

La vicenda

- Il Comune di Torino ha approvato una delibera di indirizzo sulla nuova Ztl per il centro della città
- Rispetto a quella in vigore cambiano gli orari (dalle 7.30-10.30 alle 7.30-19.30) e viene istituito un ticket d'ingresso fino a 5 euro che darà diritto a due ore di sosta gratuite
- L'ammontare del ticket sarà calcolato in base al potenziale inquinante del veicolo che entrerà nella zona a traffico limitato (ad esempio i veicoli elettrici non pagheranno nulla)
- La nuova Ztl ha scatenato l'ira dei commercianti

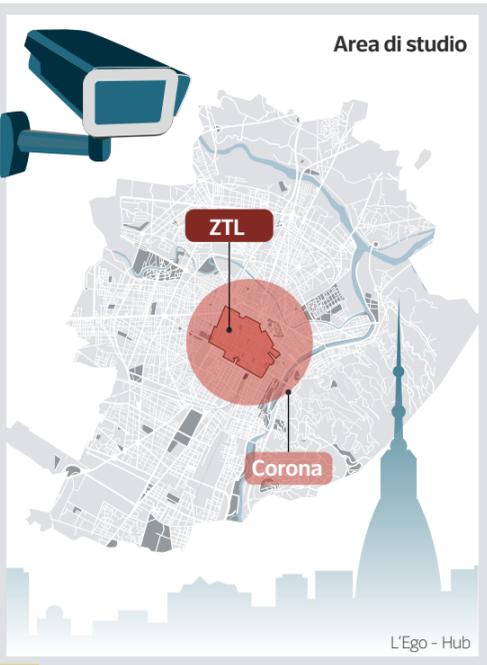
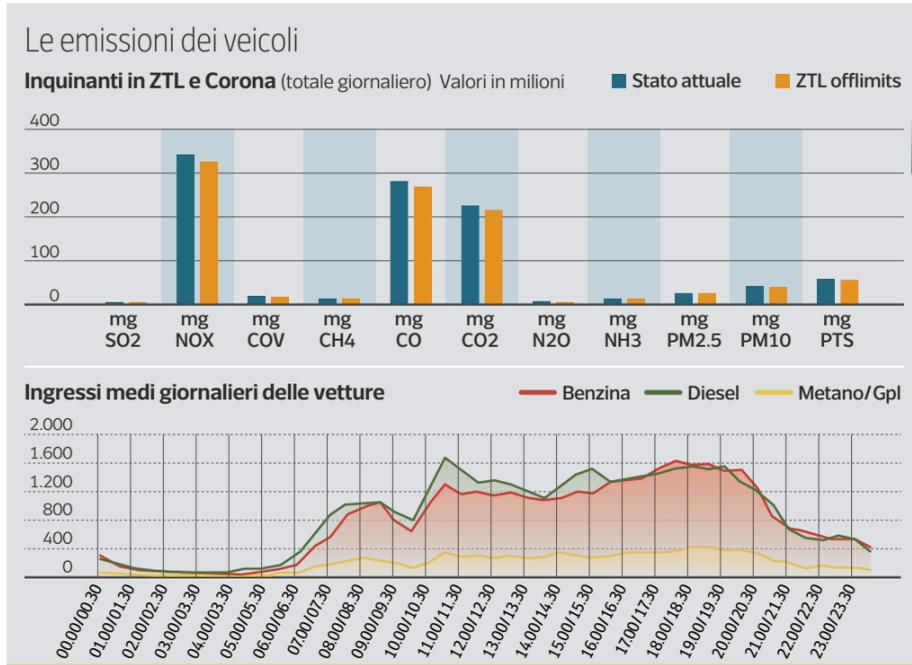
Per uscire dal vicolo cieco dove è finita la sua amministrazione, Chiara Appendino ha deciso di presentare la rivoluzione della nuova Ztl come una battaglia ecologista. Schivando l'allarmismo dei negozianti che temono un calo degli affari, la sindaca ha sottolineato «È un provvedimento che tutela l'ambiente, vogliamo mettere al centro le tematiche ambientali, la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata e il centro più vivibile». Una spiegazione che contrasta con quanto scritto nello studio di fattibilità della Ztl. Sfruttando i modelli previsionali «emerge in maniera evidente — scrivono gli esperti di 5T e Politecnico — come non si verifichino differenze degli inquinanti tra lo stato attuale e una Ztl off-limits». Insomma, ipotizzando anche una chiusura totale al traffico dell'area (soluzione estrema mai presa in considerazione dal Comu-

L'inchiesta

ne) non migliorerebbe la qualità dell'aria torinese. Per vincere la campagna della Ztl, il Comune ha commissionato l'anno scorso uno studio che ha gettato le fondamenta del progetto che prevede di cancellare il divieto d'accesso al centro nei giorni feriali. Imponendo un ingresso a pagamento di cinque euro (in base alla classe inquinante dell'auto) che offre un bonus per due ore di parcheggio dove oggi ci sono le strisce blu.

Lavoro approfondito realizzato da 5T, società inhouse del Comune, gestore dei sistemi di controllo degli accessi alla Ztl, con la collaborazione del Centro Interdipartimentale Full (Full Urban Legacy Lab) del Politecnico. Nelle 200 pagine si analizzano la storia e i possibili sviluppi della Zona a Traffico Limitato che copre 2,6 chilometri quadrati della Circoscrizione 1 circondati da 27 varchi dove sono rilevati 95 mila ingressi giornalieri. Nello «studio di fattibilità» la partita ambientale è centrale fin dalle prime pagine, ma non si legge una vera e propria promozione del nascente progetto chiamato «Torino Centro Aperto» che ha fatto arrabbiare i negozianti.

A pagina 34, per esempio, i tecnici sottolineano che con il funzionamento della Ztl at-



ZTL, LO STUDIO CHE SMENTISCE LA SINDACA

Il piano elaborato dal consorzio 5T e Politecnico «Anche la chiusura totale non ridurrebbe lo smog»



In piazza i commercianti hanno più volte manifestato contro la nuova Ztl

tuale, quella modificata nel 2010, si ottiene «una riduzione di 6 mila chilogrammi al giorno di anidride carbonica». Un taglio delle emissioni che fa effetto. Torino è uno dei centri più inquinati d'Europa. Le polveri sottili sono un problema serio e obbligano a prendere decisioni drastiche per arginare gli sforamenti di Pm10 presente nell'aria. Nel 2018, secondo Legambiente, si sono registrate 134 giornate con livelli fuorilegge in città. Anche per questo motivo, il Comune ha scommesso sul cambio delle regole della Ztl con l'obiettivo di importare un modello di centro «a traffico limitato» imposto in tutte le grandi capitali europee. Un progetto che dovrebbe limitare lo smog. Ma solo sulla carta. Questo è, per esempio, il parere del capogruppo del Pd in Comune, Stefano Lo Russo che polemicamente si è chiesto: «Ma i veicoli che

Lo studio valuta il divieto 24 ore su 24, misura ben più radicale di quella elaborata dal Comune che vuole limitarlo alle 19.30 orario dopo il quale si circolerà

per non pagare i 5 euro per attraversare la Ztl a pedaggio le gireranno intorno percorrendo più chilometri, nell'aria di quale città scaricheranno le emissioni additive generate dal maggior chilometraggio percorso?». Una domanda che, almeno parzialmente, trova risposta nello studio di 5T che sottolinea: «La ricerca è di tipo trasportistico ed è orientata a valutare gli impatti sul traffico e la viabilità sulle base di eventuali nuove policy». Le difficoltà di previsione intrinseche ai modelli e l'utilizzo di prove qualitative non hanno impedito di «derivare» anche un'analisi ambientale che ha permesso di studiare l'inquinamento nella zona della Ztl e quella della Corona, l'area circostante. Mettendo a confronto lo «stato attuale», la Ztl vigente, con un'ipotetica, area «off-limits», ovvero inaccessibile, non si ottengono apprezzabili cali degli inquinanti presenti nell'aria. «I risultati possono essere una sottostima» scrivono da 5T puntualizzando: «Lo studio non prende in considerazione gli eventuali cambiamenti dello split modale, ovvero di come potrebbe cambiare la modalità di spostamento dei cittadini perché abbiamo considerato lo scenario peggiore». Insomma, solo ipotizzando un miglioramento del trasporto pubblico e l'incremento di altri servizi di mobilità sostenibile si otterrebbero quei benefici ambientali annunciati. Come ripete una parte di chi contesta la nuova Ztl.

