



5. Mobilità



MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ

Negli ultimi anni molti esperti di mobilità hanno sollevato il problema della scarsa accessibilità dell'area torinese, ai margini delle grandi direttrici di traffico su gomma e su rotaia. Come viene percepito questo problema dai cittadini e, soprattutto, da chi abita lontano dal capoluogo piemontese? Nel sondaggio L'Eau Vive – Comitato Rota del novembre 2004 (si veda il capitolo 9), è stato chiesto agli intervistati di esprimere la loro opinione proprio su questo tema. Gli abitanti del nordovest giudicano positivamente i collegamenti col capoluogo piemontese (il 27,5 per cento li ritiene molto comodi). Nel resto d'Italia le opinioni sull'accessibilità di Torino sono invece più critiche: appena un 12-16 per cento di italiani del nord est e del centro-sud ritengono molto comodo raggiungere Torino, contro il 17,8 per cento dei tedeschi, il 28,5 dei britannici e, soprattutto, il 34 per cento dei francesi¹.

Per migliorare l'accessibilità dell'area torinese proseguono in questi anni gli sforzi in tre direzioni: autostrade, alta velocità ferroviaria, aeroporto.

I lavori sulle due autostrade «olimpiche» sono in via di completamento: la Torino-Pinerolo dovrebbe essere pronta per l'estate del 2005, sull'autostrada del Frejus è a buon punto il raddoppio della carreggiata tra Savoulx e Bardonecchia, un po' più indietro lo svincolo di Bardonecchia (che dovrà comunque essere pronto per i Giochi)². Nel 2006, dovrebbe anche completarsi l'allargamento a tre corsie (e nel 2009 quello a quattro corsie) della Torino-Milano³.

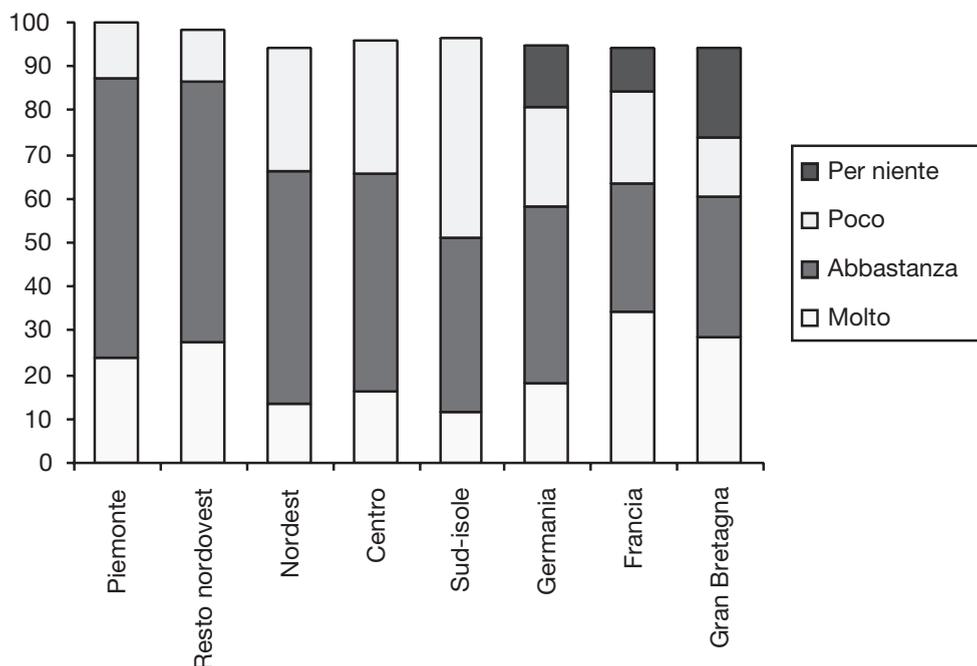
¹ All'estero, per altro, le percezioni sono maggiormente polarizzate, con quote rilevanti di persone che giudicano «per niente comodo» raggiungere Torino. Sia tra gli italiani sia tra gli stranieri, chi non è mai stato a Torino tende a percepire la città come più scomoda da raggiungere.

² Anche sulla tangenziale avanzano i cantieri del raccordo per S. Luigi di Orbassano, sono partiti quelli tra Alpignano e Pianezza e per la circonvallazione di Trofarello. L'Ativa ha intanto programmato con gli enti locali la quarta corsia in tangenziale, tra Settimo e Rivoli: i cantieri dovrebbero partire nell'estate 2005 e completarsi nel 2008 (per un costo di circa 60 milioni), anche se deve ancora risolversi il tratto in sovrappasso a Cascine Vica. Nel 2004 – come avviene ciclicamente da anni – è tornata in discussione l'ipotesi di una tangenziale collinare: pare probabile la realizzazione del raccordo tra Chieri e l'attuale tangenziale sud.

