

«ZONE A TRANSIZIONE LIMITATA»

La Torino sostenibile, privilegio per pochi Campidoglio 0, centro 100

Gli indicatori del rapporto: piste ciclabili, tpl, auto e sharing

Il centro storico di Torino ha due facce: è contemporaneamente l'area della città con l'indice di mobilità sostenibile più alto, ma anche quella dove la concentrazione di auto private è maggiore e, in particolare, dove è più diffusa la presenza di vetture vecchie, Euro 4, che in città non potrebbero nemmeno circolare. «Ci chiediamo che fine abbiano fatto tutte queste vetture: una quota sarà stata portata nella casa al mare o al paese d'origine, ma i dati ACI sono comunque alti», osserva Claudio Magliulo, direttore della campagna Clean Cities che ha curato il rapporto «Zone a Transizione Limitata» insieme a Kyoto Club. Torino è una delle otto città analizzate dallo studio.

«Quello che emerge è una città a doppia velocità, con un centro più servito dai mezzi pubblici, dalle piste ciclabili e dalla mobilità in sharing e zone via via più lontane dal centro che faticano. La ricerca raggruppa le aree della città a partire dai codici di avviamento postale e assegna a ognuna un punteggio da 0 a 100 per ogni indicatore: presenza di piste ciclabili, qualità del trasporto pubblico, ma anche motorizzazione e scelte di mobilità condivisa. I quartieri che dominano la classifica stilata dal rapporto sono il centro storico e il centro in generale, con un punteggio pieno di 100, ma anche la collina, con Cavoretto e la zona Gran Madre, aree in cui si concentra circa il 5% della popolazione», fa notare Magliulo. In fondo alla lista c'è il quartiere Campidoglio, con ze-

ro punti totalizzati; appena meglio fanno Borgo Vittoria (2), San Salvario (3) e Città Turin (5).

Oggi Torino conta 293,33 chilometri di piste ciclabili, ancora lontana dal target europeo di 10 chilometri ogni 10 mila abitanti entro il 2030, un obiettivo che sfiora soltanto Cavoretto, con 8,5 chilometri su piste, però, naturalistiche. La zona meno attrezzata è quella di Madonna di Campagna, che totalizza zero. Le aree pedonali restano un tasto dolente, circoscritte al centro e poco diffuse in altre zone della città, in particolare dove la qualità dell'aria peggiora, come ha sottolineato Roberto



Mezzalama di Torino Respira.

«Le emissioni causate dal trasporto su strada restano significative. Il contributo del traffico all'emissione di biossido di azoto non è cambiato

negli anni che abbiamo analizzato e la mappa che emerge si sovrappone a quella dove la mobilità è più carente e il trasporto pubblico meno presente», conferma Mezzalama. Autobus e tram funzionano dove il servizio è capillare, meno dove le corse per chilometro quadrato diminuiscono: ancora una volta il centro ne esce vincente, ma quartieri come Campidoglio, Vanchiglia e Falchera risultano carenti.

«Gli sforzi per il miglioramento del trasporto pubblico sono stati molti, dal prolungamento della S1m5 a quello della metropolitana, con l'obiettivo di permettere l'ingresso in città senza l'uso dell'auto privata. Entro il 2027 estenderemo di 70 chilometri la rete tranviaria», spiega Dario Rinaudo, dirigente del Servizio mobilità della Città di Torino, che sottolinea anche come la nuova Zil della zona Campidoglio stia dando buoni risultati. «La qualità delle nuove ciclabili è alta, ma da sole non bastano: la mobilità ciclabile è influenzata dalla presenza delle auto e non si fa ancora abbastanza per disincentivarla», conferma Massimo Gaspardo Moro di Fiab Italia.



C. Roc.

© INNOVAZIONE ASSOCIATA