

Luca Staricco (Politecnico)

“Politiche troppo timide Servono zone 30 e Ztl estesa”

Il docente: manca anche una pianificazione su scala provinciale



Il piano per la mobilità riguarda solo Torino mentre dovrebbe coprire l'area metropolitana, il bacino che raccoglie i pendolari casa-lavoro

Luca Staricco
Docente
del Politecnico

Luca Staricco, professore associato in Tecnica e pianificazione urbanistica al Politecnico, è uno dei curatori del Rapporto Rota sui trasporti.

Professore, a Torino l'auto resta di gran lunga il principale mezzo di trasporto, molto più che altrove. Come mai?

«Ormai è abbastanza consolidato sostenere che bisogna alternare bastone e carota. Intendo dire che si può potenziare il trasporto pubblico finché si vuole, e offrire una mol-

titudine di alternative, ma finché non si penalizza l'uso del mezzo privato le abitudini più di tanto non cambiano. Torino ha un buon sistema di trasporto collettivo, se paragonato ad altre città, ma è deficitaria sulle politiche volte a scoraggiare l'uso dell'auto».

Un esempio?

«La Ztl centrale. Come estensione rispetto alla superficie totale della città è in linea con le altre città; la differenza risiede negli orari. Torino è l'unica città con una Ztl attiva tre ore al giorno; altrove si viaggia sulle dieci-dodici ore. Altro esempio sono le zone 30: Torino ha una delle più efficaci in Italia, a Mirafiori Nord, peccato che sia stata la prima e unica realizzata. Fatta quella ci si è fermati, mentre, ad esempio, Grenoble in pochi anni ha esteso le zone 30 all'80% del suo territorio. Tutelare le vie residenziali, spingendo le auto sui viali centrali, è un altro modo per scoraggiarne l'uso».

L'impressione è che non si sia fatto abbastanza per favorire chi vuole arrivare in città con mezzi alternativi.

«Non sono d'accordo. Il sistema ferroviario metropolitano oggi consente di arrivare in città con treni che partono a tutte le ore. Piuttosto sono poco valorizzati i parcheggi di interscambio. E in questi anni è mancata una vera pianificazio-

ne di vasta scala: secondo le linee guida europee ogni area metropolitana dovrebbe dotarsi di un piano per la mobilità. Torino ne ha uno che vale solo per il capoluogo e non per la sua area funzionale, cioè con il bacino che raccoglie i pendolari casa-lavoro. Il Sfm, che è l'unica vera rete di trasporto su area vasta, non è frutto della concertazione tra comuni ma del lavoro dell'Agenzia per la mobilità».

Anche il protocollo anti smog è stato adottato solo da alcuni comuni. «Infatti è una misura tampone la cui efficacia, già discutibile, in questo modo diventa quasi nulla. Non migliora la qualità dell'aria e non incentiva i cittadini a usare meno l'auto. Li fa solo sentire penalizzati».

Come giudica i progetti di riforma del trasporto pubblico (nuova rete e nuovi biglietti)?

«Finalmente, dopo anni di stasi, qualcosa sembra muoversi. Le risorse sono diminuite e quindi una riforma serve. L'idea di un sistema gerarchico, con la metropolitana e alcune linee forti servite da linee di zona, può essere efficace ma scarica sui cittadini il disagio di passare da un mezzo all'altro. Può funzionare solo se il sistema è molto coordinato a livello di orari, passaggi e se con lo stesso tipo di biglietto si può viaggiare su mezzi diversi».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI