

4. TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

4.1. LE AUTO SEMPRE PADRONE DELLA STRADA

Contrariamente a quanto si pensa di solito, durante gli anni novanta il numero di veicoli circolanti a Torino si è ridotto. Le sole autovetture sono diminuite – dal 1991 al 1996 – di circa 50 mila unità, ovvero dell'8 per cento. Gli unici veicoli per cui si è registrato un aumento sono gli autocarri per il trasporto delle merci.

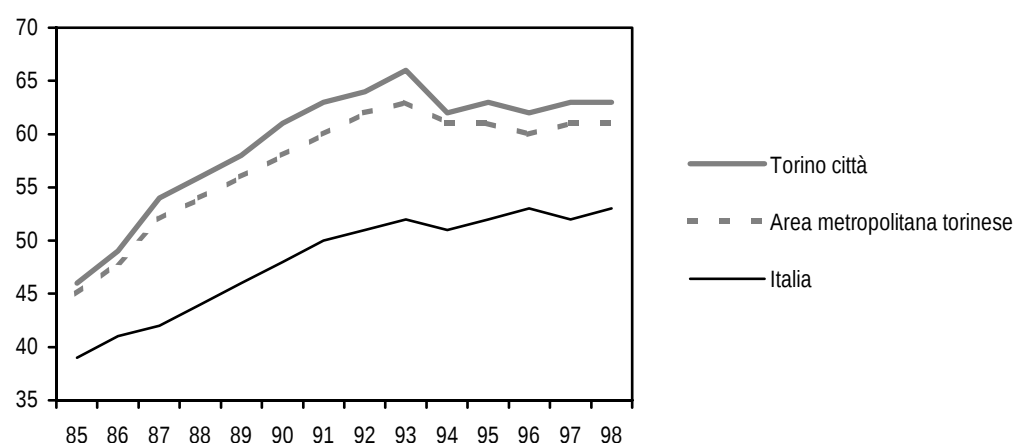
Mezzi circolanti nel comune di Torino

(fonte: Ufficio di Statistica del Comune di Torino)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Autovetture	622.286	629.881	631.911	585.232	584.429	572.178
Motocicli				35.707	35.355	35.999
Autobus				2.039	1.977	1.848
Autocarri merci				75.845	77.885	82.983
Altri veicoli				28.155	27.625	21.515
Totale				726.978	727.271	714.523
Rapporto abitanti/autovetture	1,54	1,51	1,49	1,59	1,57	1,60

Autovetture pro capite circolanti

(fonte: Aci; auto circolanti ogni 100 abitanti)

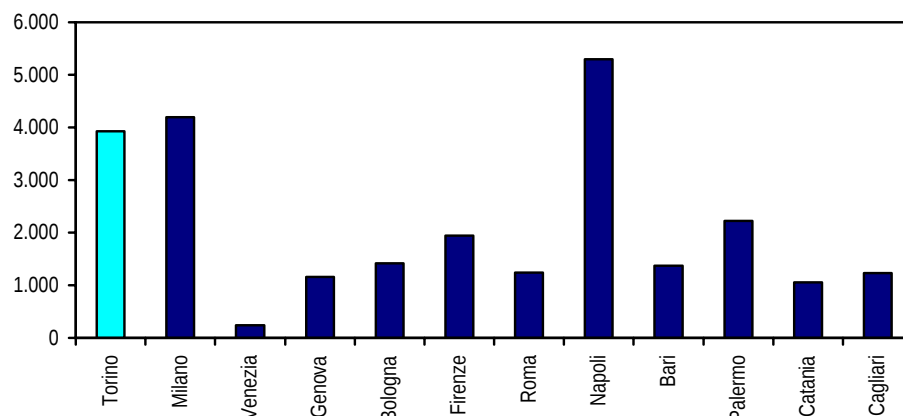


Le auto, comunque, continuano a rappresentare la principale fonte di traffico, pesando per oltre l'80 per cento dei veicoli che viaggiano in città. Torino rimane una delle metropoli in cui è più alta (solo a Napoli e a Milano è maggiore) la concentrazione di auto per chilometro quadrato. Il tasso di motorizzazione dei Torinesi è cresciuto – dalla metà degli anni ottanta e fino al 1993 – in modo

piuttosto marcato; molto più di quanto è avvenuto, nello stesso periodo, nel resto dell'area metropolitana, così come a livello nazionale. A partire dal 1994 si registra un ridimensionamento del numero di auto pro capite, più evidente a Torino, ma comunque presente anche nel resto dell'area metropolitana. Non è un caso, quindi, che pure il numero degli incidenti nella seconda metà degli anni novanta abbia preso a diminuire.

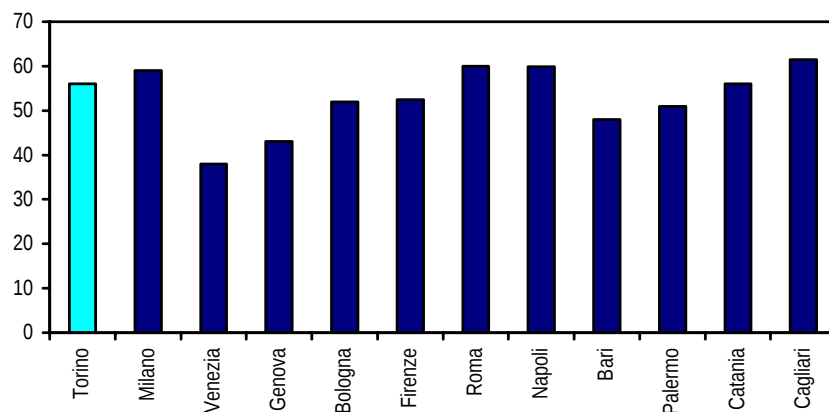
Densità di autovetture circolanti nelle città metropolitane

(fonte: Istat 1998; auto circolanti per chilometri quadrati di territorio comunale)



Autovetture pro capite circolanti nelle città metropolitane

(fonte: Istat 1998; auto circolanti ogni 100 abitanti)



4.2. PROSEGUE IL DECLINO DEI MEZZI PUBBLICI

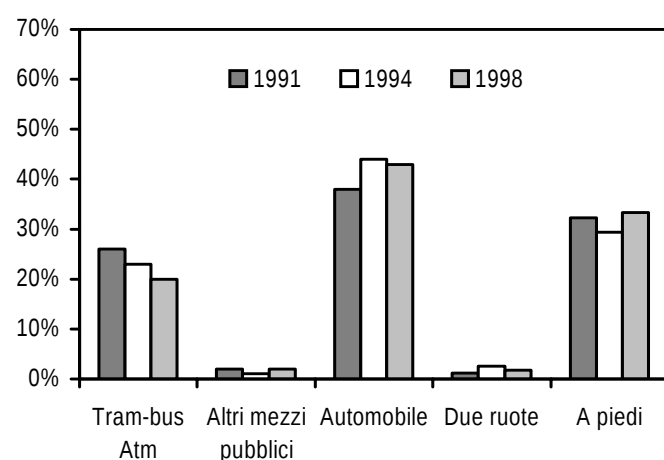
Per quanto riguarda le strategie di mobilità dei Torinesi, risulta confermato – nel corso degli anni novanta – che l'autovettura privata acquista sempre più importanza a discapito dei mezzi pubblici. In Torino città, circa il 40 per cento degli spostamenti degli abitanti avviene su un'automobile privata. Mentre non aumentano le altre forme di spostamento (su due ruote, col treno, eccetera), rimane piuttosto elevata (pari ad un terzo circa di tutti gli spostamenti) l'abitudine dei Torinesi di usare i propri piedi come unico «mezzo di trasporto». Il calo più considerevole riguarda i mezzi pubblici urbani (tram e bus), la cui importanza nel complesso degli spostamenti dei Torinesi è

diminuita costantemente durante gli anni novanta. Nella cintura urbana lo strapotere dell'auto si fa ancora più evidente, a scapito di un po' tutti gli altri mezzi di trasporto: nel 1998 il peso dell'auto sul totale degli spostamenti degli abitanti della cintura arriva a superare quota 60 per cento.

