

L'inquinamento soffoca i torinesi, il flop dei servizi

Lo studio: troppe vetture, soluzioni inefficaci

Torino è ancora capitale dell'automobile. Non più per numero di vetture prodotte. Ma lo è per tasso di motorizzazione dei suoi abitanti, che oggi corrisponde a 67 vetture per 100 residenti. Un record inarrestabile. Nonostante divieti e blocchi sul

traffico, malgrado le Ztl e il prossimo «Road Pricing», e l'avanzata dei servizi di car e bike sharing, il parco auto circolante torinese continua ad aumentare e ad affollare strade e (i pochi) parcheggi a disposizione. È un caso unico in Italia fra i grandi

agglomerati urbani. Che contribuisce a formare quella cappa di smog che pone la città in cima alla classifica per numero di giorni di superamento della media polveri sottili.

alle pagine 2 e 3 **Siviero**

Primo piano | Il grande nodo della mobilità

Lo smog soffoca Torino e i servizi fanno flop

di **Christian Benna**
e **Laura Siviero**

Torino è ancora capitale dell'automobile. Non più per numero di vetture prodotte negli stabilimenti di Mirafiori e di Grugliasco. Ma lo è per tasso di motorizzazione dei suoi abitanti: che oggi corrisponde a 67 vetture per 100 residenti. Un record che non si arresta. Anzi viaggia in corsia di sorpasso rispetto alla frenata di Milano (51 auto) e Roma (61). Decelerano anche Napoli (55), Bologna (53) e Firenze (51).

Nonostante divieti e blocchi sul traffico, malgrado i fortini eretti attorno al centro città, dalla Ztl al prossimo venturo «Road Pricing», e l'avanzata dei servizi di car e bike sharing, il parco auto circolante torinese continua ad

aumentare e ad affollare strade e (i pochi) parcheggi a disposizione. È un caso unico in Italia fra i grandi agglomerati urbani. Che contribuisce a formare quella cappa di smog che pone la città in cima alla classifica per numero di giorni di superamento della media polveri sottili (Pm10) e biossido di azoto (No2).

Più motori che persone
A Milano e Roma, negli ultimi 15 anni, il tasso di motorizzazione per abitante è crollato: -15% nel capoluogo lombardo, e 12% nella capitale. Si capisce: la rete metropolitana di trasporto pubblico prosegue la sua estensione (soprattutto a Milano), e si sviluppano i nuovi servizi di condivisione delle vetture. Torino invece sembra non volere scendere dall'auto.

La popolazione in città si ri-

duce ma aumentano le persone al volante. **Incrociando i dati del rapporto Giorgio Rota** su Torino, e quelli dell'ultimo report di Euromobility, emerge un quadro della mobilità locale oscurato dall'incremento di veleni prodotti da motori e marmitte. Nel 2006 la città contava 900 mila abitanti, 6.926 torinesi per chilometro quadrato. Oggi ce ne sono 880 mila, pari a 6.788 per chilometro quadrato. Se la statistica demografica si restringe, non si può dire lo stesso per il numero di auto in circolazione.

I dati a supporto ci dicono che nel 2006 sotto la Mole c'erano 62 auto per 100 abitanti oggi 67, circa 4.4596 per chilometro quadrato. Un tasso di penetrazione delle vetture assai vicino a quello degli smartphone (73 per 100 abi-

tanti).

Alla fermata del bus

Le limitazioni del traffico cittadino, sino al 2017, non hanno migliorato la qualità dell'aria. In tutte le classifiche dei veleni Torino occupa il primo posto, come certificato da Euromobility. Però i divieti l'hanno raggiunto: tanti torinesi, stanchi di blocchi su diesel e motori al di sotto degli Euro 4, hanno cambiato auto. Oggi il 28% delle vetture è a trazione Euro 6 (mentre è il 18% a Milano e il 15% a Roma); un primato nazionale, benché ancora insufficiente a rendere più salubre l'atmosfera. Aumentano i guidatori torinesi al volante di vetture a gas, (11,3% sul totale), Gpl (il 9,7% del totale), a metano (1,53%), mentre ibride ed elettriche rimangono a quote che non superano lo zero vir-

gola.

La passione dei cittadini per le quattro ruote sembra essere legata a doppio filo all'inefficienza dell'offerta di trasporto pubblico. Nel capoluogo lombardo ci sono a disposizione più di 15.000 posti/km sui mezzi per abitante, 11.000 a Venezia, 8.000 a Cagliari, 7.500 a Roma. Torino (che perde una posizione rispetto a tre anni fa) è solo quarta in Italia con 6.770 posti-km per abitante. Sul fronte dell'utilizzo dei mezzi pubblici la Mole è solo settimana in Italia con 275 passeggeri trasportati per ogni abitante. Nota di consolazione: nel 2000 era decima.

