

Verso una mobilità sostenibile a Torino?



foto Elena Cardino

28 novembre 2019

Seguendo le consolidate definizioni di Onu e Unione Europea, un sistema di mobilità urbana è sostenibile quando soddisfa il bisogno di spostarsi (in sicurezza) dei vari utenti della strada (pedoni, ciclisti, passeggeri di mezzi pubblici, automobilisti, ecc.), riducendo il più possibile gli impatti ambientali (emissioni in atmosfera, consumi energetici, inquinamento acustico).

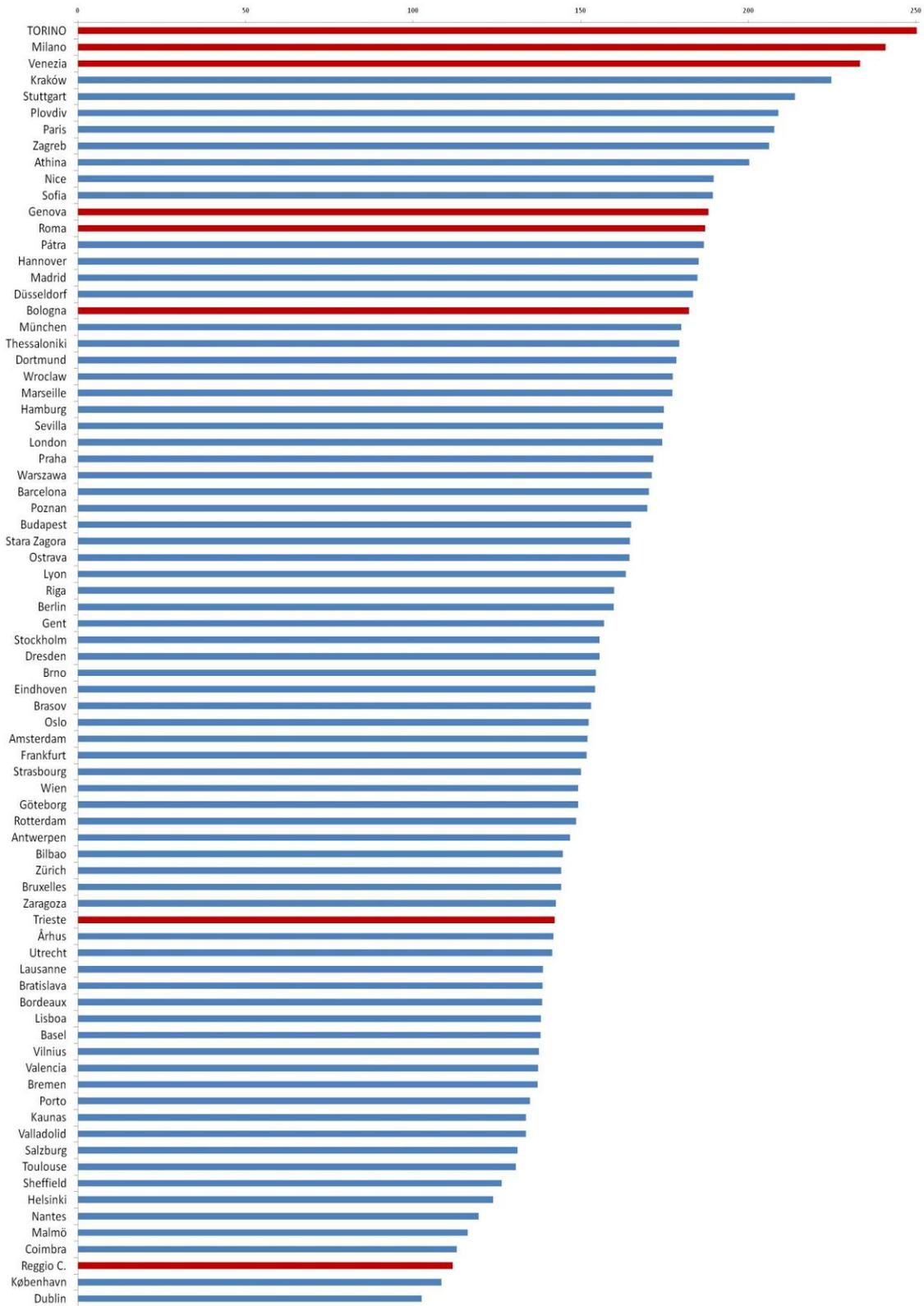
L'ambito della mobilità è probabilmente quello che genera, non da oggi (Nuvolati, 2002), i maggiori conflitti nelle città, specie in quelle – come Torino e la gran parte delle italiane – ancora lontane da sistemi sostenibili di spostamento di persone e merci. Le cronache continuano a riferire di violenti contrasti (che sfociano spesso in aggressioni verbali e, talvolta, fisiche) tra cittadini appartenenti a diverse categorie di utenti della strada. Tali conflitti sovente assumono anche valenze politiche collettive, ad esempio con l'opporsi di schieramenti pro e contro una pedonalizzazione, una nuova pista ciclabile, l'ampliamento o la riduzione di un'area parcheggiabile. In casi del genere si riscontra, tra l'altro, come le varie categorie dimostrino diversi livelli di capacità lobbistica: maggiori nel caso degli automobilisti, più deboli per ciclisti urbani e pedoni (un po' perché in parte questa categoria è formata da automobilisti che hanno appena parcheggiato, un po' perché i pedoni "a tempo pieno" appartengono in genere a categorie "deboli", come anziani o disabili, meno capaci di far sentire con efficacia la propria voce).

Per quanto riguarda Torino, i danni prodotti da un sistema di mobilità che rimane ben poco sostenibile sono del tutto evidenti, anche sul piano ambientale. Da decenni il capoluogo piemontese si conferma tra le città più inquinate d'Europa (figura 1), oltre che la metropoli italiana coi più alti tassi di mortalità per malattie delle vie respiratorie (fonte: Rapporto Rota 2019, cap.6); come hanno di recente confermato le analisi dell'Arpa, l'85% dell'inquinamento atmosferico da Pm10 è prodotto dal traffico locale, mentre solo il 5% dai riscaldamenti, il 3% dalle industrie, il 7% da altre cause (fonte: Robotto, 2019).

I cosiddetti "blocchi del traffico", per altro, risultano sostanzialmente inutili: i più recenti – attuati nell'inverno 2018/19 – sono riusciti a ridurre il traffico (rispetto a una giornata senza blocco) appena del -0,3% (dati 5t).

Anche l'inquinamento acustico è da decenni fuori controllo: di giorno (quando per legge non si dovrebbero superare i 65 decibel) su arterie trafficate come corso Francia o corso Inghilterra i livelli diurni sono mediamente attorno a 75 decibel, raggiungendo quota 80 in corso Regina Margherita, in corso Siracusa, in via Cossa o in via Cigna (Rapporto Rota 2019, cap.6).

Figura 1.Indice di inquinamento atmosferico nelle maggiori città europee - 2018
 Fatti pari a 100 i valori più alti registrati rispettivamente per il Pm10, il Biossido di azoto e l'Ozono; fonte: European Environment Agency



Dal 2011, a Torino è in vigore il Piano urbano per la mobilità sostenibile (Pums), i cui principali obiettivi sono "garantire efficienza e sicurezza" a tutti gli utenti dei sistemi di viabilità e "rilanciare il trasporto pubblico e la mobilità non motorizzata" (Staricco, 2019). Rispetto a tali obiettivi, buoni riscontri provengono dal fronte mezzi pubblici: dopo una forte contrazione da inizio anni '90 al 2004 (-16%), a Torino stanno recuperando passeggeri (+61% tra il 2005 e il 2018), grazie soprattutto al metrò, sebbene anche i mezzi di superficie siano cresciuti (+35%). Quanto ai collegamenti con le cinture, il Servizio ferroviario metropolitano registra negli ultimi cinque anni un +48% di passeggeri.

Nonostante tali recuperi, Torino, con un rapporto pari a 282 passeggeri annui / abitanti, resta tuttora molto distante da Roma (404), da Milano (420) e soprattutto da Venezia (790). Non a caso, il capoluogo veneto, insieme ad altre città del Nordest, è tra i pochi centri urbani italiani citati in un recente studio sulle città europee caratterizzate da elevati livelli di mobilità sostenibile, in cui cioè è particolarmente alto l'utilizzo di mezzi pubblici, biciclette e piedi (figura 2); la più virtuosa risulta Bilbao (con appena un 12% di spostamenti quotidiani complessivi in auto, contro il 50% circa di Torino), seguita da Parigi (17%), Freiburg (21%) ed Helsinki (23%).

Figura 2. Le città europee (oltre 100.000 abitanti) con i sistemi di mobilità più sostenibili (alte % di spostamenti con mezzi pubblici, bici e a piedi; cerchio proporzionale alla percentuale; dati 2018; fonte: Isfort su dati Epomm-Tems)



Quanto alla mobilità non motorizzata, a Torino sono aumentati nei decenni sia le aree pedonali (+70% tra 2000 e 2017, ma quasi solo in centro) sia i chilometri di piste ciclabili (dai 32 del 1990 ai 60 del 2000, ai 150 del 2010, agli attuali 191), rimanendo tuttavia ben lontani dall'obiettivo (290 chilometri) fissato quindici anni fa dal primo Piano per la mobilità ciclabile della Città di Torino. Per rapporto tra chilometri di ciclabili e numero di abitanti, Torino è oggi al 48° posto tra i capoluoghi italiani (4° tra quelli metropolitani, dopo Bologna, Venezia e Firenze). Quanto al numero di ciclisti urbani, le uniche stime esistenti (quelle dell'Isfort; Donati, 2019) indicano un aumento dal 3% di dieci anni fa all'attuale 5-6% (sul totale di chi si sposta in città), livello che rimane inferiore a quelli registrati a Milano, Firenze e Bologna e ancora distante dall'obiettivo del 15% entro il 2023, stabilito nel 2013 dal Biciplan della Città di Torino.

Vent'anni fa, in un sondaggio sulla mobilità, il 75% dei Torinesi si era detto disponibile a usare la bicicletta su tratti fino a 5 chilometri (che è poi la distanza dal centro alla periferia torinese), vincolando però tale disponibilità al fatto che l'Amministrazione sviluppasse una rete di percorsi sicuri, protetti e ben separati dal traffico motorizzato (indagine Tmt Pragma 2000, cit. in Rapporto Rota 2003, p.92).

Se a Torino non c'è stato ancora un vero boom di ciclisti è anche perché lo sviluppo della rete ciclabile negli anni è stato quasi solo quantitativo, ben poco qualitativo. Sarebbe bastato seguire puntualmente le Linee guida predisposte decenni or sono dall'UE per progettare, costruire e mantenere in modi adeguati le ciclabili torinesi. Invece, gran parte degli interventi di disegno/ridisegno della sezione stradale si sono caratterizzati per una certa approssimazione, risolvendo solo in parte i problemi (ad esempio aprendo nuove corsie autoveicolari dimenticando i ciclisti, oppure buone ciclopiste scordandosi dei pedoni). Tali interventi vengono spesso giustificati con l'alibi delle "carenti risorse economiche" o con la filosofia del "meglio che niente"¹; in realtà, i nostri riscontri sul campo dimostrano che una ciclabile mal progettata spesso riduce la sicurezza per tutti gli utenti della strada. L'esempio di corso Francia (foto seguente) è evidente in tal senso: il progetto originario prevedeva una separazione "forte" (con paletti) tra la corsia auto e la ciclabile, protezione poi abolita allo scopo di permettere alle auto di

¹ Per altro, lo stesso *Bici Plan* del 2013 fa propria tale logica di "provvisorietà", affermando che "fatto salvo che il traguardo è avere piste in sede propria o in corsia riservata [...] può essere funzionale per tempi e costi istituire, in un primo momento, una serie di itinerari ciclabili [...] non necessariamente solo in sede riservata, ma anche in promiscuo con i pedoni e con i veicoli a motore" (Città di Torino, 2013, p.21).

transitare sulla ciclabile evitando i veicoli parcheggiati in doppia fila: così, la percorrenza per i ciclisti è diventata più insicura, dovendo zigzagare, entrando e uscendo di continuo dalla pista, mentre paradossalmente nel resto del corso, senza ciclabile, si pedala in genere con maggiore tranquillità.

Un'altra criticità deriva dalla strategia (dominante a Torino per un decennio, fino a circa 3 anni fa²) di limitarsi a installare un



cartello con la sagoma della bicicletta (o a dipingerla per terra) su aree pedonali e marciapiedi (foto da 2 a 7). In questo modo. Con buona pace del principio di separazione delle corsie, si sono di fatto autorizzati i ciclisti a "invadere" gli spazi tradizionalmente riservati ai pedoni.

In diversi casi, poi, una certa stravaganza della segnaletica crea ulteriore sconcerto in chi – a piedi, in bici o in auto – stia percorrendo alcune strade cittadine (foto da 8 a 11): con ciclabili che si interrompono all'improvviso, transitano sotto le pensiline del bus, non si sa se stanno cominciando o finendo, o ancora sono contemporaneamente indicate anche come strade per autoveicoli.

² La nuova assessora alla mobilità (in carica dal 2016) ha impresso una decisa svolta verso il ridisegno di spazi stradali nettamente separati tra automobilisti, ciclisti e pedoni.

Foto 2-3-4-5-6-7. Piste ciclabili sui marciapiedi a Torino



Foto 8-9-10-11. Segnaletica “creativa” per le strade di Torino



Così, nel complesso, oggi a Torino solo il 25% degli oltre 200 chilometri di piste sono “vere” ciclabili (ossia in sede propria e protette da qualche tipo di cordolo), nel 5% dei casi la protezione risulta molto “debole” (con una semplice linea a separarle dalle corsie automobilistiche); nella stragrande maggioranza dei casi le ciclabili transitano su aree tradizionalmente destinate ai pedoni, come marciapiedi (32%) e aree pedonali (38%) (fonte: Città di Torino, cit. in Staricco, 2019).

In questo quadro di scarsa chiarezza della ripartizione dello spazio pubblico, non c'è da stupirsi se, come già sottolineato, sono molto frequenti le reciproche recriminazioni da parte dei diversi utenti della strada, a causa dell'invasione dei propri spazi da parte di altre categorie. Le lamentele più frequenti (basti pensare alla gran quantità di lettere di protesta ai quotidiani cittadini) sono quelle dei pedoni, che denunciano come troppi ciclisti pedalino sui marciapiedi.

Nell'autunno 2019, il *Rapporto Rota* ha condotto una rilevazione diretta, con ripetuti sopralluoghi lungo una ventina di itinerari cittadini, coprendo nel complesso oltre 300 chilometri, per un totale di 24 ore di osservazione sul campo, in diversi giorni e fasce orarie. Nel complesso sono stati riscontrati 496 casi di "invasione" di corsie altrui: in media, si incontra un "invasore" ogni 3 minuti, ovvero uno ogni 600 metri di strada.

Contrariamente però a quanto molti credono (e lamentano), i casi di ciclisti sui marciapiedi sono una netta minoranza, rappresentando appena il 17% dei casi di "invasione"; in maggior numero (36%) sono i casi di automobili su piste ciclabili o marciapiedi, i più indisciplinati in assoluto risultano i pedoni (47%), soprattutto perché passeggiano lungo le ciclabili come se fossero marciapiedi. Il confronto tra le frequenti denunce dei pedoni (circa la scorrettezza dei ciclisti) e i riscontri sul campo suggeriscono come probabilmente il problema principale stia spesso proprio nell'insufficiente progettazione di troppe strade torinesi: così, molti pedoni camminano (spesso del tutto inconsapevoli, a causa di segnalazioni carenti) su marciapiedi destinati anche alle bici, si spaventano allo sfrecciare inatteso di un ciclista e, tornati a casa, scrivono alla sindaca o ai giornali protestando per l'invasione delle due ruote.

Dalle analisi sul campo emerge che, invece, là dove i reciproci spazi sono ben progettati e chiaramente distinti, i casi di "invasione" sono pochissimi. Ciò rende sostanzialmente sterili gli appelli a una maggiore "civiltà" dei cittadini (pur utile), quando sarebbe piuttosto il caso di insistere per una maggiore professionalità nel progettare gli spazi pubblici.

Figura 3. “Invasori” di spazi altrui, per categorie di utenti della strada

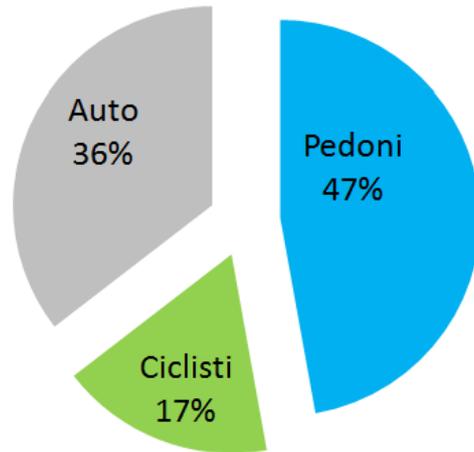
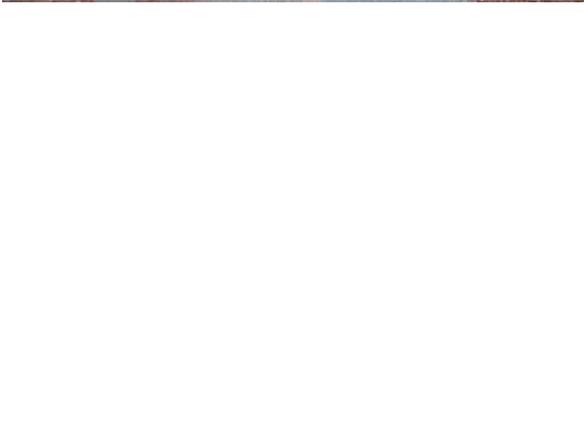


Foto 12-13-14-15-16. Esempi dei numerosi casi di “invasione” dei pedoni sulle ciclabili, spesso a causa di marciapiedi inesistenti o poco appetibili



Specialmente nell'attuale condizione di scarsità di risorse pubbliche, le poche disponibili andrebbero spese con oculatezza ed efficacia, non solo ben progettando gli spazi pubblici, ma, prima ancora, facendo un'attenta valutazione delle priorità, ossia individuando gerarchie e intervenendo sulle strade più pericolose (per pedoni, ciclisti, automobilisti).

Anche a questo proposito, emerge una sostanziale assenza di strategie coerenti. Ad esempio, molte ciclabili sono sorte dove forse non erano indispensabili, come lungo corsi (ad esempio Vinzaglio, Re Umberto, Agnelli, Marconi, Lecce) dotati di controviali (che sono naturali "zone 30", in cui cioè le auto transitano già a velocità ridotta, con bassi rischi per ciclisti e pedoni, tant'è che lo stesso Biciplan del Comune li classifica come percorsi di per sé "alternativi" alle piste ciclabili). Viceversa, rimangono tuttora senza ciclopiste molte delle strade più pericolose, specie le "autostrade" urbane caratterizzate da un traffico intenso e rapido (come corso Marche o la lunga bretella nord-ovest-sud da via Reiss Romoli a via Reni) o ancora le strade strette, trafficate (e magari con rotaie e/o una pavimentazione pericolosa) come le vie Po, Cibrario, Bologna, Pianezza, Monginevro, Genova.

A quest'ultimo proposito, vale la pena sottolineare come sarebbe utile – per incentivare la mobilità ciclabile e pedonale – investire prioritariamente una quota del (poco) denaro pubblico disponibile per garantire un asfalto regolare e levigato, su cui i veicoli (specie quelli senza ammortizzatori, come le biciclette) possano circolare in sicurezza³. Viceversa, in troppi punti della città abbondano lastricati in pietra (spesso sconnessi, oltre che molto scivolosi se umidi), buche, salti, rotaie abbandonate (a Torino si contano oltre 15 chilometri di monconi di binari, sconnessi dalla rete e inservibili, molto pericolosi per chi circola su veicoli a gomma stretta, come bici e scooter). L'ultimo piano organico sulle pavimentazioni stradali risale ai primi anni '80, dopo di che hanno prevalso logiche patchwork.

³ Un recente sondaggio tra i Torinesi (Dazzo, 2016, pg.89) rivela come l'irregolarità dell'asfalto sia il secondo motivo in ordine di importanza (dopo il fatto di esser costretti a respirare i gas di scarico) che fa passar la voglia a molti di optare per la bicicletta nei propri spostamenti in città. Per le ciclabili realizzate a Torino negli ultimi 3-4 anni si è finalmente tradotta in pratica la direttiva del Bici plan comunale di utilizzare per la pavimentazione solo "materiali lisci, solidi, privi di interruzioni" (pag.22).

Foto 17-18-19-20-21. Fondo stradale sconnesso a Torino, sul lato destro della carreggiata, dove abitualmente transitano i ciclisti



Foto 22-23-24-25-26. Superfici sconnesse e irregolari sulle ciclabili torinesi



Foto 27-28-29. Monconi di binari tranviari abbandonati da decenni



Riferimenti bibliografici

- Città di Torino (2013), *Piano della mobilità ciclabile Biciplan*
- Davico L. (2019), *Traffico un po' più sostenibile*, in *Futuro rinviato. Ventesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi
- Dazzo L. (2016), *Assessing street attractiveness for bicycle route choice. An agent-based approach to investigate travellers' preferences*, Politecnico di Torino, Thesis in Master of Science in Urban and Regional Planning
- Donati A. et al. (a cura di, 2019), *Mobilitaria 2019. Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città e aree metropolitane*
- Isfort (2018), *Quindicesimo rapporto sulla mobilità degli Italiani*
- Nuvolati G. (2002), *Popolazioni in movimento, città in trasformazione*, Il Mulino, Bologna
- Robotto A. (2019), *Traffico e qualità dell'aria a Torino. La fotografia dei dati*, presentazione al convegno *Mobilitaria 2019*, Torino, 4 luglio
- Staricco L. (2019), *Piani per una mobilità sostenibile*, in *Futuro rinviato. Ventesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi