

Dossier / La pagella della città

Torino ai raggi X

Dieci test verso il futuro

Il rapporto annuale della Fondazione Rota
 “La sfida alla crisi passa dalla green economy”

▬ ALESSANDRO MONDO

«Sarebbe paradossale realizzare una bellissima “smart city” dove me, e altri come me, verranno a trascorrere la pensione».

Parole chiare, quelle pronunciate da Davide Canavesio, presidente dei giovani imprenditori di Torino, a conclusione del suo intervento. Così chiare che possono essere lette come il paradigma dei limiti della “green economy” in Italia, e a Torino: non la via di uscita da una crisi che ha rimesso in discussione la vecchia monocultura industriale della città, ma un “marchio” appannato dall’incapacità di fare sistema tra pubblico e privato. Nel migliore dei casi, una sommatoria di interventi che puntano a migliorare la qualità della vita senza una politica industriale a lungo termine capace di rilanciare Torino sul fronte produttivo. Il rischio, in prospettiva, è

quello di una “città-vetrina”: dove si vive bene ma il lavoro bisogna cercarselo altrove. «Capace di attrarre turisti più che investimenti», rilancia l’ex-sottosegretario ai Trasporti Giachino.

L’occasione era la presentazione del tredicesimo «Rapporto su Torino» realizzato dalla Fondazione Giorgio Rota, confluita nel Centro Einaudi, con il sostegno della Compagnia di San Paolo. Erano presenti, tra gli altri, Davico e Staricco, curatori del lavoro con Crivello, Debernardi, Mela. Si intitola «Potenziali di energia», e come al solito è l’occasione per fotografare senza sconti i punti di forza e di debolezza (vedi le schede) di una città sospesa.

Non che a Torino manchino le potenzialità per imboccare la strada della “green economy”, l’unico orizzonte che in questi tempi difficili prefigura margini di sviluppo. A difettare, semmai, è

una stretta sinergia con i privati - fondamentale per creare opportunità di business in campo ambientale -, che il settore pubblico non può compensare: tanto più a fronte del calo delle risorse. «Il ruolo del pubblico ha senso se serve come leva per stimolare il privato», ricorda Andrea Beltratti, presidente del Consiglio di Gestione di Intesa Sanpaolo.

Non a caso Claudio Lubatti, assessore ai Trasporti, propone un’alleanza tra i soggetti che contribuiscono alla vita della città. La ripresa passa da questo: dal coinvolgimento delle imprese, dalla creazione di filiere che integrino segmenti produttivi complementari, dalla rapidità nell’applicare processi innovativi per rendere più competitivo il tessuto locale. Parola d’ordine: «Fare squadra», e alla svelta. In caso contrario, «i potenziali di energia» resteranno tali, o migreranno altrove.

ENERGIA

La riscossa di metano e teleriscaldamento

In provincia di Torino, negli ultimi vent'anni, è cambiata la ripartizione dei consumi energetici. Si registra una sensibile riduzione del consumo di energia nel settore industriale (-19,6%), cui corrisponde una crescita nel terziario (+19,9%). Nel settore abitativo i consumi si sono leggermente ridotti (-4,9%): ridotto ai minimi termini l'uso di gasolio, sostituito dal metano, dal Gpl e soprattutto dal teleriscaldamento. Considerando le principali voci del bilancio energetico, Torino si conferma la metropoli più metanizzata



d'Italia insieme a Firenze. Nel caso dell'energia elettrica, i livelli di consumo domestici rientrano nella media delle metropoli italiane. Cresce la produzione idroelettrica nel Torinese (24,2% nell'ultimo decennio), mentre nello stesso arco di tempo è raddoppiato il peso della cogenerazione per teleriscaldamento (oggi contribuisce per il 43,5% del calore complessivamente prodotto in provincia). In compenso, pochissime imprese operano nella produzione, trasporto e fornitura di combustibili, elettricità e calore.

FONTI RINNOVABILI

Il «boom» del fotovoltaico

In provincia di Torino la produzione idroelettrica è cresciuta del 24,3% nell'ultimo decennio: più contenuto l'aumento nell'uso delle biomasse, mentre di recente ha cominciato a salire la produzione di energia solare. Negli obiettivi fissati dalla Provincia nel 2010 era prevista una crescita del contributo delle fonti rinnovabili pari al 40% entro il 2020. Nel caso dell'energia solare, soprattutto fotovoltaica, lo sviluppo è stato negli ultimi anni così dirompente che nel 2011 erano già stati superati i livelli-obiettivo. Quanto è bastato per



spingere Palazzo Cisterna, attento al fenomeno del consumo di suolo, a prevedere limiti severi onde contenere il proliferare dei pannelli solari. Nel 2009 il Comune di Torino ha lanciato un programma di incentivi (45 milioni) per finanziare la realizzazione entro il 2020 di 10 mila tetti fotovoltaici: a fine 2011 gli impianti in città erano 373, una ventina su edifici scolastici. Nell'area torinese risulta elevata la produzione di biogas (8,3% del totale nazionale) grazie all'impianto Amiat annesso alla ex-discarica delle Basse di Stura.

RESA ENERGETICA

Riscontri parziali e troppe incertezze

Il Piemonte rimane a livelli di efficienza medio-bassi. La provincia metropolitana torinese, con consumi energetici nella media e il più basso Pil procapite, risulta la meno efficiente dal punto di vista energetico tra quelle del Centro-Nord. Il quadro degli interventi finora realizzati sul fronte della riduzione dei consumi energetici degli edifici - obbligo di certificazione per i nuovi stabili, controlli e manutenzioni sugli impianti termici e sull'involucro degli immobili per migliorare il rendimento energetico, ampliamenti di volumetria vincolati a tecnologie



che favoriscono il risparmio energetico - è parziale: stando al Rapporto mancano riscontri sugli esiti del Piano Casa, così come non è noto alla Regione in quali Comuni siano stati avviati i controlli e le manutenzioni previste dal Piano stralcio. Prorogata di due anni la scadenza, prevista a settembre 2012, per installare in tutti gli alloggi condominiali le valvole per la contabilizzazione dei consumi effettivi del riscaldamento. La scelta della Regione è stata motivata dalla volontà di non caricare un altro costo sulle famiglie in tempo di crisi.

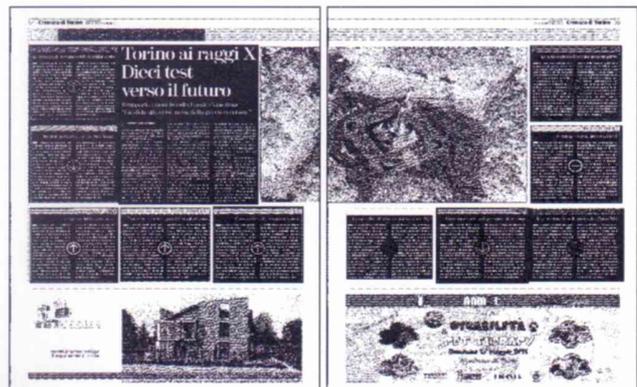
VERDE PUBBLICO

Gradimento al top, parchi da valorizzare

E' uno dei tradizionali punti di forza di Torino. Nelle città italiane ed europee, spiega il Rapporto, c'è una certa corrispondenza tra presenza di verde e livelli di soddisfazione dei cittadini per parchi e giardini: a Torino, e in pochi altri casi, i residenti risultano soddisfatti del verde urbano in misura superiore a quanto ci si potrebbe attendere sulla base dei dati relativi alla dotazione. Probabilmente conta non solo la quantità di verde ma la qualità e i livelli di fruibilità degli spazi. Un deficit, semmai, riguarda l'insieme dei



parchi urbani, sfruttati da molte città (Londra, Barcellona, Monaco, Lisbona) come attrazioni turistiche di primo piano. Tra quelli torinesi, si legge nel Rapporto, solo il Valentino e i giardini della Reggia di Venaria hanno potenzialità analoghe, peraltro da sviluppare: «Nel complesso, finora è mancata una strategia convinta e coordinata di valorizzazione». Risultato: «A Torino i parchi rimangono essenzialmente destinati a soddisfare una domanda di verde di prossimità durante la settimana e ricreativa nel weekend».



ACQUA

Consumi in calo, migliora la rete

■ Risorsa sempre più preziosa, anche in Piemonte e a Torino. In termini di risparmio idrico, le dinamiche dell'area torinese sono positive: i consumi nelle abitazioni, per dire, sono diminuiti del 29,6% tra 2000 e 2010. Si tratta del risparmio più significativo registrato tra le metropoli italiane, precisano i ricercatori, anche se realizzato partendo da un livello di consumo che dieci anni fa era il più elevato su scala nazionale. Fatte salve le campagne educative, è probabile che una quota importante del risparmio sia dovuta agli interventi svolti sulle reti



di distribuzione contro le dispersioni: «Da questo punto di vista Torino registra una delle diminuzioni più significative, risultando nel 2010 il sistema idrico italiano più efficiente dopo quello milanese, comparabile a diverse città europee». Il rapporto eccelle, invece, sulla "timidezza" mostrata da Smat nell'aggregare il mercato delle acque minerali: per l'azienda l'iniziativa dei chioschi pubblici, che erogano acqua dell'Acquedotto per pochi centesimi, ha un valore non tanto commerciale quando di mera sensibilizzazione. Un'occasione sprecata.

SMOG

Le misure strutturali possono attendere

■ «Aria: meglio di ieri, peggio che altrove», titola il Rapporto. Se è vero che nell'ultimo decennio la qualità dell'aria è migliorata anche a Torino, restano fuori legge alcuni inquinanti: micropolveri, biossido di azoto e ozono. Il dibattito sulla qualità dell'aria oscilla tra la soddisfazione per l'essere la città italiana dove l'inquinamento si è ridotto maggiormente, e la preoccupazione per il fatto di rimanere tra le metropoli più inquinate d'Europa: «L'Unione Europea evidenzia come nel quinquennio 2004-2008, tra 221 città considerate, Torino



sia rimasta sempre al primo o al secondo posto per inquinamento complessivo da Pm10, biossido di azoto e ozono». La posizione fisica non favorisce la città, certo, ma non deve nemmeno diventare un alibi: a Torino e nelle Pianure Padane viene prodotta una quantità di inquinanti tra le maggiori del pianeta, mentre la densità abitativa e veicolare sono tra le più elevate al mondo. Non solo: «Negli ultimi anni ci si è concentrati su politiche rivolte al contenimento del traffico, meno sui consumi energetici e sull'inquinamento industriale».

TRAFFICO

Le auto restano le regine incontrastate

■ E' uno dei nodi più complessi: se nel confronto tra Torino e le aree metropolitane europee il predominio del trasporto motorizzato privato risulta non di molto superiore alla media, è altrettanto vero che le condizioni geoclimatiche dell'area torinese rendono gli effetti dello smog incompatibili con il rispetto delle soglie di tutela della salute. Ecco perché, secondo il Rapporto, «è indispensabile un riequilibrio a favore del trasporto collettivo e della mobilità non motorizzata». Cosa più facile a dirsi che a farsi, data la progressiva contra-



zione delle risorse pubbliche. Con i suoi quasi 1.700 chilometri di strade, Torino è il comune metropolitano con la maggior densità territoriale di rete viaria: il tasso di motorizzazione, pur ridottosi nell'ultimo decennio dalle quasi 70 alle 61 autovetture ogni mille abitanti, resta uno dei più elevati tra le città metropolitane. Fatte salve iniziative studiate per zone circoscritte, vedi la ZTL, «la razionalizzazione del trasporto privato può essere perseguita non solo con interventi regolativi ma con misure quali il car pooling e il car sharing».

MEZZI PUBBLICI

In tempi di crisi, arrivano i tagli

■ La buona notizia è che nell'area torinese c'è una ripresa del trasporto pubblico. Quella cattiva è che, tra le quindici città metropolitane, a Torino l'utilizzo dei mezzi pubblici resta basso. E questo, sebbene la città sia la quinta per offerta di posti al chilometro, la quarta per il metrò, la settima per autobus e tram. Nel complesso, spiega il Rapporto, il livello di utilizzo del tpl nell'area torinese si aggira attorno al 20%: si avvicina al 50% per i treni e i servizi extraurbani, mentre tocca i valori più bassi per il metrò, utilizzato solo per il 12,1% del suo potenziale. Anche così,



la metropolitana è strategica: vale per la linea uno, i passeggeri aumentano a seguito di ogni prolungamento, e per la futura linea due. Non meno strategico il Servizio ferroviario metropolitano, a corto di finanziamenti. Quanto ai bus e ai tram, «i tagli ai contributi statali e regionali sono destinati a produrre una riduzione delle percorrenze». Un paradosso, date le altre partite aperte (dallo smog alla razionalizzazione nell'uso dell'auto). Due limiti sono rappresentati dalla protezione dei percorsi, ancora insufficiente, e dalla scarsità dei parcheggi di interscambio.

La raccolta differenziata è in «stand by»

La costruzione del termovalorizzatore del Gerbido, la volontà del Comune di cedere ai privati l'80% delle quote di Trm e il 49 di Amiat, l'entrata in vigore della nuova legge regionale di riforma del sistema, configurano questa partita come strategica. Per quanto attiene alla raccolta differenziata, in provincia di Torino negli ultimi dieci anni è quasi triplicata, raggiungendo nel 2010 una quota pari al 49,7% di rifiuti complessivamente raccolti. Il punto debole del sistema, spiega il Rapporto, rimane il capoluogo, con una

quota di sette punti percentuali inferiore alla media provinciale. Va anche detto che Torino è il comune metropolitano che differenzia di più, collocandosi a un buon livello nel panorama europeo. Un problema nel problema è rappresentato dalla qualità oltre che dalla quantità dei rifiuti differenziati: «Nel complesso, circa un quinto dei rifiuti raccolti in forma separata dai cittadini non viene riciclato ma va in discarica, con punte del 58% nel caso della plastica, del 40% per gli apparecchi elettrici, del 30% per i rifiuti organici».

PEDONIE E CICLISTI

Molte piste ciclabili, una sola «Zona 30»

«A piedi o in bicicletta, poco protetti», si intitola il capitolo dedicato. Torino è una delle città con la maggiore dotazione pro capite di aree pedonali dopo Venezia e Firenze. Purtroppo, «non ha avuto sviluppi, per ora, la realizzazione di Zone 30 in ambiti residenziali». Vale a dire, una delle misure principali per promuovere la mobilità pedonale grazie a strade dove la circolazione delle auto è disincentivata dalla bassa velocità. Eppure, «l'unica Zona 30, quella di Mirafiori Nord, ha ottenuto a due anni di distanza risul-

tati significativi». Passando alle due ruote, tra le aree metropolitane italiane Torino ha il primato per densità di piste ciclabili: in dieci anni la rete è quasi triplicata. Talora la qualità lascia a desiderare. Dove? In via Livorno, spiega il Rapporto, non sono state separate le corsie per i ciclisti e per i pedoni. In via Verdi, via Cavour e corso Marconi ci sono «continue interferenze tra auto e bici». La ciclopista di via Nizza, invece, «è troppo breve, si percorre con difficoltà e il completamento viene rinviato di continuo».

