

DA DOMANI SCATTA IL SEMAFORO ROSSO

Lo smog blocca 650 mila auto “Ma sul traffico l'effetto è nullo”

Il Rapporto Rota: va migliorata tutta la mobilità
La Regione: un nuovo patto per l'area padana

Per l'ufficialità è questione di ore, ma - a meno che non arrivino sorprese che il meteo esclude totalmente - ci sono pochi dubbi. Domani, per la prima volta in questa stagione, le misure anti smog terranno fermi ai box anche i veicoli Euro 5 diesel a Torino e in altri 22 comuni della cintura, quelli che aderiscono al tavolo sulla qualità dell'aria in Città metropolitana.

Si tratta di misure che, secondo gli esperti del Rapporto Rota, sono «sostanzialmente inutili». Un report infatti spiega che nell'inverno 2018-2019 la stretta sulla mobilità dei diesel è riuscita a ridurre il traffico appena dello 0,3% rispetto a una giornata senza blocco. La Regione: cambiamo le norme.

ANDREAROSSO, LIDIA CATALANO — P.40-41

L'analisi del Rapporto Rota: nonostante gli annunci la mobilità sostenibile non c'è

Ma nei giorni | di stop alle auto
il traffico cala | solo dello 0,3%

DOSSIER

I blocchi del traffico? «Sostanzialmente inutili». Dagli analisti del Rapporto Rota arriva un assist a chi pensa che il giro di vite sui diesel sia soltanto una misura-bandiera. I ricercatori, alla

fine dell'anno scorso, hanno analizzato il traffico in città e concluso che il sistema della mobilità «rimane ben poco sostenibile» e i danni, «anche sul piano ambientale», sono del tutto evidenti, nonostante la svolta annunciata a più riprese dall'amministrazione comunale.

Le ciclabili crescono meno del previsto ma soprattutto sono poco sicure

Il report infatti spiega che da decenni il capoluogo piemontese è tra le città più in-

quinate d'Europa oltre che la metropoli italiana coi più alti tassi di mortalità legata a malattie delle vie respiratorie, ma la politica del semaforo antismog, nell'inverno 2018-2019, è riuscita a ridurre il traffico appena dello 0,3%. Nei giorni in cui scattano i blocchi per i veicoli più inquinanti, in sostanza, la situazione si dimostra identica rispetto a una qualunque altra giornata.

Anche l'inquinamento acustico è fuori controllo: durante il giorno, quando per legge non si dovrebbero superare i 65 decibel, su arterie trafficate come corso Francia o corso Inghilterra i livelli sono attorno ai 75 decibel, e raggiungono quota 80 in corso Regina Margherita, in corso Siracusa, in via Cossa o in via Cigna.

Problemi antichi

I problemi della viabilità hanno radici antiche, e negli anni la città è riuscita a recuperare un po' di terreno. Il Piano urbano per la mobilità sostenibile è in vigore del 2011 e, spiega il rapporto, ci sono buoni riscontri solo sul fronte dei mezzi pubblici: dopo una forte contrazione da inizio anni '90 al 2004 (meno 16%), a Torino si stanno recuperando passeggeri (più 61% tra il 2005 e il 2018), grazie soprattutto al metrò, sebbene anche i mezzi di superficie siano cresciuti (più 35%). Quanto ai collegamenti con la cintura e il resto della provincia, il Servizio ferroviario metropolitano registra negli ultimi cinque anni un più 48% di passeggeri. È sufficiente? No. Con un rapporto pari a 282 passeggeri annui/abitanti, Torino resta tut-

tora molto distante da Roma (404), da Milano (420) e soprattutto da Venezia (790).

Il nodo ciclabili

Quanto alla mobilità «non motorizzata», a Torino sono aumentati nei decenni sia le aree pedonali (più 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 del Comune.

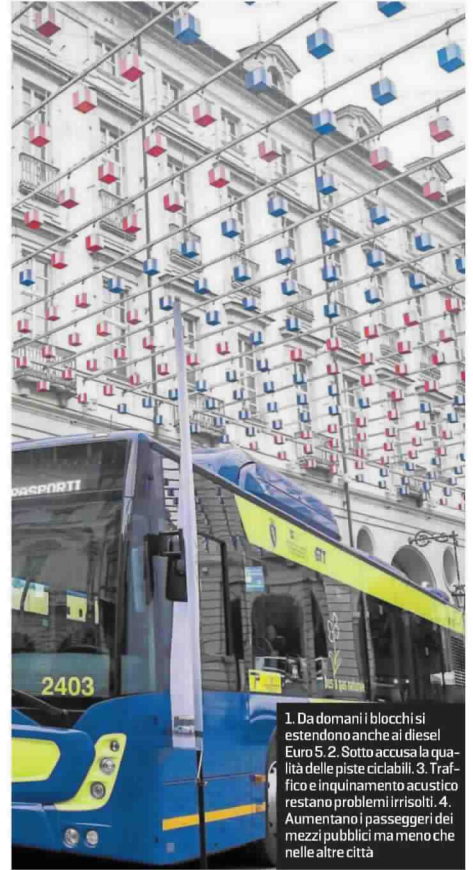
Secondo il Rapporto Rota, se in città «non c'è stato ancora un vero boom di ciclisti è anche perché lo sviluppo della rete ciclabile negli anni è stato quasi solo quantitativo, ben poco qualitativo. Sarebbe bastato seguire puntualmente le Linee guida predisposte decenni or sono dall'Unione europea per progettare, costruire e mantenere in modi adeguati le ciclabili torinesi». Invece, gran parte degli interventi si è caratterizzata «per una certa approssimazione, risolvendo solo in parte i problemi».

I ricercatori spiegano che la buona volontà non è sufficiente, perché «una ciclabile mal progettata spesso riduce la sicurezza per tutti gli utenti della strada». Un esempio: in corso Francia il progetto originario prevedeva una separazione «forte», con paletti, tra la corsia auto e la ciclabile, protezione poi abolita per permettere alle auto di transitare sulla ciclabile evitando i veicoli parcheggiati in doppia fila: così, la «percorrenza per i ci-

clisti 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». Risultato: a Torino solo il 25% degli oltre 200 chilometri di piste sono «vere» ciclabili; nella stragrande maggioranza dei casi le piste transitano su aree tradizionalmente destinate ai pedoni, come marciapiedi (32%) e aree pedonali (38%).

La lotta tra utenti

La conseguenza è un aumento della «lotta di classe» tra i diversi utenti. 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 – dice il report – 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. R.CRO.—



1. Da domani i blocchi si estendono anche ai diesel Euro 5. 2. Sotto accusa la qualità delle piste ciclabili. 3. Traffico e inquinamento acustico restano problemi irrisolti. 4. Aumentano i passeggeri dei mezzi pubblici ma meno che nelle altre città

1. Da domani i blocchi si estendono anche ai diesel Euro 5. 2. Sotto accusa la qualità delle piste ciclabili. 3. Traffico e inquinamento acustico restano problemi irrisolti. 4. Aumentano i passeggeri dei mezzi pubblici ma meno che nelle altre città