Sarà interessante vedere se e in che misura i nuovi interventi previsti sul piano della mobilità – quali il passante ferroviario incrociato con la linea 1 della metropolitana (di cui si dirà nella seconda parte di questa ricerca) – potranno contribuire a invertire la tendenza che vede i mezzi pubblici relegati in un ruolo sempre più marginale nel quadro complessivo della mobilità urbana e, ancor più, in quella metropolitana.

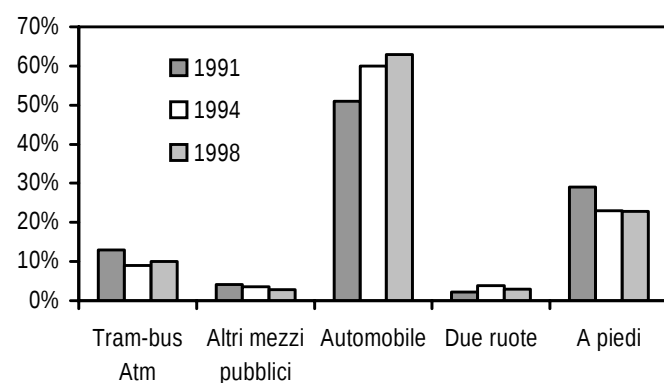
Mezzi di trasporto utilizzati per i propri spostamenti quotidiani: Torino città

(fonte: nostre rielaborazioni su dati Atm 1998)



Mezzi di trasporto utilizzati per i propri spostamenti quotidiani: cintura torinese

(fonte: nostre rielaborazioni su dati Atm 1998)



Un'indagine realizzata nel 1998 dall'Atm (su un campione rappresentativo di Torinesi, utenti e non) ha consentito di produrre un elenco di quelli che vengono ritenuti i maggiori punti di forza e di debolezza, sia dei mezzi pubblici sia dell'automobile. L'elenco delle lamentele nei confronti di tram e autobus è piuttosto nutrito: si va dalle difficoltà di accesso fisico ai mezzi al problema di reperire biglietti di sera e nei giorni festivi, alla scarsità di spazio a bordo (per cui diventa quasi impossibile trasportare oggetti e carichi, e spesso è messa a repentaglio ogni forma di privacy); altre annose questioni sono quelle relative alla bassa frequenza e all'irregolarità nei passaggi dei mezzi, oltre alla loro scarsa puntualità.

L'automobile presenta, secondo i Torinesi, un maggior numero di vantaggi: garantisce più libertà di spostamento (permette di andare dove si vuole, quando si vuole), tutela di più comfort e privacy, consente di trasportare agevolmente sia altre persone sia oggetti. Tra i problemi legati all'uso dell'auto, si segnalano le difficoltà nel trovare parcheggio, quelle legate al traffico (si lamenta anche la scarsa disponibilità di informazioni al riguardo), il mancato rispetto dell'ambiente, i costi elevati (specialmente considerando le spese per il mantenimento dell'autovettura più quelle per il parcheggio).

Dal confronto con le risposte fornite in occasione di analoghe indagini (condotte nel 1994 e nel 1996), risulta che l'unico aspetto su cui i mezzi dell'Atm possono vantare durante gli anni novanta un evidente miglioramento nelle valutazioni espresse dai Torinesi è quello relativo all'economicità dei biglietti di viaggio e, forse, quello relativo al comfort; il parere su tutti gli altri aspetti rimane sostanzialmente stabile. Migliora nettamente il giudizio che i Torinesi danno circa l'utilizzo dell'auto; soprattutto migliorano le valutazioni sulla comodità di trovare parcheggio e sull'efficacia della vigilanza sui veicoli. Restano critiche, invece, le opinioni sulle condizioni generali del traffico e della circolazione, come pure sul rispetto delle norme del Codice della strada.

Non è un caso che i Torinesi dichiarino oggi che in città si può parcheggiare l'auto più facilmente di un tempo. Negli ultimi anni è infatti cresciuto in modo considerevole il numero dei parcheggi (in gran parte, posti a pagamento): nel 1993 se ne contavano 5.281, nel 1999 si è passati a 44.268.

Mezzi pubblici e mezzi privati a confronto: elementi di forza e di debolezza

(fonte: nostre rielaborazioni su dati Atm 1998)

Elementi di forza	Mezzi pubblici ■ comodità d'acquisto di biglietti e abbonamenti ■ il personale, gli addetti	Mezzi privati ■ spostamenti dove e quando si vuole ■ tutela della privacy ■ elevato comfort ■ facoltà di trasportare altre persone ■ maggior possibilità di trasportare carichi
Elementi di debolezza	■ inaccessibilità fisica ai mezzi ■ difficoltà di reperire biglietti di sera e nei festivi ■ insicurezza (molestie, furti) ■ scarsità di spazio a bordo ■ minor possibilità di trasportare carichi ■ bassa frequenza dei passaggi ■ irregolarità dei passaggi, scarsa puntualità	■ difficoltà di parcheggio ■ scarsità di informazioni sul traffico ■ cattiva manutenzione delle strade ■ mancato rispetto dell'ambiente ■ costi elevati (auto+ parcheggio) ■ intasamenti del traffico ■ insicurezza (molestie, furti)

Evoluzione del sistema della sosta a Torino

(fonte: Assessorato ai trasporti del Comune di Torino; numero di posti auto)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Saldo 1993/1999
Sosta a raso a pagamento	3.233	9.752	12.608	20.655	23.817	26.792	39.185	35.952
Parcheggi a raso a barriera	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	1.528	0
Parcheggi in struttura	520	520	1.386	2.375	2.375	3.555	3.555	3.035
Totale	5.281	11.800	15.522	24.558	27.720	31.875	44.268	38.987

4.3. PIÙ TRAFFICO IN AUTOSTRADA

Per quanto riguarda le grandi arterie che portano al capoluogo piemontese, nel corso della seconda metà degli anni novanta quale autostrada di maggior transito si conferma la Torino-Milano. Anche per quanto riguarda le altre autostrade che collegano Torino, si registra negli ultimi anni un aumento generalizzato del traffico, specie sulla Torino-Piacenza; fa eccezione la Torino-Aosta, che mostra una diminuzione di veicoli transitanti fra il 1995 e il 1997, poi nuovamente in aumento nel 1998.

Il traffico autostradale

(fonte: Ufficio di Statistica del Comune di Torino; numero di veicoli transitanti)

		1995	1996	1997	1998	Saldo 1995/1998	
						Val. ass.	%
Torino-Milano	Mezzi (totale)	32.389.627	32.921.034	33.948.101	34.451.621	2.061.994	6,4
	di cui % autocarri e bus	24,2	24,1	24,5	24,7		
	Media giornaliera	88.739	89.948	93.008	94.388	5.649	6,4
Torino-Aosta (fino a Quincinetto)	Mezzi (totale)	13.780.824	13.412.031	13.315.932	13.744.704	-36.120	-0,3
	di cui % autocarri e bus	17,8	17,7	17,9	18,2		
	Media giornaliera	37.756	36.645	36.482	37.657	-99	-0,3
Torino-Savona	Mezzi (totale)	12.732.728	13.325.490	13.905.606	14.412.188	1.679.460	13,2
	di cui % autocarri e bus	16,6	16,4	16,8	16,9		
	Media giornaliera	34.884	36.408	38.098	39.485	4.601	13,2
Torino-Piacenza*	Mezzi (totale)	n.d.	25.831.034	26.905.248	28.434.973	2.603.939	10,1
	di cui % autocarri e bus		27,6	27,7	27,9		
	Media giornaliera		70.577	73.713	77.904	7.327	10,4

* I saldi presentati in questa tabella per l'autostrada Torino-Piacenza sono riferiti all'intervallo 1996/1998.

4.4. MIGLIORA LO STATO DI SALUTE DI CASELLE

Nella seconda metà degli anni novanta, l'aeroporto di Caselle ha conosciuto un piano di rilancio e potenziamento (se ne parlerà nella seconda parte di questa ricerca) i cui effetti non hanno tardato a manifestarsi: tra il 1995 e il 1999 l'aeroporto ha visto aumentare del 36 per cento il numero di passeggeri che partono, arrivano o transitano per lo scalo. È interessante, anche, notare che i passeggeri italiani, pur rappresentando ancora più del 50 per cento del totale, negli ultimi anni stanno diminuendo, mentre sono in aumento gli stranieri: l'incidenza dei passeggeri italiani sul totale di Caselle era pari al 63,5 per cento nel 1997, al 61 nel 1998, al 57,5 per cento nel 1999.

Il numero di aerei che fanno scalo a Caselle è pure aumentato di un quarto. Le merci trasportate sono, invece, l'unica nota dolente: dopo l'impennata del 1996, sono in costante calo, a seguito di scelte strategiche dell'Alitalia tese negli ultimi tempi a privilegiare per le merci lo scalo di Malpensa, dopo avere puntato in precedenza su Caselle. L'aeroporto torinese, pur mantenendo lo scalo merci, sembra dunque in via di specializzazione nel settore passeggeri, dove accrescere la sua competitività nonostante la concorrenza di forti scali come quelli lombardi.

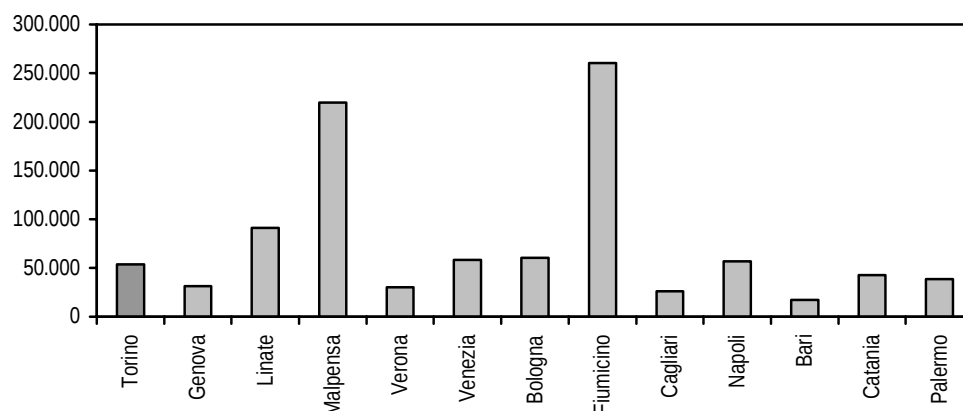
Il traffico dell'aeroporto di Caselle

(fonte: Sagat; dati al 31 dicembre di ogni anno)

	1995	1996	1997	1998	1999	Saldo 1995/1999	
						Val. ass.	%
Passeggeri	1.836.407	2.009.532	2.391.902	2.464.173	2.498.775	662.368	36,1
Merci (quintali)	259.318	559.523	397.097	178.136	181.631	-77.687	-30,0
Aerei (n° movimenti)	43.275	46.053	52.285	52.408	53.858	10.583	24,5
Compagnie aeree		13	15	14	15		
Collegamenti		20	22	24	24		

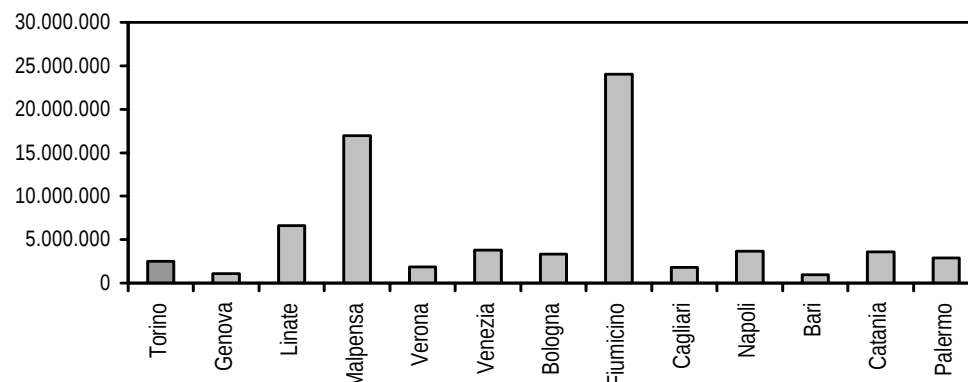
I principali aeroporti italiani per numero di voli aerei

(fonte: Assaeroporti 1999)



I principali aeroporti italiani per numero di passeggeri

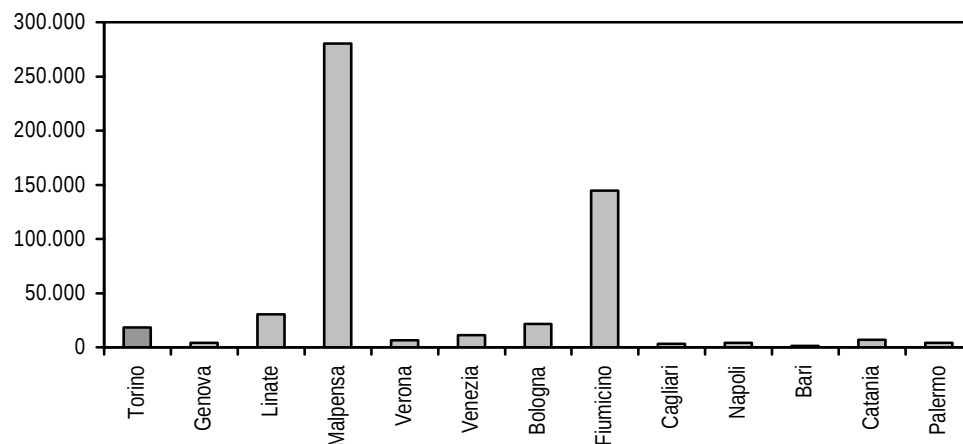
(fonte: Assaeroporti 1999)



Negli ultimi anni è poi aumentato il numero di città (sia italiane sia straniere) collegate direttamente con l'aerostadio di Caselle, dalle 20 del 1996 alle 24 del 1999. Roma è la città con il maggiore interscambio (nel 1999 il 30 per cento del traffico passeggeri si è registrato su questo volo). La città straniera con il maggior traffico aereo è Parigi, che dal 1998 ha superato Londra. L'Alitalia rimane la compagnia aerea più presente nell'aeroporto torinese, con circa il 45 per cento dei voli negli ultimi anni; la Lufthansa è seconda in graduatoria.

I principali aeroporti italiani per tonnellate di merci trasportate

(fonte: Assaeroporti 1999)



Dal confronto con gli altri aeroporti italiani si vede comunque come Caselle – pur con i recenti miglioramenti – rimanga al settimo posto per numero di voli e al nono per traffico di passeggeri, ad enorme distanza dagli scali romani e milanesi, preceduto anche dagli aeroporti di Bologna, Venezia (tranne che per le merci), Napoli (tranne che per le merci) e, per quanto riguarda la quantità di passeggeri, dagli aeroporti di Catania e Palermo.