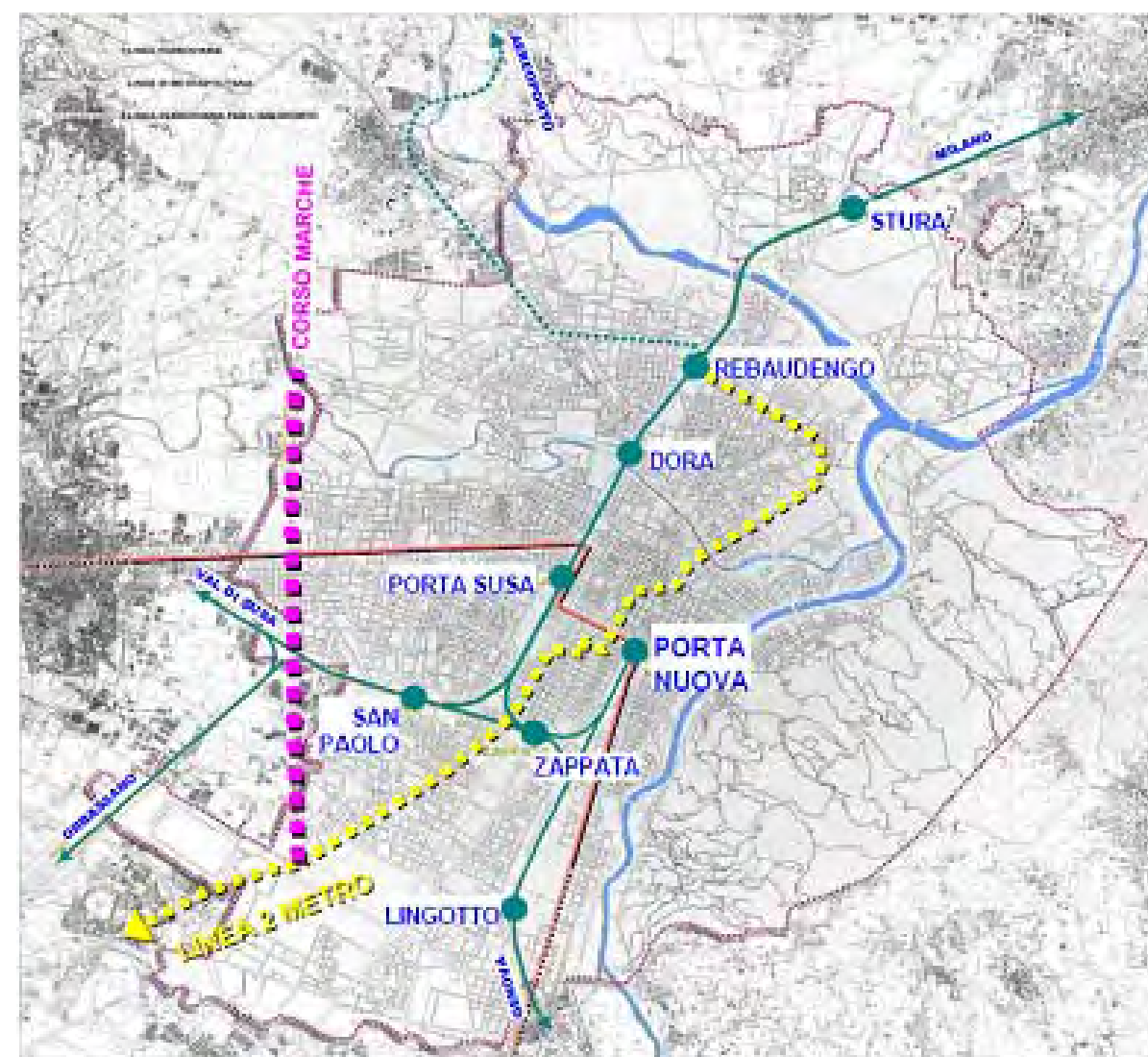
La valenza strategica di questo progetto è sottolineata dal fatto che l'intero ambito della Linea 2 viene a configurarsi come una quarta centralità del piano, in aggiunta a quelle della Spina Centrale, di corso Marche e del Progetto Po.

L'ossatura del trasporto pubblico metropolitano è oggetto in questi anni di importanti progetti di riorganizzazione che fanno perno sul rilancio del trasporto su ferro, sulla realizzazione di alcune importanti infrastrutture stradali e, soprattutto, sulla stretta integrazione modale dei sistemi di trasporto. Lo scenario del trasporto metropolitano vedrà nei prossimi anni il completamento e la messa in esercizio del passante ferroviario, dalla stazione Lingotto a sud alla stazione Stura a nord, la realizzazione del nuovo tracciato della linea per l'aeroporto, previsto interrato sotto corso Grosseto con inserimento sul passante ferroviario in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo. L'entrata in esercizio della linea 1 del metro e del sistema ferroviario metropolitano, costituito da una rete di cinque linee che a regime potranno avere una cadenza di passaggi sull'ordine di 20' in fascia di punta (che, nelle stazioni attraversate dalle 5 linee, rappresenta tempi di attesa di circa 5'), rappresenterà, insieme alla linea 4 tranviaria, della quale è previsto l'attraversamento del centro storico in sotterraneo, un notevole ampliamento della rete di forza del trasporto collettivo torinese.

Al programma delle infrastrutture su ferro di livello metropolitano fa da cornice il programma strategico delle linee regionali e soprattutto dell'alta velocità e delle sue connessioni con il sistema del trasporto pubblico locale e del sistema viario principale e autostradale. Alla stazione Stura viene attribuito un ruolo di nuova centralità e di interscambio (linee regionali, alta velocità, confluenza con le due autostrade sulla tangenziale nord). Con il completamento del passante ferroviario sarà possibile completare la realizzazione del viale della Spina Centrale, e delle previste intersezioni con la viabilità urbana principale e di connessione con la viabilità metropolitana. Altro importante tassello del sistema infrastrutturale risulta il tratto dell'alta capacità Torino-Lione previsto in interrato sotto il previsto tracciato di corso Marche, il cui assetto a tre livelli, è in corso di approfondimento da parte della Provincia di Torino. Con le due linee di metro ed il passante

ferroviario a regime, si avranno, a fronte di rilevanti investimenti, importanti benefici sul sistema della mobilità, che vedrà aumentare la competitività dell'uso del trasporto pubblico fino ad una percentuale prevista pari a quella del trasporto privato.

L'obiettivo complessivo e generale per i prossimi anni riguarda inoltre il decongestionamento della rete viaria e la possibile riduzione degli spazi per la circolazione privata, favorendo sia interventi per il miglioramento del trasporto pubblico locale (priorità semaforica, separazione e protezione delle sedi riservate), sia il riutilizzo e la riqualificazione dello spazio pubblico a beneficio della pedonalità, delle aree verdi e della circolazione ciclabile, nonché interventi per la moderazione del traffico nella viabilità di quartiere.



LE INFRASTRUTTURE MOBILI E DEL SISTEMA VIABILISTICO NELL'AREA METROPOLITANA

1.1 La linea 2 di metropolitana

Lo studio “Scenario strategico del trasporto pubblico torinese” redatto dalla Città di Torino di concerto con l’Agenzia per la mobilità metropolitana e il Gruppo Trasporti Torinese, ha approfondito diversi scenari alternativi per il tracciato della seconda linea metropolitana, in relazione ai carichi urbanistici attuali e futuri e all’offerta di servizio di trasporto pubblico (linee di forza) rispetto alla domanda. Dallo studio è emerso che le zone dell’area metropolitana torinese più carenti di offerta di linee di trasporto di forza risultano quelle dei quadranti sud-ovest e nord-est.

Gli studi e gli approfondimenti relativi alla definizione del tracciato della linea 2 sopracitati sono stati approvati con delibera della Giunta Comunale il 4 aprile 2006 dove, a fronte dei diversi scenari esaminati la città ha orientato la scelta sul tracciato nord est – sud ovest da stazione Rebaudengo a corso Orbassano – Mirafiori. Successivamente la città ha sviluppato lo studio di fattibilità per la definizione del tracciato urbano della linea 2 che è stato approvato in linea tecnica con delibera della G.C. n° 3426/022 del 10 giugno 2008. Le indicazioni tecniche di base e le esplorazioni progettuali preliminari hanno portato ad una definizione di tracciato che interessa il quadrante nord e nord est della città, il passaggio per il centro cittadino e poi il quadrante sud-ovest con interscambio con la linea ferroviaria e la linea 1 di metro, attraversando quartieri densamente abitati quali Barriera di Milano, Aurora-Rossini, zona Centro, Crocetta, Santa Rita, Mirafiori nord, collegandoli con diversi poli di interesse cittadino localizzati lungo il percorso. E’ previsto poi che l’infrastruttura prosegua a sud nel territorio di Orbassano la cui definizione del tracciato è in corso da parte dei comuni interessati, della Provincia e della Regione.

La fascia di influenza considerata misura complessivamente circa 20 km., di cui 15 km. circa in territorio cittadino, e comprende al suo interno importanti poli di servizio e centralità, già presenti o di prevista realizzazione. Partendo da nord, la stazione di testata si interscambia con la stazione ferroviaria Rebaudengo in corrispondenza del parco Sempione e delle aree ex industriali da riqualificare dell’ambito 4 della Spina Centrale.

Da Rebaudengo la linea si diparte verso est inserendosi nella trincea ferroviaria dismessa di collegamento con l’ex scalo Vanchiglia. In questo tratto si rilevano l’ospedale San Giovanni Bosco, la futura sede universitaria dell’ex Manifattura Tabacchi, il cimitero Monumentale, il campus universitario dell’area ex Italgas e quindi l’area dell’ex scalo Vanchiglia. E’ previsto che l’infrastruttura prosegua in interrato in asse a corso Regio Parco verso i Giardini Reali, piazza Castello, via Pietro Micca, piazza Solferino e quindi corso Re Umberto con interscambio con la linea 1 di metro su corso Vittorio. Proseguendo verso sud-ovest la linea si porterà in asse con corso

Duca degli Abruzzi di fronte al Politecnico e quindi in largo Orbassano in prossimità della nuova stazione ferroviaria Zappata per poi proseguire in asse a corso Orbassano sino all’intersezione con il ramo tangenziale e il futuro asse infrastrutturale di corso Marche, servendo piazza d’Armi, parco Rignon, il comprensorio industriale di Mirafiori e il cimitero sud.

Data l’estensione del tracciato e la notevole entità dell’opera la città ha ritenuto che la linea potrà essere realizzata in tre lotti funzionali, due in territorio urbano e uno in territorio extraurbano, così suddivisi:

1° Lotto funzionale Stazione Rebaudengo – c.so Vittorio Emanuele II

Lunghezza circa 7,2 km

2° Lotto funzionale corso Re Umberto – Cimitero Mirafiori

Lunghezza circa 7,6 km

3° Lotto funzionale Cimitero Mirafiori – comune di Orbassano

Lunghezza circa 6 km

La tecnologia della linea prevista sarà di tipo automatico (treni senza conducente), in analogia con la linea 1 di metro (tipo VAL o similari).

1.2 Primo lotto funzionale. Tracciato Rebaudengo – Vittorio Emanuele. I nodi di interscambio.

Il primo lotto funzionale costituito dalla connessione tra la stazione Rebaudengo e corso Vittorio Emanuele II, con 14 fermate lungo il percorso, interscambia con la linea 1 di metro in corrispondenza dell'incrocio tra corso Vittorio e corso Re Umberto. Il tratto da stazione Rebaudengo a corso Novara utilizzerà il tracciato ferroviario dismesso di collegamento con l'area dello scalo Vanchiglia con la formazione di una galleria tra paratie.

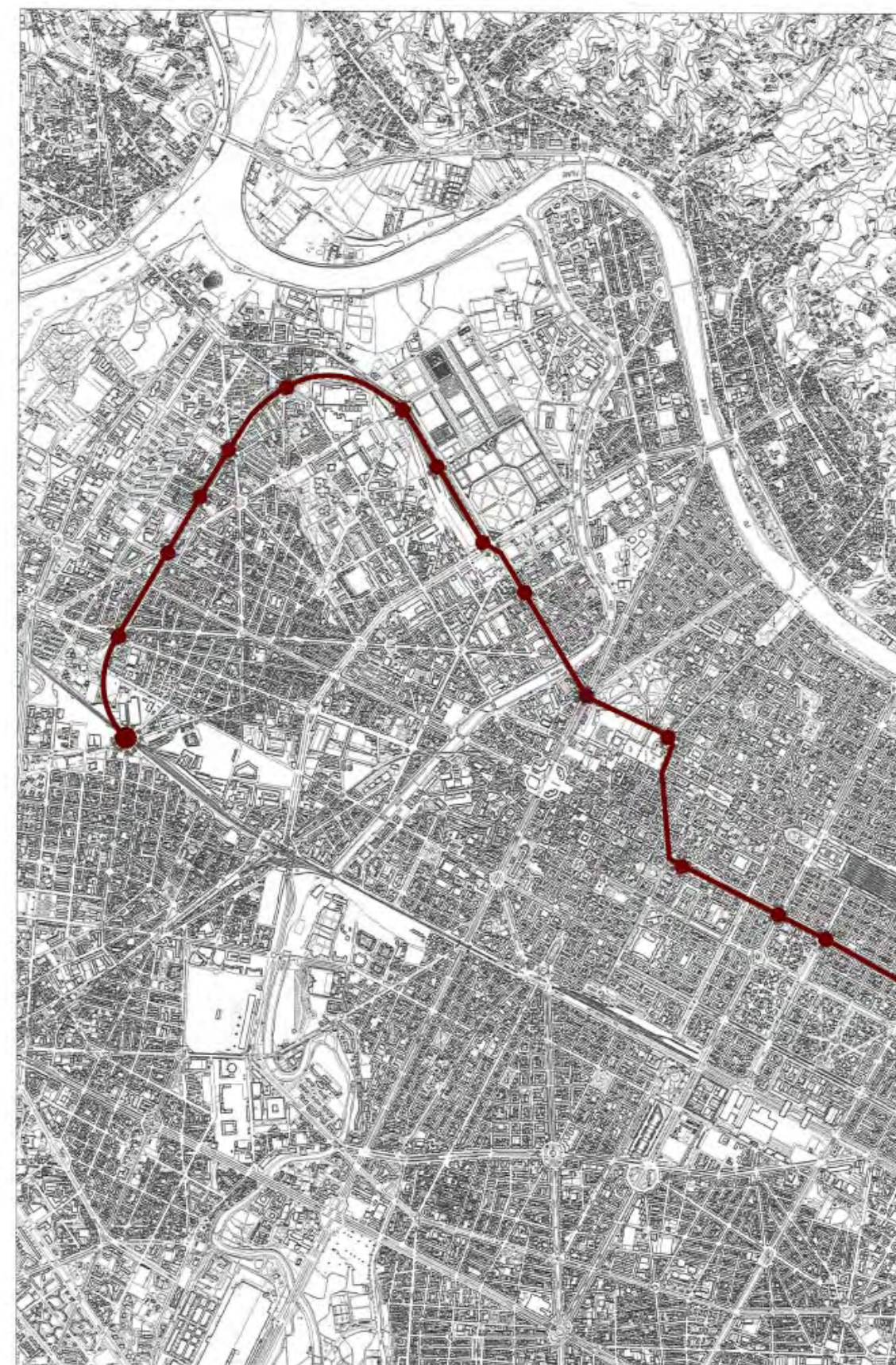
In corrispondenza della nuova stazione ferroviaria Rebaudengo sul passante ferroviario si creerà un importante nodo di interscambio per le provenienze da nord, sia ferroviarie (linee passante ferroviario e linea Torino-Ceres e aeroporto), sia automobilistiche (superstrada di Caselle e tangenziale nord), che entrano in città immettendosi nel viale della Spina Centrale attraverso la rotonda prevista su corso Grosseto. Nel nodo è prevista la realizzazione di adeguati parcheggi di interscambio. La stazione di testata della linea 2 di metropolitana sarà direttamente collegata in sottosuolo con la stazione ferroviaria, in modo da favorire al massimo l'interscambio.

La realizzazione del progetto insediativo e infrastrutturale connesso alla linea 2 consente, inoltre, di creare un polo di intermodalità presso l'ex scalo Vanchiglia, necessario per la realizzazione di quell'arteria di penetrazione in continuità con l'ex S.S. n° 11, indispensabile per "scaricare" l'asse pedecollinare di entrata a Torino da nord. Da questo punto di vista i nodi di interscambio dell'ex scalo Vanchiglia nonché di Spina 4 in prossimità della stazione Rebaudengo, rappresentano due importanti "porte" per riorganizzare nel quadrante nord il sistema dell'accessibilità e della mobilità metropolitana.

Dalla stazione Tabacchi prevista all'altezza della Manifattura Tabacchi, il tracciato piega verso le aree di trasformazione urbanistica dell'ex Scalo Vanchiglia, in connessione anche con l'area di interscambio (parcheggi e viabilità di penetrazione extraurbana).

La stazione, all'incrocio con corso Novara, sarà localizzata in prossimità del nuovo fronte edificato, avvicinandosi il più possibile a via Bologna per servire anche il quartiere preesistente.

Con la realizzazione del primo lotto si prevede inoltre di realizzare il comprensorio tecnico che sarà localizzato al di sotto del nuovo tracciato di corso Regio Parco, previsto ad ovest della balera del Regio Parco. Il comprensorio tecnico sarà costituito dal Posto di Comando e Controllo, dal deposito dei treni, dalla cabina elettrica e da un'officina per la manutenzione ordinaria dei treni.



ESTRATTO LOTTO 1 TRACCIATO LINEA 2 – PLANIMETRIA GENERALE

Il nuovo corso Regio Parco, organizzato con carreggiata centrale a due corsie veicolari per senso di marcia, separate da banchina spartitraffico e fiancheggiato sul lato est da una carreggiata laterale dotata di parcheggi a pettine, sarà collegato con passerelle pedonali (per superare i dislivelli di quota) al vecchio tracciato del corso, posto a lato del cimitero monumentale, che sarà riqualificato come viale ciclo-pedonale.

Oltrepassata l'ultima stazione di Scalo Vanchiglia, dopo l'attraversamento di corso Novara nei pressi del cimitero monumentale, il tracciato della linea 2 è previsto in galleria profonda (piano del ferro a circa – 20 m.).

Da corso Novara, la linea transiterà in asse al corso Regio Parco, dove è prevista una stazione all'intersezione con corso Verona, oltrepasserà la Dora e dopo la stazione Regio Parco, comincerà a risalire nell'attraversamento dei Giardini Reali, per passare in piazza Castello dove la stazione sarà posizionata in prossimità del Teatro Regio. Il tracciato prosegue in asse a via Pietro Micca fino a piazza Solferino e poi in asse a corso Re Umberto, fino a corso Vittorio Emanuele II.

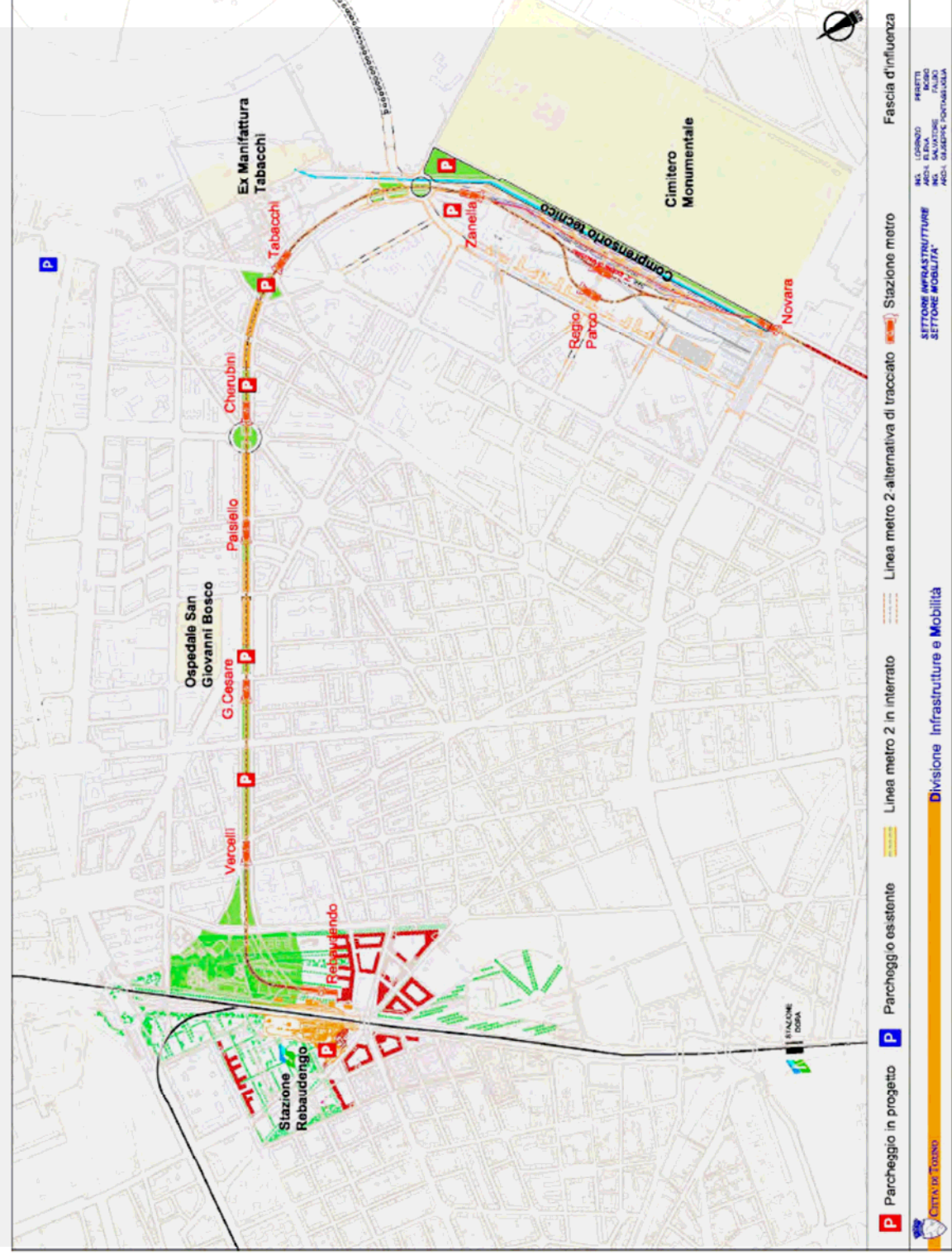
In corrispondenza della stazione Vittorio Emanuele, all'intersezione fra i corsi Vittorio e Re Umberto, avverrà l'interscambio con la linea 1 di metropolitana. Da qui si potrà utilizzare la linea 1 per raggiungere, dopo una sola fermata verso est, la stazione di Porta Nuova e dopo due fermate, verso ovest, la stazione di Porta Susa.

Il primo lotto funzionale Rebaudengo – Vittorio Emanuele prevede 14 stazioni. A partire dalla stazione Rebaudengo di testata a nord, il tracciato si snoda lungo il percorso del trincerone di collegamento con lo scalo Vanchiglia. La realizzazione della infrastruttura, con la copertura dell'attuale trincea, consente la ricucitura tra le vie Sempione e Gottardo e la realizzazione di spazi pedonali e di aggregazione nella parte centrale. Le stazioni che si affacceranno simmetricamente sull'asse centrale sono previste in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana principale:

- La stazione Vercelli è collocata in prossimità delle intersezioni di via Sempione e Gottardo con i corsi Vercelli e Palermo.
- La stazione Giulio Cesare è prossima alle intersezioni con corso Giulio Cesare e con via Cimarosa.
- La stazione Tabacchi è in stretta correlazione con l'ex Manifattura Tabacchi.
- La stazione Zanella è la stazione di interscambio con la strada di penetrazione dell'ex S.S. n. 11; sarà dotata quindi di un parcheggio dimensionato alle esigenze di cui sopra.