³ Nel 2004, per la prima volta, il traffico sulla Torino-Milano è leggermente diminuito (effetto cantieri?) rispetto all'anno precedente (-1,4 per cento), così come sull'autostrada del Frejus (-2,6), mentre è cresciuto sulle altre tre autostrade; nell'ultimo quinquennio, gli aumenti più importanti di traffico si registrano sulle autostrade per Piacenza e per Savona, a parte il caso particolare dell'autostrada per la Val d'Aosta (penalizzata cinque anni fa dalla chiusura del traforo del Monte Bianco). Gli attuali volumi di traffico sulla rete autostradale piemontese non sono comunque paragonabili a quelli lombardi, veneti ed emiliani: tratte come la Milano-Venezia o la Milano-Bologna, ad esempio, sono percorse da un numero di veicoli da 2 a 2,5 volte superiore a quello della Torino-Milano.

Figura 1 – **Da dove lei abita è comodo raggiungere Torino?**

(valori percentuali; fonte: sondaggio L'Eau Vive, Comitato Rota, 2004)



In direzione del capoluogo lombardo proseguono anche i cantieri dell'alta velocità: i lavori avviati nel 2002 sono ormai realizzati per l'80 per cento sulla tratta Torino-Novara, e la conclusione è prevista a fine 2005 (quando dovrebbe funzionare anche il raccordo tra le due stazioni novaresi, permettendo il collegamento ad alta velocità Malpensa-Torino). Per la tratta Novara-Milano, dopo l'accordo del luglio 2004 tra TAV e società Cavtomi, i lavori dovrebbero procedere, ma i tempi di completamento slittano di un altro anno, dal 2008 al 2009.

Rimangono invece grossi problemi sulla linea ad alta velocità per la Francia. Nell'ultimo anno, l'unica novità (positiva) è la disponibilità della Commissione europea ad elevare dal 20 al 50 per cento la propria quota di finanziamento della tratta internazionale, purché i governi nazionali provvedano agli stanziamenti di loro competenza; in Italia però non c'è ancora un vero piano finanziario e tanto meno si è capito dove e come reperire le risorse necessarie.

Tabella 1 – Il traffico sulle autostrade dell'area torinese

(fonte: società di gestione delle reti autostradali)

Mezzi totali da/per Torino:	1998	2000	2002	2004	Passaggi per km (2004)	% Mezzi pesanti (2003)	Saldo % 2000/04
Milano	34.451.621	36.053.509	38.928.568*	39.635.037	281.547	25	9,9
Quincinetto	13.744.704	12.523.233	14.198.900	16.562.974	262.904	16	32,3
Savona	14.412.188	15.443.486	16.545.991	18.029.000	127.865	18	16,7
Piacenza	28.434.973	30.914.566	33.178.868*	36.180.522	123.145	28	17,0
Frejus	6.794.931	9.149.646	9.225.840	9.098.987	84.250	30	-0,6

* Dati di recente ricalcolati dalle società di gestione.

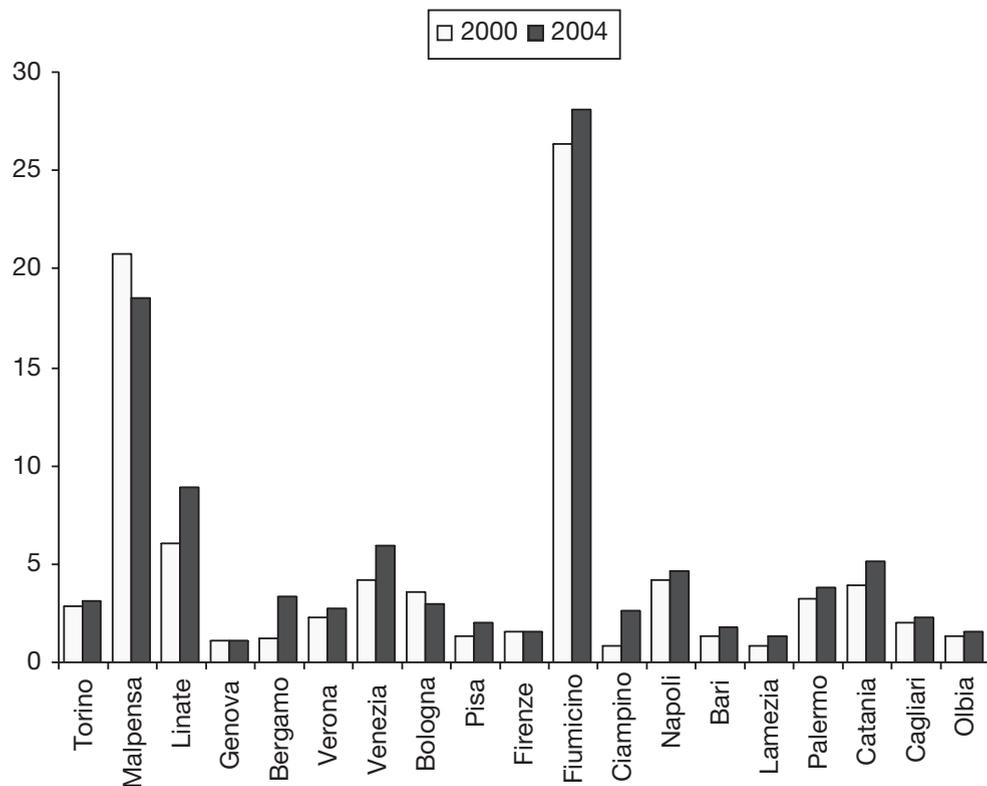
Negli ultimi dodici mesi nessuno degli altri punti critici è stato avviato a soluzione: rimangono forti le resistenze degli amministratori locali in Val Susa (che rallentano anche l'avvio del sondaggio sull'amianto nel tunnel Grange-Venaus), non è ancora risolta la questione della connessione tra alta velocità e scalo merci di Orbassano (sostenuta da Provincia e Regione, ma avversata da RFI – Rete ferroviaria italiana – per i maggiori costi che comporterebbe). Sul tracciato definitivo, dopo la trasmissione della documentazione da parte della Regione, si è sempre in attesa di un pronunciamento ministeriale, che però tarda da mesi. I lavori preliminari (studi geologici ecc.) avrebbero dovuto completarsi nel 2005, per avviare i cantieri l'anno successivo, ma è sempre più probabile un ulteriore slittamento al 2007-2008, per una conclusione non prima del 2017⁴.

Per quanto riguarda i collegamenti aerei, a Caselle cresce il numero di passeggeri (3.141.888 nel 2004, +11,4 per cento rispetto all'anno precedente.); solo a Ciampino e a Bergamo gli incrementi sono superiori. Tra il 2000 e il 2004, i passeggeri sono aumentati a Caselle dell'11,6 per cento, i voli del 7,4 per cento, mentre è diminuito il traffico delle merci (-11,9)⁵.

⁴ Si tenga conto che di alta velocità per la Francia si discute e progetta dal 1990; ancora cinque-sei anni fa il piano dei tempi ipotizzava un avvio dei lavori nel 2000 e una conclusione attorno al 2012. Nel 2004, intanto, RFI ha definitivamente rinunciato al progetto di trasportare i TIR sui treni ad alta velocità, che avrebbe potuto rendere la linea competitiva con le autostrade.

⁵ Nello stesso periodo, in 13 aeroporti italiani gli aumenti di passeggeri sono stati superiori, in 3 aeroporti inferiori, mentre in altri 3 i passeggeri sono diminuiti.

Figura 2 – Il traffico passeggeri nei principali aeroporti italiani
(milioni di passeggeri; fonte: Assaeroporti)



Proseguono intanto i lavori di ampliamento dell'aerostazione (in particolare delle sale d'imbarco), per poter gestire un traffico passeggeri che la Sagat prevede pari a cinque milioni nel 2010 e a sei milioni e mezzo nel 2015⁶. Per il 2006, comunque, dovrebbe essere completata la gran parte dei lavori di potenziamento, per accogliere adeguatamente i turisti olimpici⁷; collegamenti con le strade provinciali 2 e 13, parcheggio per gli autobus che partiranno per le valli olimpiche e per Torino (oltre

⁶ Dopo che la società Aeroporti Holding (controllata al 60 per cento dalla Sagat) ha acquisito nel 2003-2004 quote di alcuni scali (es. Firenze) per creare una maggiore integrazione a rete, è in fase di studio la reale convenienza per la collettività (oltre che per gli investitori) di ulteriori eventuali acquisizioni.