Paolo Coccoresse
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bocciata la mini-Tav, il 6 aprile in piazza anche i partiti Madamine, imprese e forze politiche con le loro bandiere. L'obiettivo: una piattaforma condivisa

La vicenda

- Il 6 aprile il fronte Sì Tav tornerà, per la terza volta, in piazza per manifestazione a favore della prosecuzione della Torino-Lione
- Per la prima volta in piazza saranno ammesse bandiere e simboli di partito e sindacali

Il fronte arancione si ricompatta, boccia la «mini Tav» e apre la piazza del 6 aprile alle bandiere e ai simboli. Imprese e sindacati, insomma, ma anche partiti politici, questa volta «a volto scoperto», daranno vita tra quindici giorni alla terza manifestazione a favore dell'alta velocità. E per la prima lanceranno, tutti insieme, un «manifesto per lo sviluppo del territorio» nel quale saranno ribaditi «alcuni punti irrinunciabili nel percorso che deve portare alla realizzazione della Torino-Lione». Ieri i rappresentanti delle imprese, del lavoro, della cooperazione e delle professioni si sono riuniti insieme alle

madamine del comitato «Sì, Torino va avanti», al gruppo «Sì Tav, Sì lavoro» dell'ex sottosegretario Mino Giachino e all'«Osservatorio 21». L'incontro è servito per individuare le azioni comuni in vista della nuova mobilitazione di sabato 6 aprile. L'obiettivo: «Ribadire la necessità di strumenti di sviluppo del territorio e del Paese, dei quali — è stato sottolineato — la Torino-Lione è parte fondamentale». Per la prima volta la manifestazione sarà «aperta» a tutte le bandiere che si identificheranno nella battaglia pro-Tav. «La piazza dovrà essere l'espressione anche visibile di tutte le componenti della società civile», annunciano i promotori. Ci saranno i partiti, insomma: le loro bandiere, i loro candidati. Di sicuro non mancherà il Pd, così come Forza Italia. Da capire, invece, l'atteggiamento che la Lega deciderà di mantenere. Ma non è solo questione di simboli: il tentativo è mettere in piedi una piattaforma condivisa del mondo politico e produttivo torinese e piemontese. Il fronte Sì Tav ha

deciso infatti di scrivere nero su bianco le proprie convinzioni, un manifesto nel quale saranno ribaditi alcuni punti ritenuti irrinunciabili: il mantenimento dell'attuale progetto già approvato da Italia, Francia e Unione europea, la realizzazione della stazione internazionale di Susa e del collegamento con lo scalo di Orbassano (niente mini-Tav, insomma), il rispetto dei tempi concordati con l'Europa e la prosecuzione dei lavori dell'Osservatorio dei sindaci della Valle di Susa «come unico e autorevole tavolo di confronto con tutti gli attori del territorio interessati all'opera».

Gabriele Guccione
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo stesso giorno

E Zingaretti apre la corsa alle Europee

La piazza «Sì Tav» al mattino, il lancio della campagna per le Europee al pomeriggio. Non è dato sapere, ancora, se il neo segretario del Pd, Nicola Zingaretti, si farà vedere in piazza, il 6 aprile, con le madamine. Di certo quel giorno sarà a Torino (forse al Cortile del Maglio), da dove ha scelto di partire con la campagna nazionale dei dem in vista del voto per il Parlamento europeo. Sarà anche l'occasione per lanciare Chiamarino.

G. Guc.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La piazza «Sì Tav» al mattino, il lancio della campagna per le Europee al pomeriggio. Non è dato sapere, ancora, se il neo segretario del Pd, Nicola Zingaretti, si farà vedere in piazza, il 6 aprile, con le madamine. Di certo quel giorno sarà a Torino (forse al Cortile del Maglio), da dove ha scelto di partire con la campagna nazionale dei dem in vista del voto per il Parlamento europeo. Sarà anche l'occasione per lanciare Chiamarino.

G. Guc.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dolore cronico, ne soffrono 320 mila torinesi Spendono un miliardo all'anno per curarsi

Liste d'attesa fino a sei mesi, per abatterle l'ospedale Koelliker inaugura un nuovo centro

Care, carissime lombalgie, sciatiche ed emicranie. Soltanto tra Torino e provincia, chi ne è affetto spende oltre un miliardo di euro all'anno per tenere a bada il male che provocano queste patologie. Nella cifra rientra anche la spesa di chi soffre di artrosi, reumatismi, ernie del disco e, nel dieci per cento dei casi, di cancro. In tutto 320 mila persone che vivono nell'area metropolitana.

Sono pazienti con dolore cronico costretti a spendere una piccola fortuna nella speranza di riuscire a stare un po' meglio. Più nel dettaglio, si stima che ognuno di loro arrivi a tirare fuori di tasca propria anche duemila euro all'anno per il capitolo salute. E a questi ne vanno aggiunti 1.500 pagati per ciascuno di loro dal Servizio sanitario nazionale. A calcoli fatti si arriva, appunto, a oltre un miliardo.

E che bassa qualità della vita hanno queste persone. In media passano otto anni prima che arrivino a risolvere il loro problema e, nel frattempo, il 58 per cento di loro sviluppa ansia e depressione.

Ma al danno si aggiunge anche la beffa. Finora, nel Torinese, c'erano soltanto tre centri di terapia del dolore: uno all'ospedale Molinette, uno alla casa della salute Valdese e un altro ancora al San Luigi di Orbassano. Facile immaginare le liste di attesa. Chi ha provato a fissare una prima visita parla di prenotazioni dopo quattro o sei mesi, ma qualcuno si è anche sentito rispondere dal Cup che l'agenda di prenotazione era chiusa causa tempi troppo lunghi.

Chi è



● Alessandro Albano, 39 anni, è cieco da 10 a causa di una malattia degenerativa della retina: la retinite pigmentosa

● Vive a Mirafiori Nord e lavora come programmatore e a San Donato

IL CASO

«A me, cieco, lavorare costa venti euro al giorno»

Scusi ma lei davvero spende 40 euro ogni giorno per andare a lavorare? «Se devo prendere il taxi andata e ritorno, sì. Se facessi sempre così mi ci vorrebbero 800 euro al mese. Per fortuna, negli anni, mi sono costruito una rete di amici e conoscenti che mi accompagnano. Ma ovviamente gli do una mancia. Oggi spendo circa 20 euro al giorno. A volte vado in macchina con mia moglie. Ma in una famiglia, è difficile riuscire a fare combaciare gli orari dei vari componenti: sono casi rari. Vivo ogni giorno nell'incertezza», risponde Alessandro Albano. Questa è la sua vita quotidiana da impiegato non vedente. Programmatore, vive a Mirafiori Nord e lavora a San Donato, ma il problema non è tanto dover attraversare la città. C'è

il bus 71 che passa davanti a casa sua. «Vivo a due passi da via Guido Reni, nelle vicinanze dell'anagrafe, e lì ci sono due semafori sonori. Sarebbe comodissimo usare il bus. Il fatto è che nella zona del mio ufficio, nel complesso Piero della Francesca, i semafori sonori invece non esistono. Questo nonostante ci siano più strade che si intersecano, l'ospedale Amedeo di Savoia, l'Università, il Santo Volto. Lo stesso accade da-

vanti all'ospedale Maria Vittoria dove dovrei scendere dal 71 e salire sul tram 9. Per me usare i mezzi pubblici per andare a lavorare è impossibile. Ho dovuto organizzarmi». Ma da cittadino Albano si chiede come il Comune ha intenzione di aiutare lui e gli altri che potrebbero trovarsi nella sua situazione. «Anche perché a Torino è praticamente impossibile accedere ad eventuali buoni taxi. Io sono in graduatoria, ma non sono mai riuscito a beneficiare del contributo perché i fondi sono limitati. Comunque sarebbe un supporto minimo. Lo esaurirei in quattro giorni di lavoro».

Albano ha raccontato la sua storia anche a Marco Bonghi, il presidente dell'Aprì, l'associazione Pro retinopatici e ipovedenti. Però adattare un impianto sema-

forico ai non vedenti può costare anche diecimila euro. E così, a Torino, il quadro è desolante: solo il 13,7 per cento dei semafori è "sonorizzato" anche se la quota è in leggero miglioramento. Nel 2018 sono stati adattati sette attraversamenti, due saranno completati a breve e nei prossimi mesi verranno sistemati tutti gli impianti di via Nizza da corso Vittorio a piazza Carducci.

La Città prova a fare il possibile. Il resto, almeno al momento, sembra lo debbano fare i cittadini e anche a proprie spese. «Due anni fa, prima di iniziare nella mia attuale azienda, avevo provato il percorso. Sapevo che c'era una difficoltà. Ma non avrei mai rinunciato al lavoro dei miei sogni».

L. Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il percorso
Nella zona dell'ufficio, nel complesso Piero della Francesca, non ci sono semafori sonori



Nasce da questo la decisione dell'ospedale Koelliker di attivare, da ieri, un suo centro di terapia del dolore per trattare formicolii, bruciori e quella sensazione di essere punti da tanti spilli che spesso avverte chi soffre di dolore cronico.