I blocchi non servono

Le politiche messe in campo

Stanchi dei divieti

I torinesi hanno cambiato auto, oggi il 28% delle vetture è a trazione Euro 6 per regolare la circolazione e la sosta dei mezzi privati, con

lo scopo di contenere il trasporto motorizzato privato a favore di quello collettivo, riguardano le Zone a Traffico Limitato (Ztl), i parcheggi a pagamento e quelli di interscambio. Anche qui Torino non brilla. Nel 2014, la città è al quinto posto per estensione di Ztl (il 2,06% del territorio comunale), dietro a Milano, Firenze, Palermo e Bologna. È invece al 4° posto con 86 stalli in parcheggi a pagamento ogni 1.000 autovetture circolanti (dato 2015), dopo Firenze (160), Bologna (146) e Milano (119), ma rispetto al 2000, quando era al secondo posto, il capoluogo piemontese è la città che ha registrato il minor incremento. Altro punto dolente sono i parcheggi di interscambio, che permettono di lasciare l'auto per salire su treni, metrò, tram e bus. Nel 2015 si contano a Torino mediamente 12 stalli ogni 1.000 auto, un dato che colloca la capitale piemontese all'ottavo posto nel confronto con gli al-

tri quattordici capoluoghi metropolitani.

Come inquinare meno

Il Rapporto Rota salva le piste ciclabili, in aumento in tutte le città italiane, che la posizionano, dal 2000, al primo posto per numero di chilometri, primato che può vantare ancora nel 2015. Il Rapporto non tiene in considerazione la qualità delle piste, ben nota a chi le percorre quotidianamente e agli appassionati che da sempre si lamentano dello stato di abbandono. Anche il bike sharing sembra funzionare, nonostante l'andirivieni di operatori, Torino risulta seconda per numero di biciclette (13,5) ogni 10.000 abitanti dopo Milano (34,4). Il car sharing piace e continua a crescere. Ma il numero di mezzi a disposizione è ancora risicato. A Milano c'è un'auto ogni 10 mila abitanti, a Torino lo 0,8%. Gli utenti che usufruiscono di questi servizi sono 34 per 10 mila abitanti, la metà di quelli milanesi.

Euromobility manager e Rota puniscono la città: politiche sulla viabilità inefficaci

Offerta trasporto pubblico

Posti km/abitanti

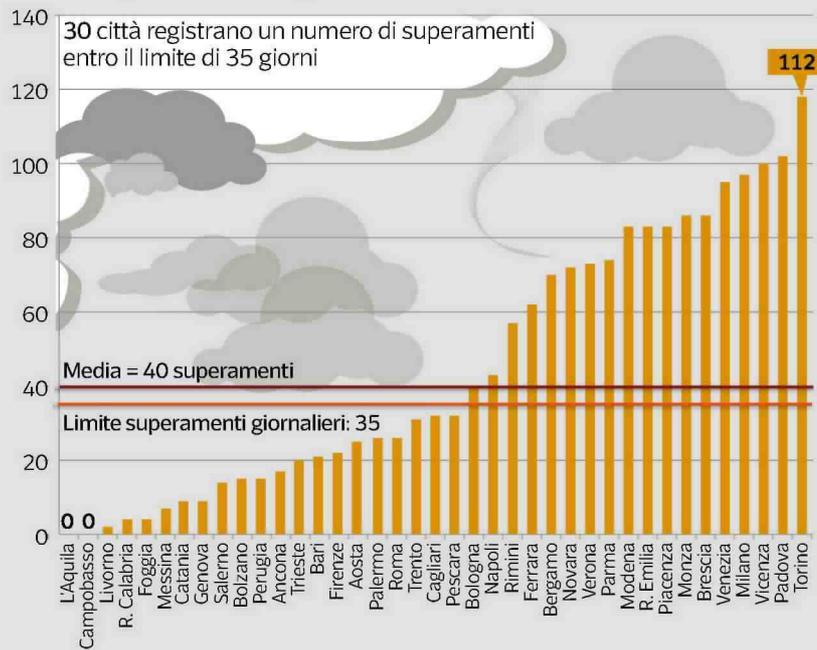


2006		6.682
2007		6.852
2008		7.012
2009		7.179
2010		7.011
2011		7.539
2012		7.145
2013		6.053
2014		5.917
2015		6.779
2016		6.776

L'Ego

La qualità dell'aria

Giorni di superamento delle pm 10



Fonte: Rapporto Euromobility Manager

L'Ego

47

Microgrammi
È la quantità media di Pm10 per metro cubo registrata a Torino

25

Ore
È il superamento del valore limite orario di biossido di azoto a Torino

Uomini e auto

Densità di popolazione (abitanti/kmq)



Densità di automobili (veicoli/kmq)



Fonte: Rapporto Euromobility Manager

La scheda

● A Torino il tasso di motorizzazione dei suoi abitanti oggi corrisponde a 67 vetture per 100 residenti

● Un record che non si arresta. Anzi viaggia in corsia di sorpasso rispetto alla frenata di Milano (51 auto) e Roma (61). Decelerano anche Napoli (55), Bologna (53) e Firenze (51)

● Nonostante divieti e blocchi sul traffico, malgrado i fortini eretti attorno al centro città, dalla Ztl al prossimo venturo «Road Pricing», e l'avanzata dei servizi di car e bike sharing, il parco auto circolante torinese continua ad aumentare

● Sul fronte dell'utilizzo dei mezzi pubblici la Mole è solo settimana in Italia con 275 passeggeri trasportati per ogni abitante. Nota di consolazione: nel 2000 era decima

● Nel 2014, la città è al quinto posto per estensione di Ztl (il 2,06% del territorio comunale), dietro a Milano, Firenze, Palermo e Bologna

● È invece al 4° posto con 86 stalli in parcheggi a pagamento ogni 1.000 autovetture circolanti (dato 2015), dopo Firenze (160), Bologna (146) e Milano (119)

● Ma rispetto al 2000, quando era al secondo posto, il capoluogo piemontese è la città che ha registrato il minor incremento