⁷ Da un'indagine del Touring Club (2004), Caselle risulta uno degli aeroporti italiani (dopo Bologna e con Genova, Palermo, Venezia e Cagliari) complessivamente meglio collegati con la città (fonte: www.tci.it).

al treno, che, risolti i problemi di raccordo tra linee GTT e RFI, dovrebbe proseguire oltre Dora, per Porta Susa e Lingotto)⁸.

I MEZZI PUBBLICI TRA TANTE AUTO

I dati più recenti confermano che Torino è una delle metropoli più motorizzate d'Europa, con un rapporto auto/abitanti⁹ doppio, ad esempio, rispetto a Rotterdam e quasi triplo rispetto a Glasgow. Oltre alle auto dei residenti, poi, vi sono quelle degli abitanti della cintura: secondo uno studio del Comune, ogni mattina ne entrano nel capoluogo quasi 80.000 (mentre 67.000 circa fanno il viaggio inverso). L'apporto inquinante complessivo, evidentemente, è notevole, anche tenendo conto che solo il 71,3 per cento dei veicoli è catalizzato (tra i grandi capoluoghi settentrionali, solo Milano sta peggio, con il 70,6; fonte: ACI, 2004).

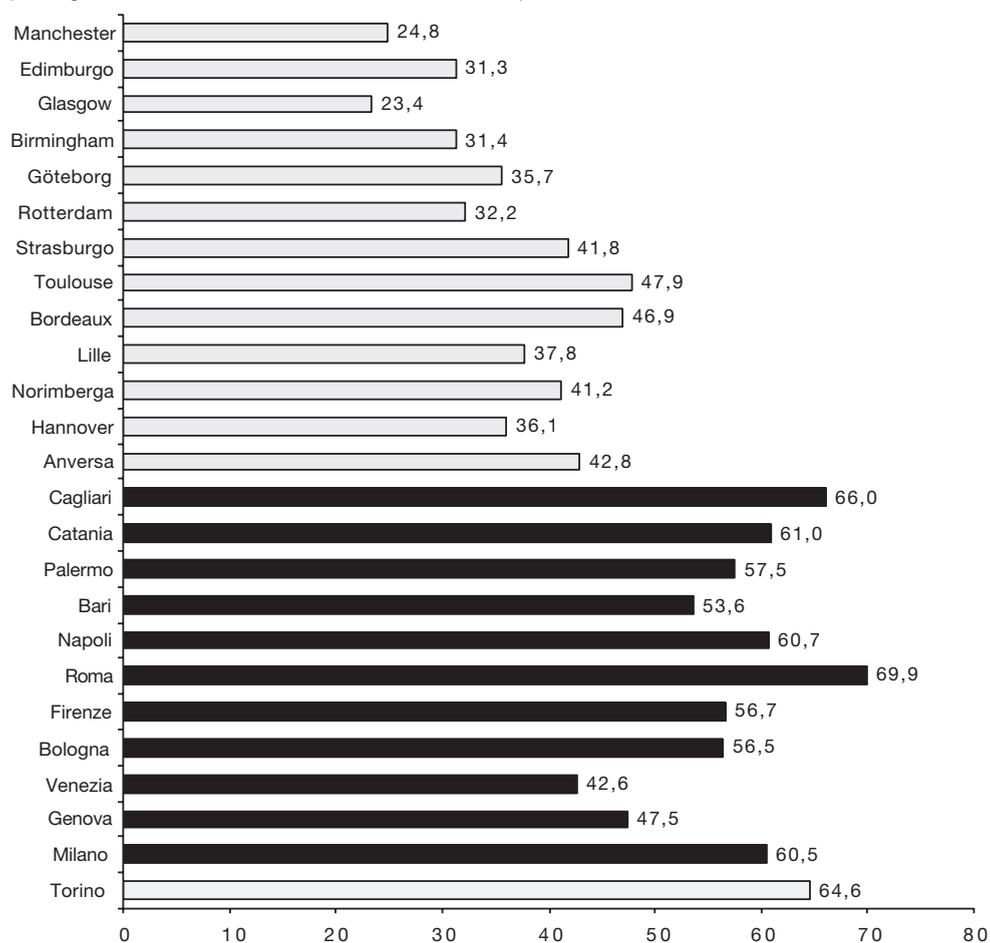
L'enorme massa di veicoli privati in circolazione nuoce anche all'efficienza dei trasporti pubblici¹⁰. Nel 2003, dopo tre anni in crescita, il numero di passeggeri di GTT è sceso al minimo storico: 161 milioni e mezzo di passeggeri. Il piano di sviluppo formulato nel 2000 (e inserito nel Piano del traffico) ipotizzava una crescita entro il 2002 dell'1,5 per cento (con la nuova linea 4 e il «rilancio della rete dei tram»); invece si registra una brusca riduzione di passeggeri (-6,3).

⁸ Il problema dell'allacciamento della ferrovia per Caselle con il passante sembra avviato a soluzione: Regione, Comune e GTT stanno lavorando ad un accordo di programma con il Ministero delle infrastrutture per reperire i fondi necessari a realizzare l'ampia curva di connessione tra binari posti su piani diversi.

⁹ Anche per numero di veicoli a motore per chilometro quadrato, Torino (con 4.523) risulta la metropoli italiana più congestionata dopo Napoli (5.241) (fonte: Apat, 2004).

¹⁰ Dopo i progressi nel quinquennio 1998-2002, la velocità media dei mezzi pubblici torinesi è diminuita nel 2003-2004, scendendo da oltre 18,4 a 17,8 chilometri orari (da 19 a 16,7 nel caso degli autobus urbani). Questa perdita di efficienza è essenzialmente imputabile alle strategie di gestione dei grandi cantieri torinesi, che hanno privilegiato i veicoli a motore privati (puntando alla massima fluidificazione dei flussi), quasi sempre a discapito dei mezzi pubblici e, soprattutto, di pedoni e ciclisti. È stato anche ridimensionato il progetto (previsto dal Piano del traffico) di ridurre entro il 2005 le corsie non protette dal 32 al 16 per cento, puntando tutto sulle mini-tecamere per rilevare dai mezzi pubblici la targa dei veicoli che invadono le corsie riservate: nel 2004 sono state sperimentate sul 18 per cento dei mezzi pubblici circolanti.

Figura 3 – **Tassi di motorizzazione nelle metropoli europee**
(auto ogni 100 abitanti; dati 2001-2002, fonte: Urban Audit)



Un altro dato conferma il preoccupante declino del trasporto pubblico: nel 2004, nel quadro di un aumento della mobilità complessiva nell'area torinese, il 74 per cento degli spostamenti è avvenuto con mezzi privati (con una crescita rispetto al 70,2 per cento del 2000 e al 63,7 del 1991), il 26 per cento con mezzi pubblici (contro il 29,8 per cento del 2000 e il 36,3 del 1991; fonte: GTT). Rispetto alle altre metropoli del centro-nord, Torino risulta tra le ultime per offerta e, soprattutto, per utilizzo dei mezzi pubblici¹¹. Da un'indagine in 31 città europee di 16 nazioni

¹¹ Torino risulta invece all'avanguardia sul versante ambientale (fonti: Asstra, Ecosistema urbano), con i mezzi pubblici più nuovi dopo quelli romani e meno inquinanti dopo i milanesi, unica città in cui circolino (in avanzata sperimentazione) autobus a idrogeno.

(Unione Europea, 2004), nel capoluogo piemontese si registra il più basso indice di gradimento del trasporto pubblico: soltanto il 3 per cento dei cittadini si dice «molto soddisfatto», contro il 5 per cento dei napoletani, il 6 dei romani e, ad esempio, il 54 per cento degli abitanti di Rennes, il 48 dei viennesi, il 45 dei cittadini di Dortmund.

I trasporti pubblici torinesi potranno forse recuperare competitività rispetto ai mezzi privati solo quando saranno a regime metrò e passante. Negli ultimi dodici mesi le «talpe» hanno continuato a scavare la galleria per la linea 1 Collegno-Porta Susa, ma con qualche ritardo: l'inaugurazione è slittata così da novembre 2005 a gennaio 2006; un anno più tardi, il metrò dovrebbe funzionare fino a Porta Nuova e nel 2009 fino al Lingotto (con un ritardo di quattro anni rispetto alle previsioni originarie del 2000). Negli ultimi mesi hanno fatto passi avanti anche i progetti di prolungamento della linea 1, da un lato fino a Italia '61 e piazza Bengasi (costo 210 milioni)¹², dall'altro a Rosta (dieci nuove stazioni, costo previsto 802 milioni), con il protocollo d'intesa del dicembre 2004 tra Regione, Provincia e Comuni interessati.

Nel 2004, RFI ha ultimato i lavori del passante tra i corsi Turati e Peschiera, mentre il Comune si sta occupando della sistemazione in superficie¹³. Nel 2005 dovrebbero completarsi i cantieri da corso Peschiera a piazza Statuto, limitatamente alla zona ovest (poi cominceranno quelli sui binari est); quest'ultimo tratto del passante verrà sistemato provvisoriamente per le Olimpiadi, riaprendo al traffico corso Inghilterra com'era prima dei cantieri, senza tunnel né ciclabile, con qualche «mitigazione visiva» degli scavi (coperture, stendardi ecc.)¹⁴.

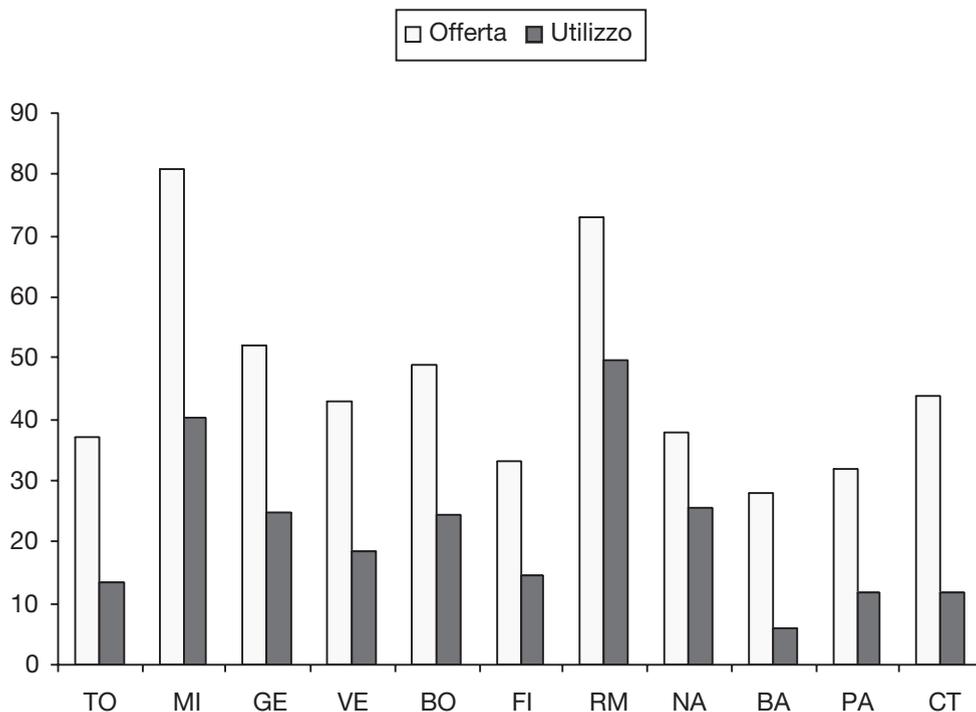
¹² Non si registrano invece passi avanti (ma solo dichiarazioni sui giornali) dell'ipotesi di portare il capolinea sud a Nichelino o Moncalieri. L'amministrazione comunale torinese, intanto, ha cominciato a ragionare su una seconda linea di metrò (con eventuali tratti «leggeri» in superficie) nord-sudovest.

¹³ Il progetto prevedrebbe verde e ruscelli, con servizi per fitness e biblioteca multimediale, ma manca parte dei fondi, per cui è presumibile che occorran molti anni per completare l'intervento.

¹⁴ Nel 2005 verrà anche completata la stazione Lingotto; per le altre stazioni i tempi (di avvio e fine cantieri) sono i seguenti: Zappata 2004-2011, Porta Susa 2006-2009, Dora 2005-2011, Rebaudengo 2006-2011, Stura 2004-2006 (fonte: RFI, 2005).

Figura 4 – Il trasporto pubblico nelle metropoli

(Offerta=km vettura/abitanti/anno; Utilizzo=decine viaggi/abitanti/anno; fonte: Legambiente, 2004)



Per il tratto di passante oltre piazza Statuto, nel 2005 si dovrebbe procedere con appalto (626 milioni) e apertura dei cantieri, per una conclusione prevista per fine 2011; tenendo conto anche dei tempi per la sistemazione in superficie, si prevede che il passante entrerà completamente in funzione non prima del 2012-2013, ossia quasi 27 anni dopo l'avvio dei primi lavori. Per avere un sistema ferroviario metropolitano in piena efficienza occorre però risolvere la questione della «gronda merci» dell'alta velocità nell'area metropolitana ovest, per trasferirvi i convogli merci, liberando spazio sul passante per i treni passeggeri (specie locali ad elevata frequenza)¹⁵.

¹⁵ I dati recenti relativi al traffico passeggeri sulle linee metropolitane (Chieri-Rivarolo e Torino-Ceres) sono incoraggianti, con 3.715.800 passeggeri nel 2004 (+8,4 per cento rispetto al 2002).

LA QUESTIONE DELLA SOSTENIBILITÀ

Nel 2004, il dibattito sulla mobilità urbana è stato quasi totalmente assorbito dalle polemiche sull'allargamento della ZTL: previsto per settembre 2003, è ripetutamente slittato, fino ad un suo probabile definitivo accantonamento¹⁶. Sono invece state introdotte – anche qui non senza polemiche, spesso pretestuose – le telecamere per riprendere (e multare) i veicoli che varcano abusivamente i confini della ZTL. Nei primi mesi del 2005, la ZTL è diventata off limits anche di pomeriggio, ma per le sole auto non catalizzate (con una riduzione di traffico stimata in circa -5 per cento).

Per il resto, le strategie di mobilità sostenibile del Comune puntano soprattutto sulla pedonalizzazione delle piazze del centro storico e sulla costruzione di parcheggi sotterranei e a silos. Tra il 2003 e il 2004 è stata pedonalizzata l'area intorno al Duomo e sono partiti i lavori nell'area delle Porte palatine (che dovranno finire prima delle Olimpiadi); nella primavera del 2005 cominciano i cantieri per l'area pedonale attorno al Museo Egizio; qualche mese dopo dovrebbero completarsi quelli delle piazze Carlo Alberto, Vittorio Veneto, S. Carlo (le ultime due con parcheggi sotterranei)¹⁷.

Nell'ultimo anno sono stati ultimati i parcheggi Valdo Fusi e in via Lera (Pozzo Strada), mentre nel 2005 ne entreranno in servizio altri cinque (due in centro), per complessivi 2.620 posti auto. La costruzione di nuovi parcheggi (anche in zone centrali della città) rende più agevole reperire un posto auto e quindi non favorisce certo una mobilità più sostenibile¹⁸: recenti indagini dimostrano infatti, una volta

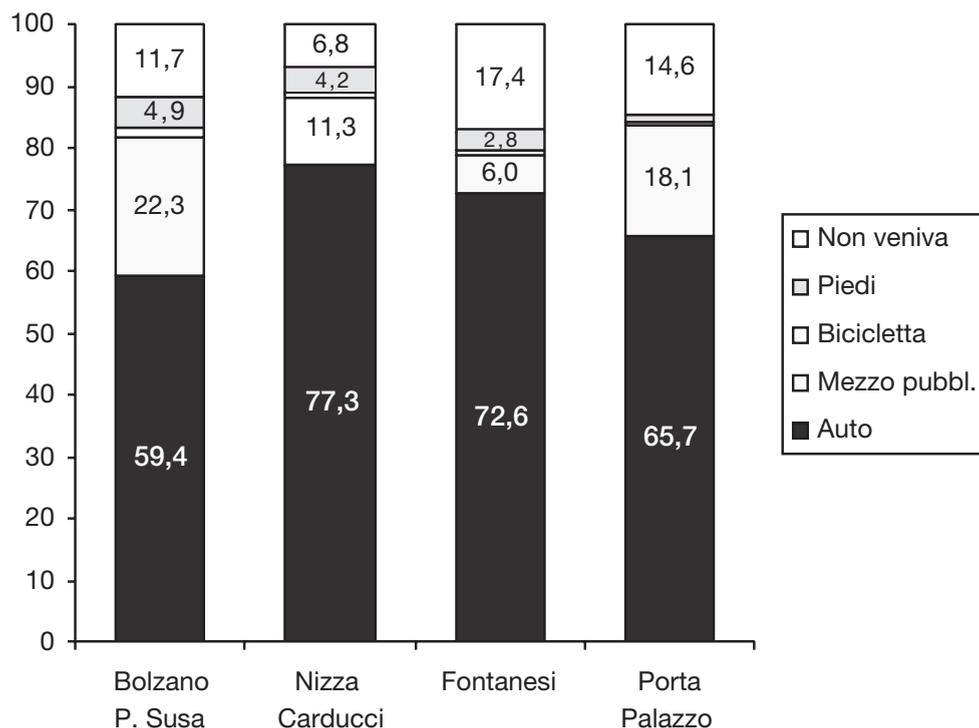
¹⁶ Se così fosse, anche l'ampliamento della ZTL andrebbe ad aggiungersi ai vari progetti di mobilità sostenibile messi a punto negli ultimi anni, ma poi (ufficialmente o informalmente) abbandonati: il pedaggio (*road price*) per ridurre i veicoli in centro, la regolamentazione dei mezzi più inquinanti (furgoni e camion), le auto elettriche; analoga sorte, sul versante della pianificazione, tocca al Mobility management (che avrebbe dovuto razionalizzare gli spostamenti dei dipendenti di una ventina di aziende torinesi), al piano per una nuova logistica delle merci, all'Agenzia per la mobilità metropolitana (che «ha operato finora con un regime di attività ridotto» e rappresenta un ulteriore «obiettivo mancato»; Robiglio *et al.*, 2005), al progetto di allargare all'intera provincia il sistema 5T per monitorare il traffico. Le cose vanno un po' meglio per il Car sharing (che comunque non serve a ridurre il numero dei veicoli circolanti, ma solo a disincentivare l'acquisto di seconde auto): l'obiettivo di raccogliere 1.000 abbonati entro il 2003 è stato raggiunto nel 2005 e ora si punta a raddoppiarli entro i prossimi tre anni; a metà del 2005 dovrebbe anche crescere (da 45 a 100) il parco delle auto disponibili e dei parcheggi riservati.

¹⁷ Nel febbraio 2006 saranno pedonalizzate le aree a ridosso degli impianti olimpici (*hard ring*), sorvegliate dalle forze dell'ordine e – nell'imminenza delle gare – anche zone più ampie (*soft ring*), in cui circoleranno solo mezzi pubblici e veicoli olimpici.

¹⁸ Gli stessi responsabili dei parcheggi torinesi ammettono, per altro, che l'obiettivo non è disincentivare l'uso dell'auto, bensì «toglierle dalla superficie, per il decoro della città». Sembra invece circoscritto a un paio di parcheggi (Racconigi e Basic Regioparking) il pro-

per tutte, che i parcheggi «in struttura» (con barriere) sono attrattori di traffico, poiché incentivano a usare l'auto¹⁹. Ad esempio, il 10 per cento degli utenti del parcheggio Fontanesi prima arrivava nella stessa zona con i mezzi pubblici, a piedi o in bici; nel caso di altri parcheggi, la quota di chi ha rinunciato a mezzi più sostenibili è ancora superiore: 15,9 per cento per il parcheggio Nizza-Carducci, 19,7 per quello di Porta Palazzo, 29 per cento per il Bolzano-Porta Susa.

Figura 5 – Prima che aprisse il parcheggio, con quale mezzo di trasporto veniva in questa zona? (valori percentuali; fonte: Taccone, 2004)



blema – ripetutamente denunciato in questi anni – dello scarso utilizzo: dopo i primi mesi di «assestamento», infatti, la gran parte dei parcheggi in struttura ha di mattina tassi di utilizzo attorno all'80-90 per cento della capienza e di pomeriggio circa del 40-50 per cento (fonte: GTT).

¹⁹ Naturalmente non è possibile sapere, stando a questi dati, quanti cittadini abbiano proseguito, ad esempio, con i mezzi pubblici. Resta comunque il fatto che, trovandosi i parcheggi qui considerati quasi sempre in posizioni piuttosto centrali, non appare giustificato considerarli come veri parcheggi di interscambio.

Sul fronte della mobilità ciclabile urbana (che interessa ormai – secondo i dati più recenti – quasi il 10 per cento dei torinesi), si registrano nel 2004 lavori di potenziamento della rete (1,5 chilometri di nuove piste, per 1,1 milioni di euro)²⁰; nel 2005 dovrebbero essere realizzati altri 6 chilometri di piste (2 milioni di euro).

²⁰ Nel 2004 è stata anche messa in sicurezza la ciclabile di via Bertola, rialzata rispetto alla strada carrozzabile. Le rilevazioni sul campo (condotte da L'Eau Vive e Comitato Rota) permettono di calcolare con precisione i positivi effetti prodotti dall'intervento: nel settembre 2002 transitavano in media 40 biciclette all'ora (50 nelle ore di punta); sulla nuova ciclabile, a settembre 2004, ne transitano 70 all'ora e 160 nelle ore di punta. Si tenga conto, per confronto, che nello stesso periodo non è invece sensibilmente cambiato il numero medio di biciclette su una ciclabile (corso Vinzaglio-Duca degli Abruzzi) già da tempo in sicurezza, con sede propria. Nel biennio 2003-2004 è stata anche potenziata la rete ciclabile metropolitana, con nuove piste in corso Allamano (tra Rivoli e Grugliasco), lungo il Sangone (da Beinascio a Sangano), da Borgaro a Lanzo, da Riva a Chieri.