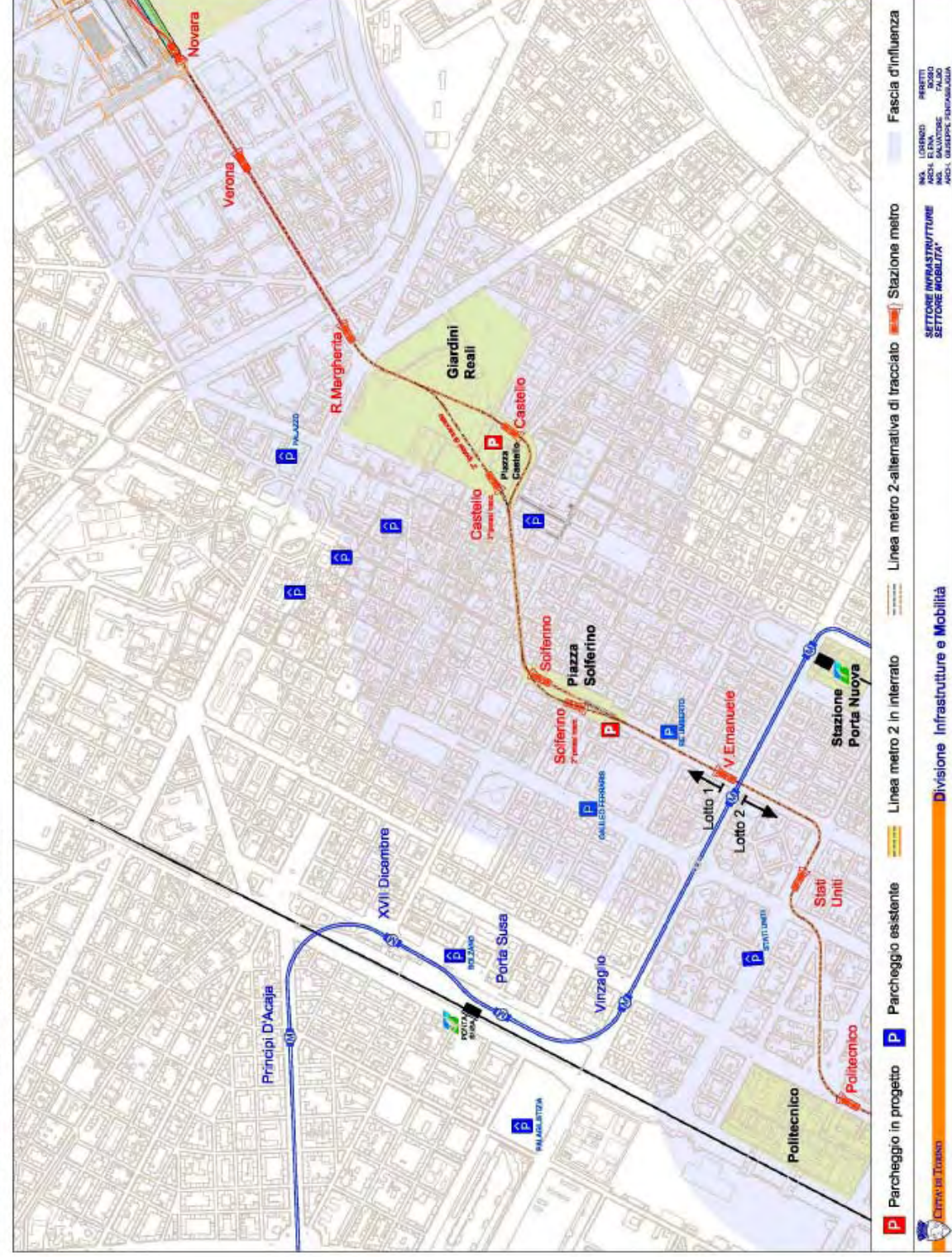
- La stazione successiva Regio Parco, sarà posta nel cuore del nuovo quartiere derivante dalla trasformazione urbana dello scalo Vanchiglia
- Altre stazioni sono posizionate all'intersezione di corso Novara, corso Verona e corso Regina–San Maurizio, quest'ultima in connessione anche con l'area universitaria ex Italgas.

IPOTESI DI TRACCIATO – LOTTO 1



linea 2 metro e quadrante nord-est di torino

IPOTESI DI TRACCIATO – LOTTO 1



linea 2 metro e quadrante nord-est di torino