«La decisione di avviare il servizio parte anzitutto dall'esperienza diretta che abbiamo con i nostri pazienti — spiegano al Koelliker —. Molti di loro sono anziani e patiscono il dolore cronico collegato a problemi all'anca o al ginocchio. Forse non è un caso che i diecimila volantini fatti stampare per fare conoscere il centro siano già esauriti».

A dirigere il servizio è l'anestesista Evangelos Panagiotakos. «Il dolore cronico — spiega — si considera una malattia che ha un impatto negativo enorme su tutti gli aspetti della vita di una persona. Il mal di schiena è la principale causa di invalidità al mondo, Italia compresa».

Al Koelliker prima visita di terapia antalgica dura non meno di un'ora e consiste anzitutto in una conferma della diagnosi, «con ecografie ed esami del sangue che, se necessari, vengono eseguiti immediatamente», prosegue il medico. Un primo consulto personalizzato e, dunque, a pagamento. Tutte le prestazioni successive — dalla radiofrequenza alle infiltrazioni alle denervazioni — sono invece sostenute dal Sistema sanitario. Interventi minimi invasivi effettuati con anestesia locale e quindi adatti anche a pazienti anziani.

Lorenza Castagneri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda



● Giancarlo D'Errico, 64 anni, è vicepresidente di Anffas Torino, all'interno della quale è nato il progetto della guida turistica per i disabili

● Ricopre anche l'incarico di presidente di Fish Piemonte

LA NOVITÀ

Città accessibile con guide turistiche per i disabili

Ti informi, prenti, spendi. Eppure quando si va in vacanza il rischio di restare fregati c'è. Per tutti. Ma per chi convive con una disabilità un po' di più. «Online si trova qualche informazione sull'accessibilità di hotel, musei, altri luoghi pubblici. La realtà, però, può essere molto diversa. Vogliamo evitare che i turisti disabili che visitano la nostra città abbiano brutte sorprese», racconta Giancarlo D'Errico, vicepresidente dell'Anffas Torino, l'associazione delle Famiglie di persone con disabilità intellettiva e relazionale.

Di qui l'idea: mettere a disposizione dei disabili che vogliono trascorrere qualche giorno a Torino, dietro compenso, una guida turistica formata che, prima del viaggio, possa aiutarli a pro-

grammare al meglio la loro visita e, una volta sul posto, li accompagni tra vie e negozi evitando scalini, ostacoli, difficoltà di ogni genere. Come se fosse un loro «amico in città».

E infatti il nome scelto per il progetto è «Cityfriend». «Ipotizziamo che ogni anno a Torino arrivano 120 mila turisti con disabilità. Senza contare chi è temporaneamente disabile per un incidente o gli anziani. Se ne coinvolgessimo anche soltanto un decimo, cioè 12 mila persone, sarebbe un gran risultato», confessa D'Errico.

La pecca è che i tempi sono lunghi. Il sistema non sarà attivo prima dell'autunno e, dunque, chi sta pensando a un weekend primaverile visita Mole non potrà ancora basarsi sulle indicazioni di un «local» con l'attenzione

per l'accessibilità.

«D'altra parte l'iniziativa non è finanziata da nessun ente pubblico». In più è previsto anche un altro servizio: un sito accessibile gratuitamente con le informazioni aggiornate su tutti i luoghi fruibili da chi da diverse disabilità, da quelle di tipo motorio a quelle sensoriali tipo l'ipovisione.

In queste settimane i tecnici si stanno occupando della parte informatica. Nel



I numeri
Ipotizziamo che ogni anno in città arrivino 120 mila turisti con disabilità

frattempo, inizierà il censimento delle strutture ricettive che rispondono ai criteri richiesti e partirà la formazione delle guide turistiche interessate a diventare ambasciatrici della «Torino per tutti».

«In un periodo in cui l'automazione è sempre più spinta, abbiamo voluto puntare sulla forza delle persone — spiega ancora D'Errico —. Il turista disabile potrà contattare qualcuno in carne e ossa, parlargli al telefono o via Skype e dall'altra parte troverà un esperto «fisico» in grado davvero di dirgli se può godere pienamente di un luogo senza sgradite sorprese». E Genova sta già pensando di copiare l'idea.

Ne va anche del giudizio complessivo per la città.

L. Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA