



Zone a Transizione Limitata

I gap di mobilità sostenibile a
Torino

RAPPORTO ZTL

Zone a Transizione Limitata

Torino

Analisi territoriale della mobilità sostenibile per CAP

Autori

Marco Talluri - Kyoto Club
Claudio Magliulo - Clean Cities Campaign Italia
Antonio Cittadino - Università di Torino

Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Edizione 2025

INDICE

Introduzione.....	4
Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile.....	6
Metodologia.....	8
Zonizzazione CAP.....	8
Tematiche trattate e indicatori utilizzati.....	8
Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile.....	9
Torino.....	11
CAP per le principali zone di Torino	11
Reddito.....	14
Densità abitativa.....	16
Ciclabilità.....	18
Pedonalità	21
Diffusione del trasporto pubblico.....	23
Intensità dell'offerta di trasporto pubblico.....	25
Motorizzazione privata.....	27
Motorizzazione privata più inquinante.....	29
Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile	31
L'espansione online del rapporto	34
Le fonti.....	35
Dati di base (popolazione, reddito, territorio)	35
Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali)	35
Mobilità privata (motorizzazione).....	35
Trasporto pubblico.....	35
Ringraziamenti.....	36
Appendice statistica: dati.....	37

Introduzione

di Claudio Magliulo, Coordinatore nazionale Clean Cities Campaign

Torino è una città che sta vivendo una fase cruciale della propria transizione ecologica. I dati del presente rapporto, elaborati su base CAP, raccontano una città che ha già imboccato la strada della sostenibilità, ma che resta ancora profondamente segnata da disuguaglianze territoriali e sociali. L'obiettivo di questa analisi non è soltanto misurare la mobilità sostenibile, ma leggere la città attraverso le sue contraddizioni: capire dove e per chi la transizione funziona, e dove invece rischia di lasciare indietro interi quartieri.

Una città divisa in due velocità

L'indice sintetico di mobilità sostenibile mostra un quadro chiaro: il Centro Storico (10121) e il Centro Est (10124) raggiungono il punteggio massimo (100), seguiti da Gran Madre-Madonna del Pilone (10133, 98). In fondo alla classifica si trovano San Salvario (10125), Campidoglio (10145) e Barriera di Milano (10153), con valori inferiori a 10.

Questa polarizzazione coincide con le differenze socio-economiche: dove si concentrano redditi più alti, funzioni urbane e servizi, la mobilità è più sostenibile; dove prevalgono vulnerabilità economiche, densità abitativa e distanza dal centro, la dipendenza dall'auto è quasi totale.

Ciclabilità e pedonalità ancora centrali

Il dato sulla ciclabilità resta sotto la media europea: nessuna zona di Torino raggiunge i 10 km di piste ogni 10.000 abitanti, con il massimo registrato a Cavoretto (8,5 km/10.000 ab.).

Le aree pedonali si concentrano quasi esclusivamente nel centro (oltre 60.000 m² nel solo 10123 - Centro Nord Est) e restano marginali in periferia.

Questa distribuzione conferma che la qualità dello spazio pubblico e la mobilità dolce continuano a coincidere con la centralità urbana, non con il bisogno sociale.

L'auto come elemento strutturale

Nonostante i progressi nella rete di trasporto pubblico e nelle politiche di limitazione del traffico, Torino resta una città con un tasso di motorizzazione elevato.

Il dato più alto si registra a Pozzo Strada-Cenisia (10137), con 1.560 auto ogni 1.000 abitanti, seguito dal Centro Storico (1.293). Per alcune zone centrali il dato può tuttavia essere accentuato dall'elevato numero di auto aziendali che risultano attribuite alla sede centrale di grandi aziende, e alle seconde e terze auto di proprietà dei residenti, ma localizzate altrove, ad esempio al mare o in montagna.

In molte zone, più della metà del parco veicolare è ancora costituito da auto Euro 4 o inferiori: ad Aurora (10152) si arriva al 60%, e al 55% in Centro Nord (10122).

Ciò significa che la transizione energetica dei trasporti non può essere lasciata al mercato: richiede politiche pubbliche attive e incentivi mirati alle fasce più vulnerabili.

Un trasporto pubblico efficiente ma diseguale

L'offerta di trasporto pubblico locale è di alto livello nelle aree centrali, con oltre 1.400 corse per 1.000 abitanti nel 10121, ma cala drasticamente nelle zone periferiche come Campidoglio (10145) e Barriera di Milano (10153). D'altra parte nelle zone centrali il servizio è utilizzato anche da un gran numero di city users.

Questa disomogeneità compromette la capacità del TPL di rappresentare un'alternativa reale all'auto privata, proprio nei quartieri che ne avrebbero maggiore necessità.

Torino e la sfida della transizione equa

Negli ultimi anni Torino ha fatto scelte importanti: l'ampliamento della rete ciclabile, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la (pur minuscola) ZTL ambientale, la riduzione dei limiti di velocità e il rafforzamento dei servizi di trasporto rapido di massa. Tuttavia, i dati dimostrano che la transizione non potrà dirsi compiuta finché non sarà anche inclusiva.

Per Kyoto Club e Clean Cities Campaign, la mobilità sostenibile non è un obiettivo tecnico, ma una politica di giustizia urbana.

Significa ridurre le distanze tra i quartieri, garantire pari accesso ai servizi e liberare lo spazio pubblico dal dominio dell'auto, restituendolo alle persone.

La giustizia climatica come visione di città

L'indicatore sintetico del rapporto conferma che dove cresce l'offerta pubblica e la rete ciclabile, migliorano anche salute e qualità ambientale. Torino può diventare un laboratorio nazionale di giustizia climatica, capace di dimostrare che sostenibilità ed equità possono avanzare insieme.

La transizione ecologica non è un processo neutrale: è una scelta politica. E Torino, città industriale per eccellenza, ha oggi l'opportunità di trasformarsi nella capitale della mobilità giusta, costruendo una città più accessibile, vivibile e solidale.

Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

Questo studio costituisce in qualche modo la prosecuzione di un ampio lavoro iniziato nel 2022 con l'analisi e sintesi dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di sei città: Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino e del successivo lavoro di confronto, utilizzando la metodologia DPSIR, dei dati relativi alla mobilità in queste città e negli altri otto comuni capoluogo di città metropolitana. Lavoro che è confluito nell'edizione 2023 del rapporto Mobilitaria, insieme ad una nuova modalità di analisi e rappresentazione di quei dati, sotto forma di "Divario" rispetto a target di mobilità sostenibile e decarbonizzazione indicati per ciascuna componente della mobilità, verso il traguardo del 2030.

Nel 2023, poi, è stata continuata l'analisi e sintesi dei PUMS anche per le altre città metropolitane (Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria, Venezia) nonché per i quattro comuni (Bergamo, Padova, Parma, Prato) – insieme a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Torino – che partecipano alla "Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030" della Commissione Europea..

Questo impegno è continuato con la pubblicazione nell'agosto 2023 dell'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, dedicato a queste 18 città italiane, una risorsa a disposizione di amministratori, giornalisti e società civile.

Nelle pagine dell'Osservatorio, oltre ai rapporti sora citati, sono disponibili oltre 600 grafici - disponibili anche in versione interattiva con la possibilità di scaricare i relativi dati in formato aperto – nei quali sono presentati i principali indici che rappresentano la situazione della mobilità in queste realtà: Mobilità privata, Mobilità attiva, Mobilità condivisa e elettrica, Trasporto pubblico, Ripartizione modale, Previsioni PUMS, Emissioni CO2, Impatto sulla salute, Incidenti stradali, Qualità dell'aria, Traffico.

Gli indici sono presentati in modo comparativo per le 18 città e per ciascuna di esse poi sono evidenziati i trend nel tempo e sono aggiornati tempestivamente, appena le informazioni sono rese disponibili dalle fonti utilizzate.

I dati presentati nei grafici fanno riferimento a fonti ufficiali, in particolare ISTAT, ma anche ISPRA ed EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente). Per alcuni temi specifici sono riportati anche i dati più recenti resi disponibili da fonti attendibili quali l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, ISFORT, ecc. ovvero elaborazioni a cura dell'Istituto Inquinamento Atmosferico del CNR (IIA-CNR) sulla qualità dell'aria e di Kyoto Club sui PUMS e sul divario delle città rispetto ad obiettivi di mobilità sostenibile al 2030. Dall' Urban PM2.5 Atlas, Air Quality in European Cities del JRC (Centro di Ricerche Comuni dell'Unione Europea) sono tratte le schede sulla quantificazione delle fonti emissive di PM2,5. Da GO-Mobility i dati relativi all'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere". Dal Tom Tom Traffic Index relativo alle città europee, i dati relativi ai tempi di spostamento ed alla velocità media che indicano la situazione del traffico cittadino.

Come si può capire, un quadro di riferimento sulla situazione della mobilità di questi 18 comuni che ben difficilmente è possibile trovare altrove.

Al contempo, sempre per le stesse realtà trattati nella parte "statistica" viene effettuato quotidianamente uno screening delle notizie che appaiono sui media e/o diffuse da parte delle realtà istituzionali e associative, riportando notizie su quanto avviene su questi temi. Nel primo anno di attività sono state pubblicate oltre 1.800 notizie.

Anche in questo caso si tratta di uno spazio informativo che può costituire davvero un riferimento utile per tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati a sapere cosa succede nel campo della mobilità urbana in queste grandi e medie città italiane.

Con questo studio andiamo a "leggere" la situazione della mobilità che abbiamo visto a livello comunale, utilizzando sostanzialmente gli stessi indicatori, "scendendo" però ad una dimensione ancora più di dettaglio, quella delle zone CAP per quanto riguarda Torino.

Analoghi studi sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione per Bari, Bologna, Firenze, Milano, Napoli e Palermo. In futuro saranno realizzati anche per le altre città monitorate dall'Osservatorio.

Un tentativo che riteniamo costituisca un interessante approfondimento delle conoscenze su queste tematiche, che potremo in futuro replicare per alcune altre città trattate nell'Osservatorio.

Metodologia

Essendo l'intento del rapporto quello di analizzare la situazione delle città scendendo ad un livello territoriale maggiormente di dettaglio rispetto all'ambito comunale, è stato necessario individuare una articolazione sub-comunale che potesse avere le caratteristiche di reperibilità, significatività per i fenomeni indagati, coerenza fra le varie realtà e replicabilità per future analisi in altre città.

Trattando questioni legate alla mobilità abbiamo ritenuto di non utilizzare zonizzazione di dimensioni troppo ridotte (come le sezioni di censimento) o come le circoscrizioni comunali, adottate con criteri specifici da parte di ogni Amministrazione comunale.

Zonizzazione CAP

La scelta è quindi caduta sulle zonizzazioni dei Codici di Avviamento Postale (CAP) adottati con criteri uniformi in tutte le città italiane.

Tutte le grandi e medie città hanno più CAP, che identificano caseggiati, quartieri, aree cittadine, il criterio che sta alla base di queste suddivisioni è principalmente logistico, ma tenendo conto dei dati che genera una singola porzione di territorio, come ad esempio volumi di traffico postale, dovuto ad una maggiore o minore presenza antropica, e, quindi, anche una qualche correlazione con i determinanti di mobilità.

I CAP a livello territoriale hanno subito dei cambiamenti non solo di assegnazione numerica dei nuovi territori createsi nel tempo, ad esempio nuove province, ma hanno anche un legame sullo sviluppo o abbandono di aree urbane o periferiche, come succede per le sezioni di censimento e le zone statistiche con finalità e scopi di raccolta dati a livello censuario, e quindi assicurano una significatività che si mantiene anche nel tempo.

Tematiche trattate e indicatori utilizzati

Così come nei rapporti precedenti (cfr. Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile) di cui questo studio rappresenta la naturale prosecuzione, le tematiche prese in considerazione sono state quelle della mobilità privata, mobilità attiva, trasporto pubblico e mobilità condivisa.

Queste componenti della mobilità sono state analizzate utilizzando opportuni indicatori

- Tasso di motorizzazione
- Composizione del parco veicolare per classe emissiva Euro
- Estensione piste ciclabili
- Estensione aree pedonali
- Diffusione sul territorio (n. fermate) del trasporto pubblico locale
- Intensità (n. corse) del servizio di trasporto pubblico locale

Al fine di rendere confrontabile la situazione nelle varie zone CAP tutti questi indicatori sono stati rapportati a due dimensioni che in qualche modo "contestualizzano" il dato e cioè l'estensione territoriale della zona CAP (kmq) e la popolazione residente (n. abitanti). Gli indicatori così costruiti hanno carattere in qualche modo "complementare", in quanto vediamo che alcune zone sono

estese e hanno pochi abitanti e viceversa altre zone sono di dimensioni più ridotte e con maggior numero di abitanti; naturalmente questo ha riflessi importanti sulla mobilità, sia in termini di domanda che di offerta.

Per evidenziare lo scostamento fra le varie zone cittadine per ogni indicatore è stato calcolato il rapporto fra il dato della singola zona CAP ed il dato medio cittadino.

Sono stati quindi costruiti INDICI SINTETICI normalizzati (0-100) per le principali dimensioni prese in considerazione:

- Ciclabilità
- Pedonalità
- Motorizzazione privata
- Motorizzazione privata più inquinante
- Diffusione del trasporto pubblico
- Intensità del trasporto pubblico

Questi indici sintetici, quindi, evidenziano le zone CAP con una migliore situazione complessiva di ciclabilità, pedonalità, ecc. (=100) e per i valori inferiori a 1 la "distanza" delle altre zone CAP rispetto a questa "eccellenza".

Al fine di interpretare il significato degli indici così prodotti abbiamo considerato fondamentalmente tre elementi di valutazione per individuare le differenze più significative fra le diverse zone CAP:

- la dimensione centro / periferia, facilmente individuabile rappresentando tutti gli indici elaborati su mappe;
- la densità urbana (abitanti per kmq);
- il reddito medio.

Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile

Al fine di mettere a disposizione di tutti una valutazione riassuntiva della situazione, ed in particolare dello scostamento esistente fra le varie zone CAP delle singole città prese in esame, abbiamo selezionato dodici indicatori, considerando il loro rapporto con il dato medio cittadino:

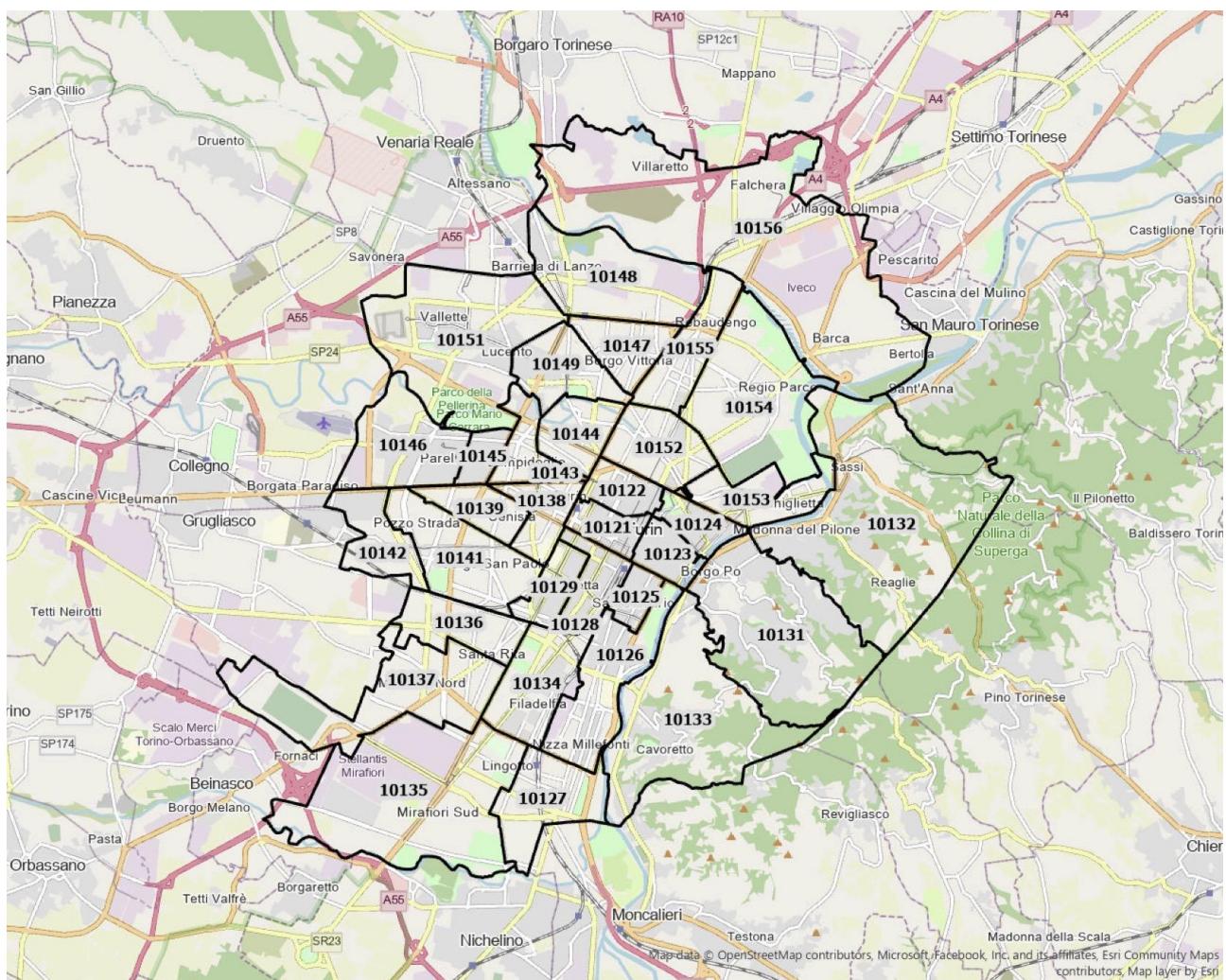
- ciclabilità (km_ciclab / 10000 abitanti)
- ciclabilità (km_ciclab / kmq)
- pedonalità (mq aree pedonali / 100 abitanti)
- pedonalità (mq aree pedonali / kmq)
- motorizzazione privata (auto / 1000 abitanti)
- motorizzazione privata (auto / kmq)
- motorizzazione privata più inquinante (auto + inquinanti / 1000 abitanti)
- motorizzazione privata più inquinante (auto + inquinanti / kmq)
- diffusione tpl (fermate /1000 abitanti)
- diffusione tpl (fermate / kmq)
- Intensità tpl (n.corse feriali / 1000 abitanti)
- Intensità tpl (n.corse feriali / kmq)

Successivamente la sommatoria del risultato di ciascun indicatore è stata normalizzata 0-100, producendo un **"Indicatore sintetico di mobilità sostenibile"**.

Proprio in relazione alla denominazione di questo indicatore, gli indici relativi alla motorizzazione privata sono stati considerati come un fattore negativo e quindi con il segno “-“ nella sommatoria algebrica operata.

Questo indicatore, quindi, evidenzia le zone CAP con una migliore situazione complessiva di mobilità sostenibile (=100) e per i valori inferiori a 100 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

Torino



CAP per le principali zone di Torino

10121: Centro storico. Questa zona si trova nel cuore di Torino e include parte del centro storico, con importanti vie commerciali, caffè storici, e monumenti come la Mole Antonelliana e Piazza Castello.

10122: Centro nord. Anche questa area è centrale, nota per la sua vivace vita culturale e commerciale. Qui si trovano musei, gallerie d'arte e vari eventi pubblici.

10123: Centro nord-est. Include aree residenziali e commerciali, con numerosi ristoranti, bar e negozi. È un'area frequentata, vicino a diversi luoghi di interesse storico.

10124: Centro est. zona nota per la sua atmosfera vivace, ristoranti etnici e una vita notturna attiva.

10125: San Salvario: Quartiere storico situato vicino al centro, noto per essere una zona multiculturale, vivace e con un'ampia scelta di locali e ristoranti.

10126: Lingotto, Nizza Millefonti. Aree più periferiche rispetto al centro, note per ospitare il Lingotto Fiere, il Museo dell'Automobile e Eataly. Ospita ospedali importanti come le Molinette e il Sant'Anna. Comprende anche il Parco del Valentino.

10127: Nizza Millefonti Area prevalentemente residenziale con alcune attività industriali ancora presenti. Comprende il palazzo della Regione e in costruzione la 'Città della salute' che prevede la ricollocazione di molte attività ospedaliere di Torino.

10128: Crocetta. Uno dei quartieri più eleganti di Torino, caratterizzato da edifici in stile Liberty e residenze di pregio. Zona tranquilla, con viali alberati e piazze raffinate.

10129: Crocetta, San Secondo. Un quartiere residenziale limitrofo alla Crocetta, anch'esso elegante e ben servito dai mezzi pubblici.

10131: Borgo Po. Gran Madre. Quartieri che si estendono lungo il fiume Po, caratterizzati da aree residenziali tranquille, verdi e ben collegate al centro città. Zona molto ambita per la vicinanza alla Collina torinese.

10132: Madonna del Pilone, Sassi. Quartieri che si estendono lungo il fiume Po. Zona prevalentemente collinare sulla quale si erge la Basilica di Superga.

10133: Cavoretto. zona oltre il fiume Po residenziale, ma comunque vicina al centro.

10134: Filadelfia. zona prevalentemente residenziale, ma include anche aree commerciali, industriali e spazi verdi. Vi si trova lo storico Stadio Filadelfia e l'attuale Stadio Olimpico.

10135: Mirafiori Sud. Zona periferica che ospita principalmente stabilimenti industriali e ampie aree residenziali.

10136: Santa Rita. Quartiere residenziale molto popoloso, con numerosi negozi, mercati,

10137: Mirafiori Nord. Quartiere storico legato all'industria automobilistica, oggi prevalentemente residenziale.

10138: Cit Turin. Quartiere elegante, noto per le sue architetture in stile Liberty, la vicinanza alla stazione ferroviaria di Torino Porta Susa e del campus del Politecnico di Torino.

10139: Cenisia. zona residenziali che si estendono verso la parte ovest della città

10141: San Paolo. Quartiere universitario e residenziale, conosciuto per la sua vivacità.

10142: Pozzo Strada. Zona ben servita e tranquilla, caratterizzata da residenze familiari.

10143: San Donato. ampie aree residenziali e spazi verdi. Vi si trovano vie storiche, come Corso Regina Margherita, che lo attraversa.

10144: Basso San Donato. zona a nord della città, con ampie aree residenziali e spazi verdi come il Parco Dora.

10146: Parella. Quartiere residenziale con ampie aree verdi come il Parco della Pellerina.

10147: Borgo Vittoria. Questa area è prevalentemente residenziale e si caratterizza per un'atmosfera tranquilla e familiare.

10148: Madonna di Campagna e Borgo Vittoria. Quartieri popolari con una forte impronta industriale e residenziale.

10149: Lanzo e Madonna di Campagna. Quartieri popolari a nord in un area ex-industriale ora riconvertita

10151: Le Vallette. Aree periferiche con grandi complessi residenziali.

10152: Aurora: Quartiere a nord del centro storico, conosciuto per la sua multiculturalità e la Dora Riparia, fiume che scorre attraverso la città.

10153: Vanchiglia. Quartiere studentesco e vivace, noto per la sua vita notturna e per la vicinanza al Campus universitario Luigi Einaudi.

10154: Barriera di Milano. quartiere nella parte nord-est di Torino, vicino alla confluenza tra il fiume Dora Riparia e il fiume Stura di Lanzo. È una delle aree storiche della città, conosciuta per il suo passato industriale e operaio.

10155: Falchera, Barriera di Milano. Questa area è situata a nord del centro città e presenta un mix di abitazioni residenziali, negozi e spazi verdi.

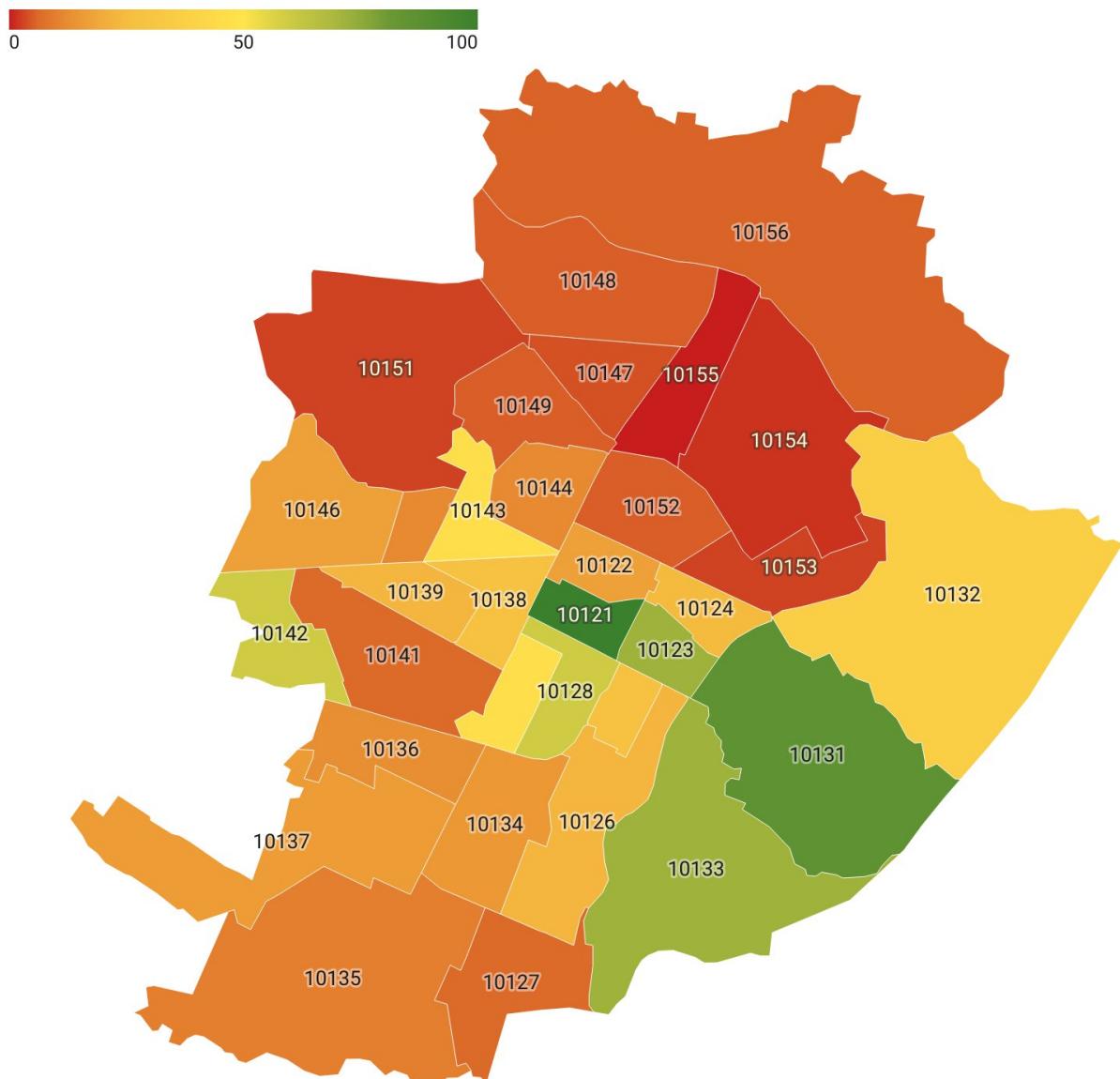
10156: Falchera, Regio Parco. Periferia nord alla confluenza tra il fiume Stura e il Po. Ha un'area residenziale con una varietà di edifici, tra cui appartamenti e case unifamiliari, ma anche grandi aree industriali.

Reddito

La mappa che mostra l'indice di reddito (che ricordiamo, come tutte le altre mappe proposte nel rapporto tiene conto sia del rapporto con il numero di abitanti che della superficie territoriale di ogni zona CAP) evidenzia in verde le zone “bene” di Torino, con particolare riguardo alla Collina a est con le zone di Borgo Po, Gran Madre, Madonna del Pilone, Sassi, Cavoretto (10131, 10132 e 10133), nonché a parte del Centro Storico (10121, 10123)

Viceversa i quartieri più popolari concentrano nelle zone nella parte settentrionale della città nelle zone di Barriera di Milano, Falchera, Vanchiglia (10154, 10155, 10156).

TORINO - INDICE DI REDDITO



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Agenzia delle Entrate • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_LWbFj/

TORINO- Indice di Reddito (normalizzato 0-100)

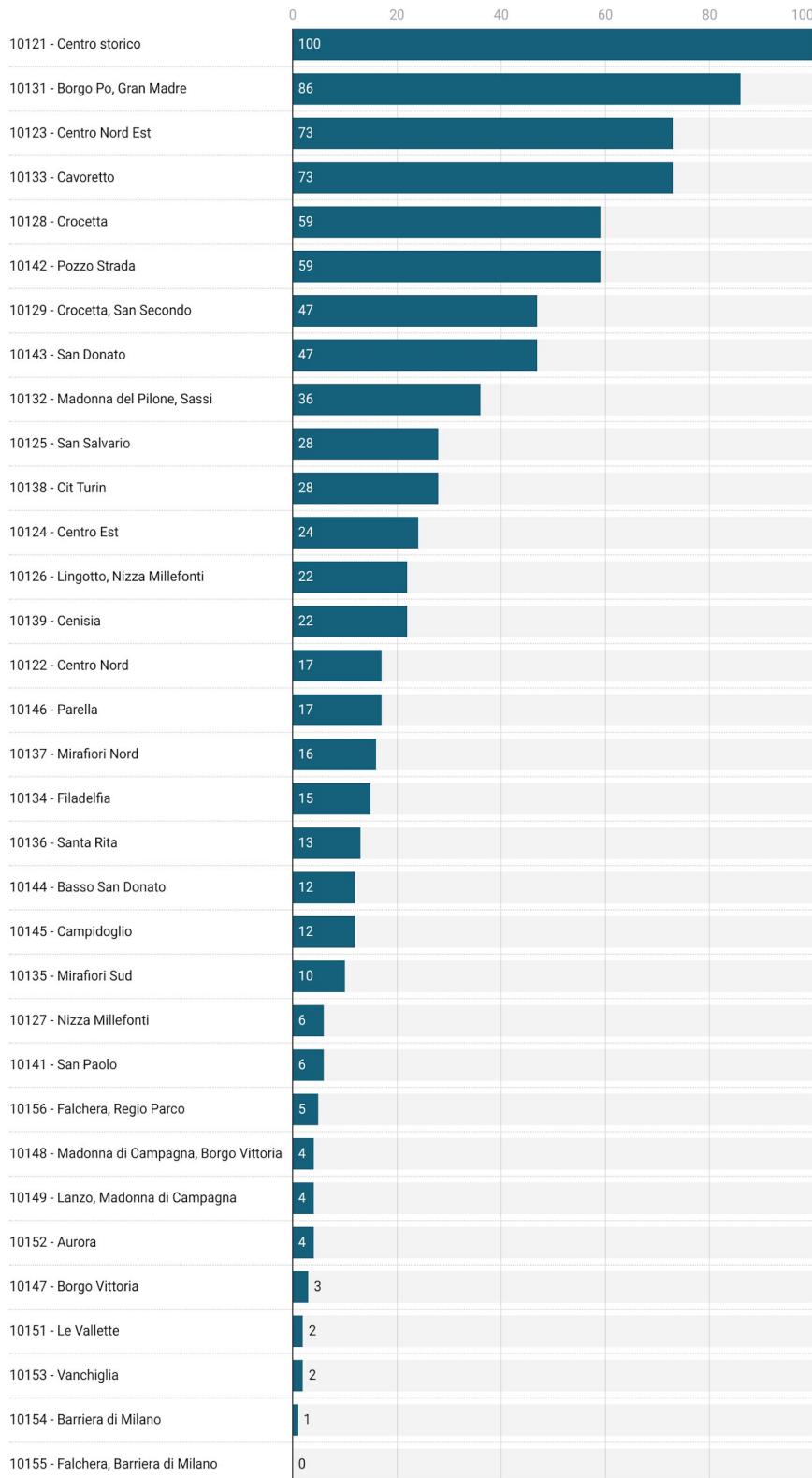


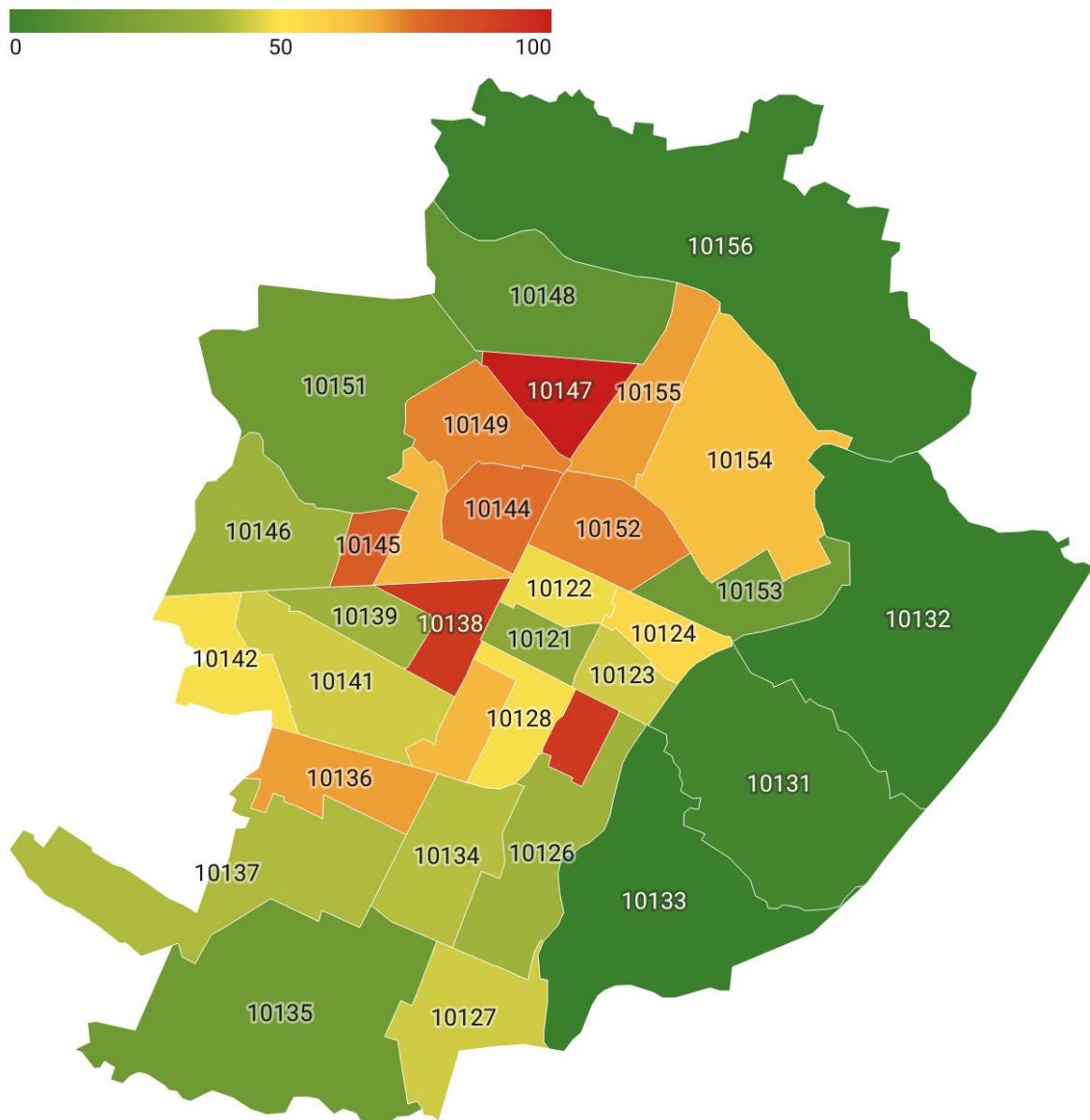
Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_5Vidc/

Densità abitativa

Complessivamente la città non presenta una densità abitativa elevata, le zone CAP con valori più elevate sono quelle che presentano una dimensione territoriale minore (10147, 10138), mentre la maggior parte delle altre, anche grazie alla estensione territoriale presentano valori decisamente più contenuti, con situazioni di minor densità nella parte collinare.

TORINO - INDICE DI DENSITA' ABITATIVA



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: https://www.datawrapper.de/_0Un9C/

TORINO- Indice di Densità abitativa (normalizzato 0-100)

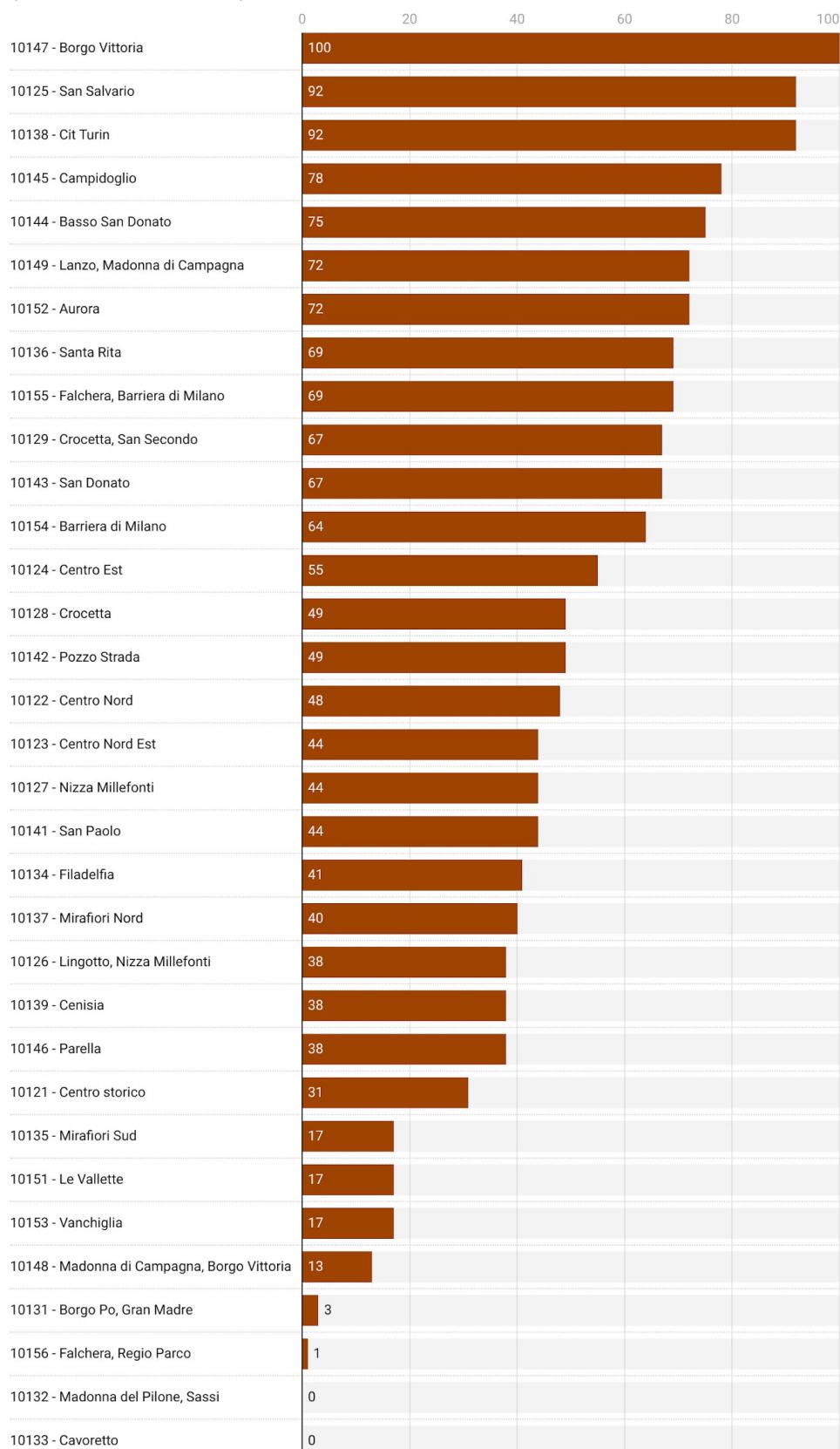


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: https://www.datawrapper.de/_gEY0D/

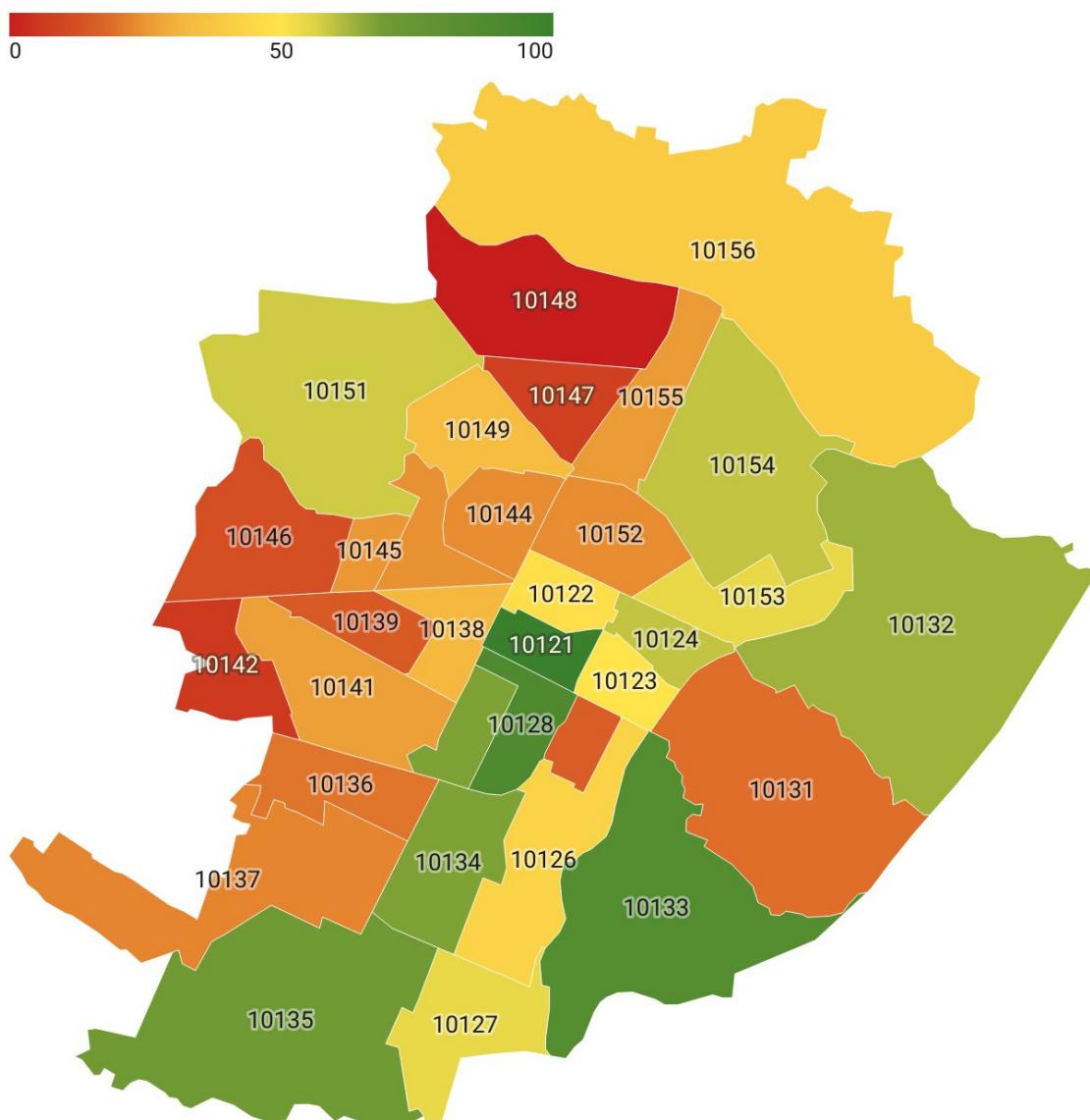
Ciclabilità

L'indice di ciclabilità (i dati disponibili non distinguono fra piste ciclabili, corsie ciclabili e percorsi promiscui) porta in primo piano in termini positivi principalmente la zona CAP 10121 del Centro Storico, seguita dall'adiacente zona 10128 Crocetta e dalla zona 10133 Cavoretto sul lungo Po.

Minore presenza di ciclabili, rispetto alla media cittadina si ha nelle zone verso nord ed est rispetto al centro cittadino.

Complessivamente nessuna zona cittadina raggiunge il target europeo di 10 km di ciclabili per 10mila abitanti per una città della dimensione di Torino. La più vicina è la 10133 Cavoretto con 8,5.

TORINO - INDICE DI CICLABILITÀ'



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Comune • Creato con Datawrapper

TORINO - Indice di Ciclabilità (normalizzato 0-100)

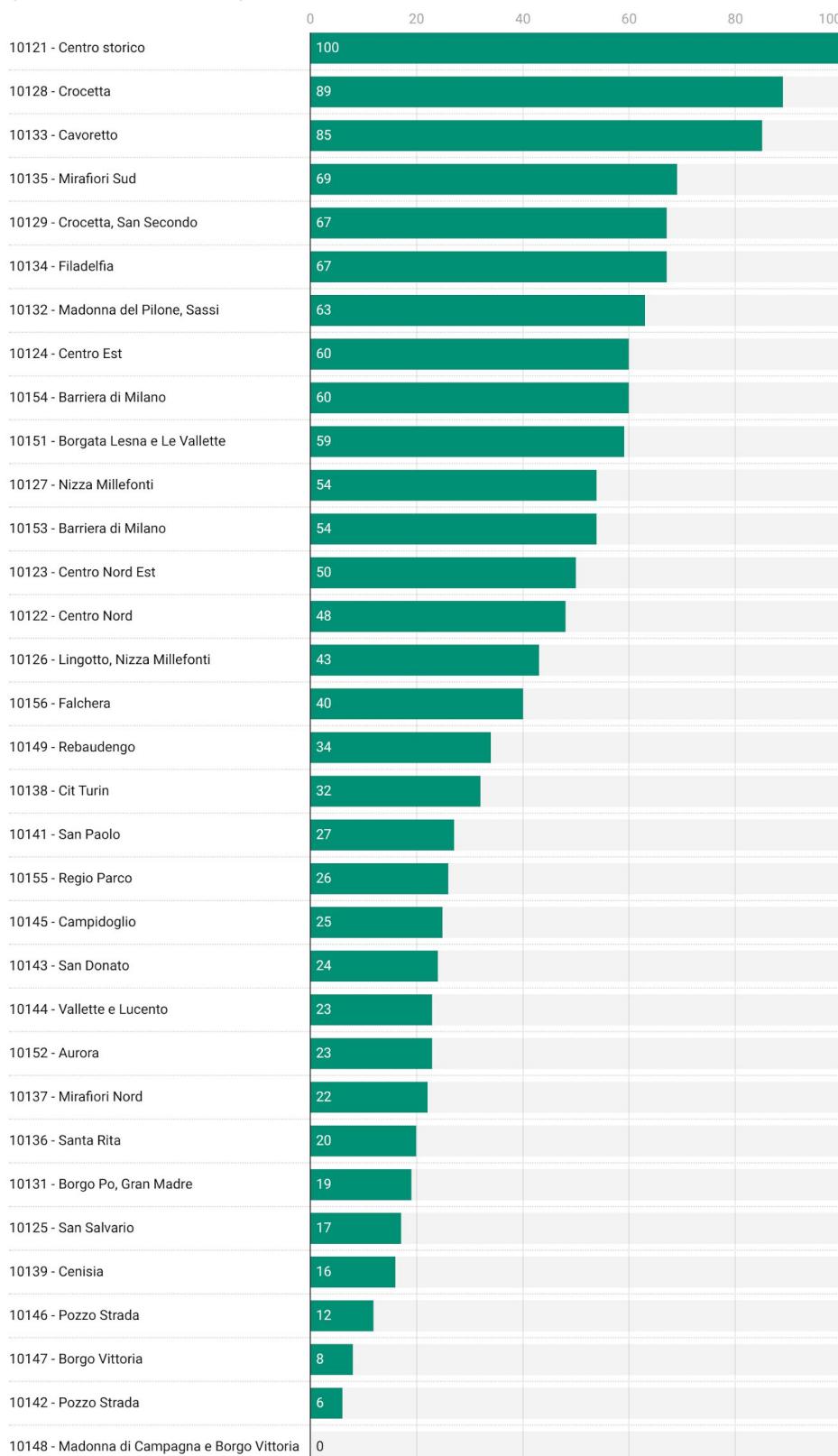


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/YUOGk/>

TORINO - Confronto ciclabili / 10.000 abitanti con target europeo al 2030

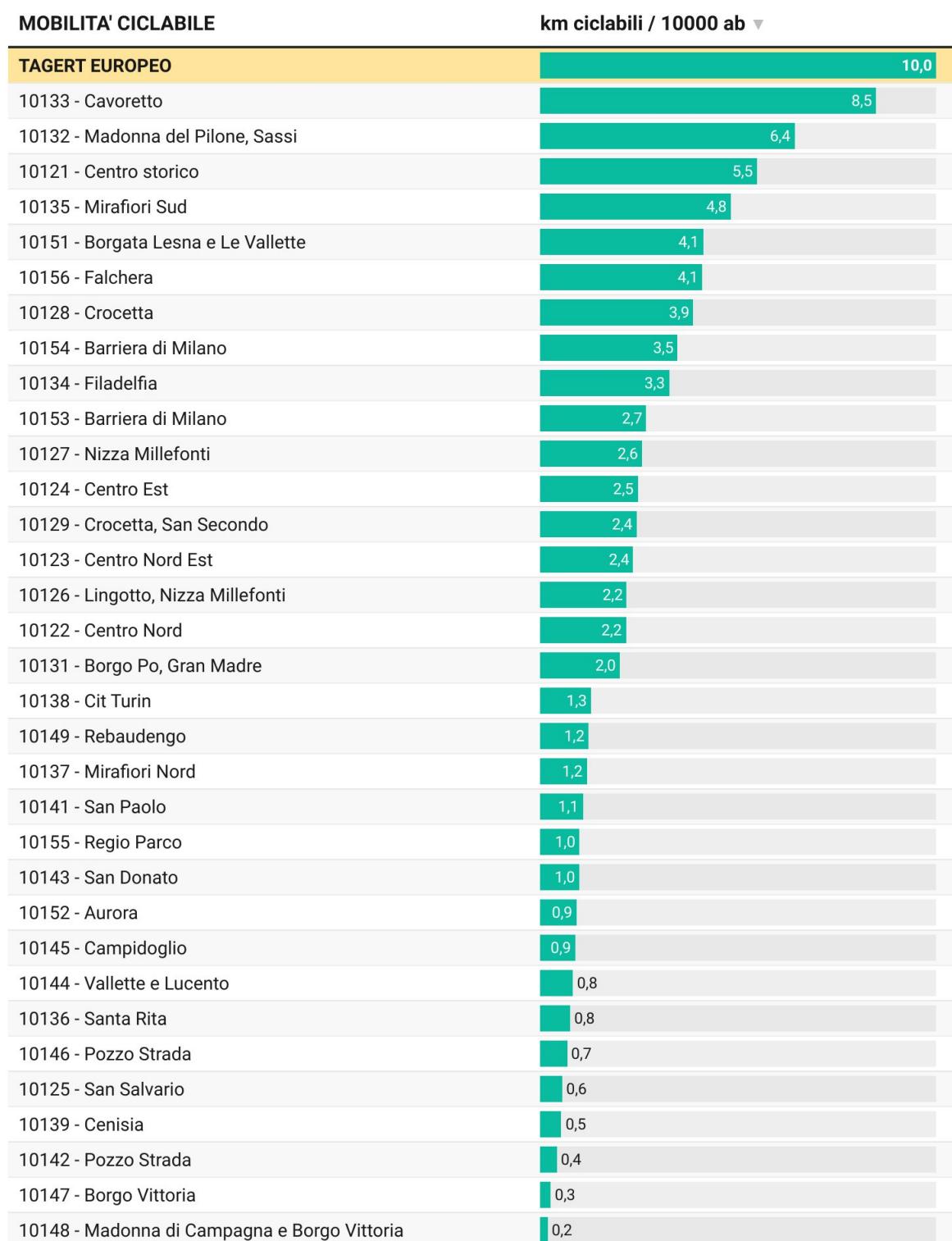


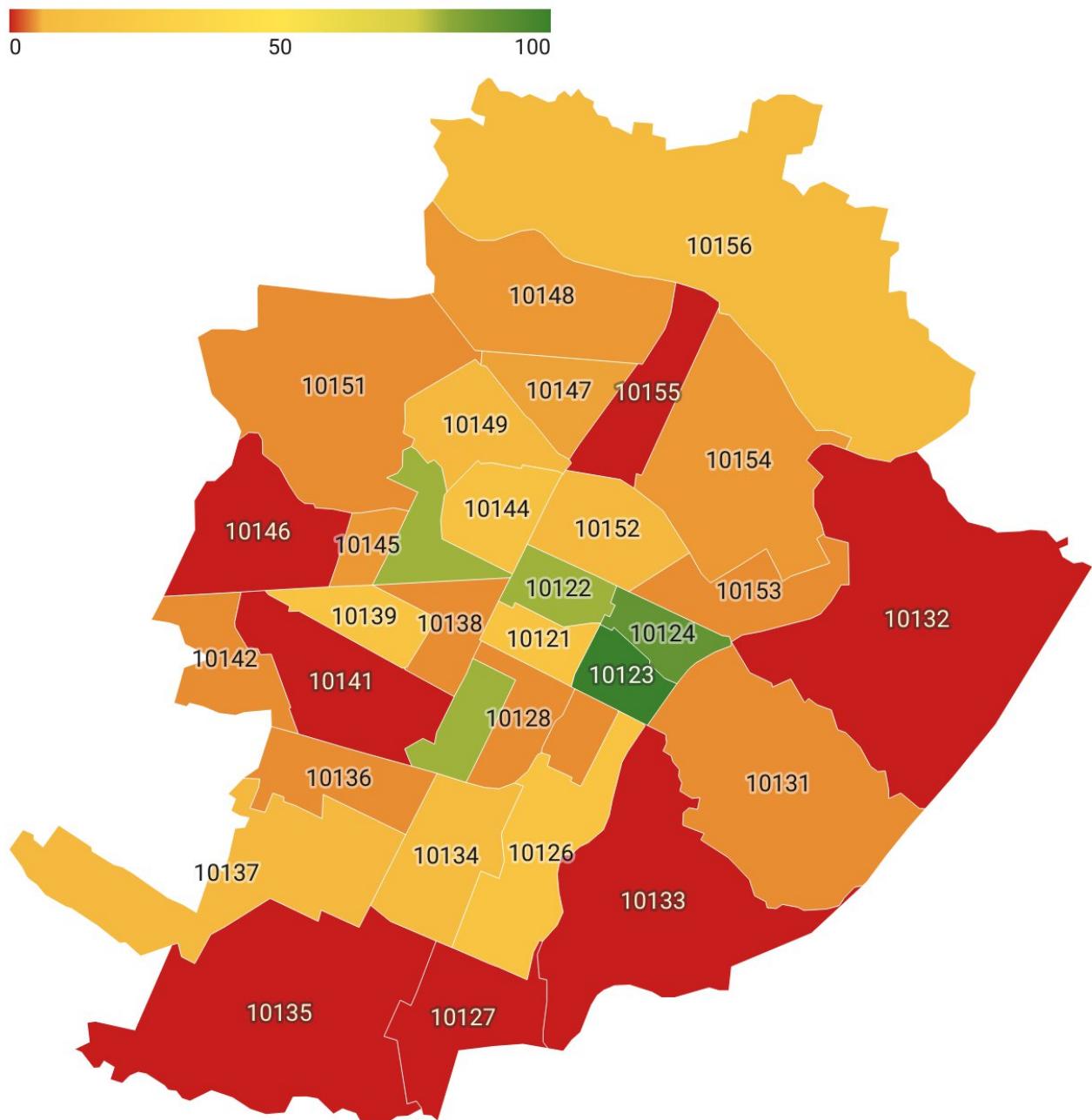
Tabella: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/4cCdT/>

Pedonalità

La mappa evidenza chiaramente come le zone pedonali sono sostanzialmente circoscritte nel Centro Storico, con ridotte situazioni localizzate in altre parti della città.

TORINO - INDICE DI PEDONALITA'



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Comune • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/IDD53/>

TORINO - Indice di Pedonalità (normalizzato 0-100)

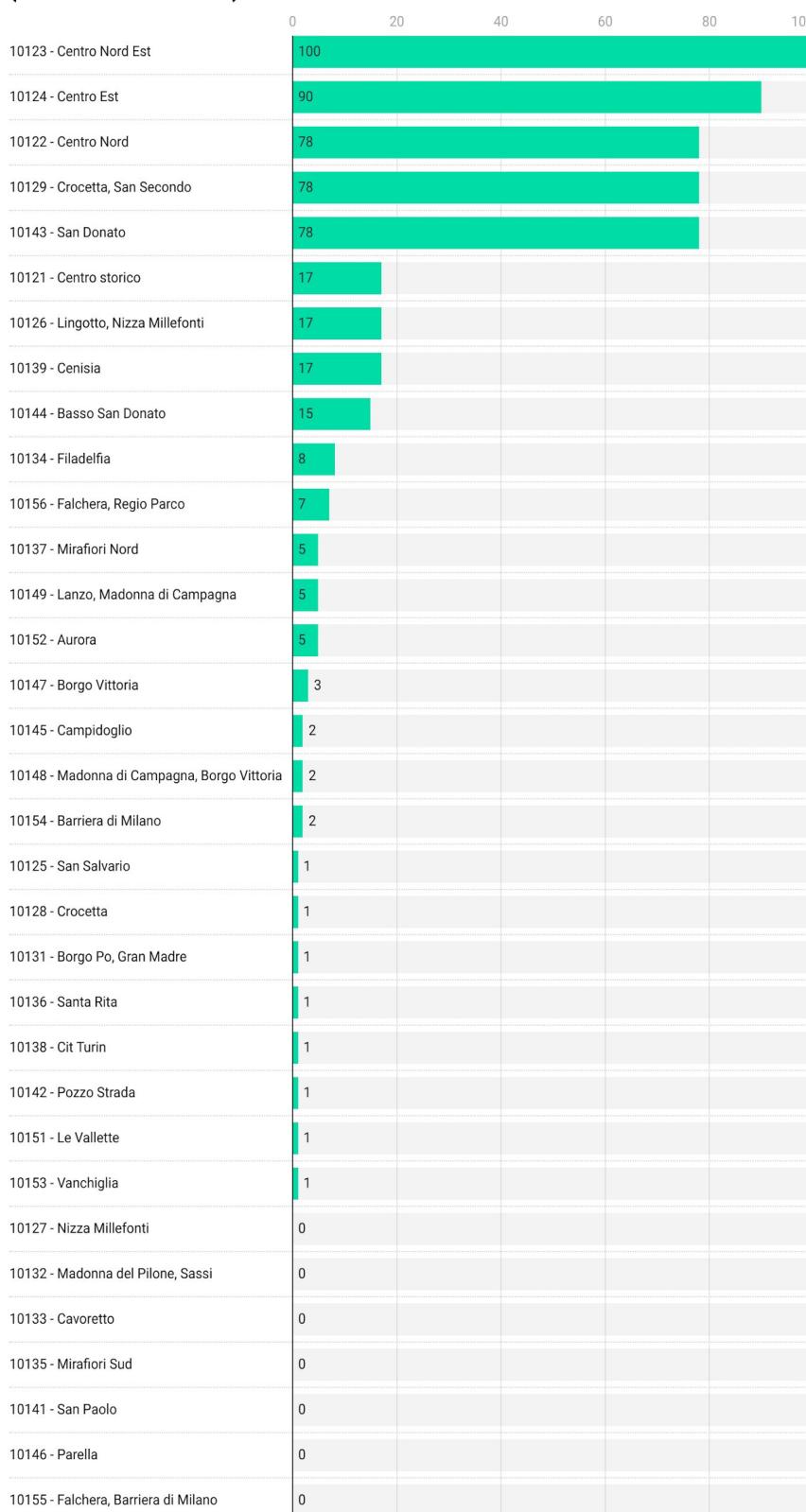


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

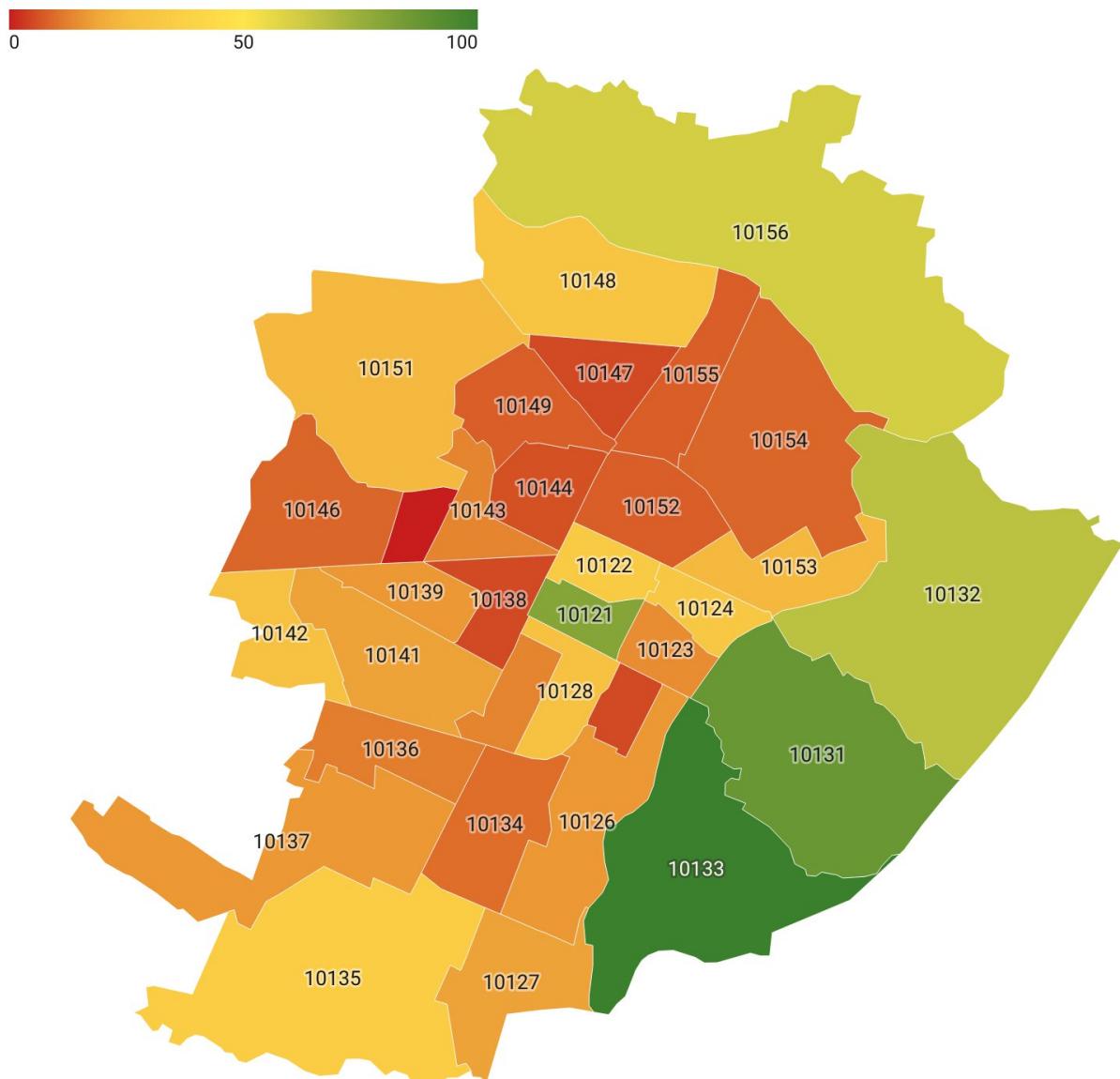
Versione interattiva grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/NV4Bh/>

Diffusione del trasporto pubblico

L'indice di diffusione del trasporto pubblico, che tiene conto del numero di fermate del TPL sia in relazione al numero degli abitanti che all'estensione territoriale, evidenzia come questa sia migliore essenzialmente nella parte che si sviluppa nella parte collinare orientale della città, oltre il fiume Po, nella zona settentrionale 10156 del Regio Parco e nel Centro storico

Si evidenziano altresì alcune zone CAP che presentano un maggior deficit di presenza del TPL, soprattutto in alcune zone circostanti il centro cittadino, soprattutto verso nord e verso ovest, in primo luogo la 10145 Campidoglio.

TORINO - INDICE DI DIFFUSIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: GTT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/qKQf1/>

TORINO - Indice di Diffusione del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

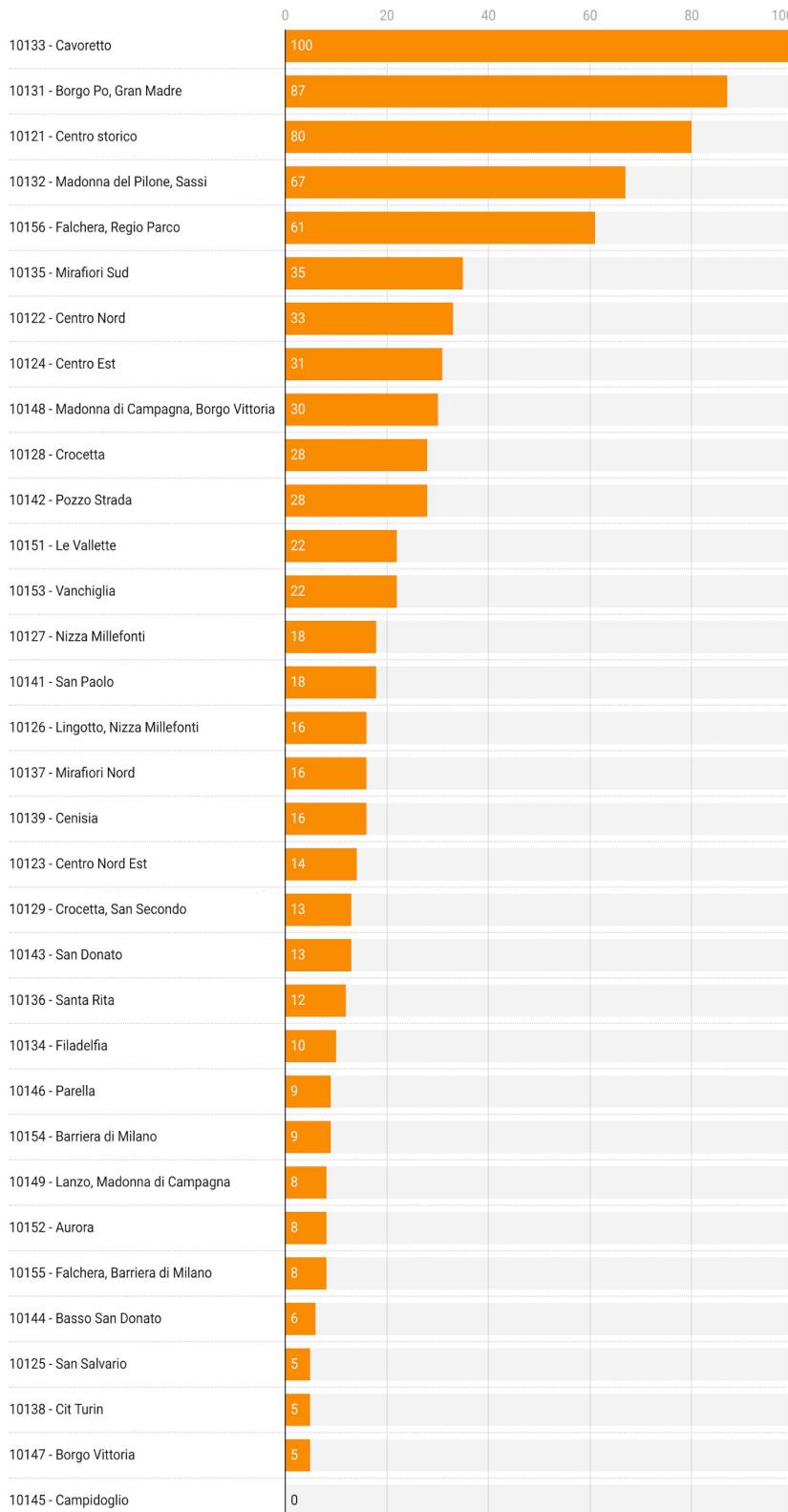


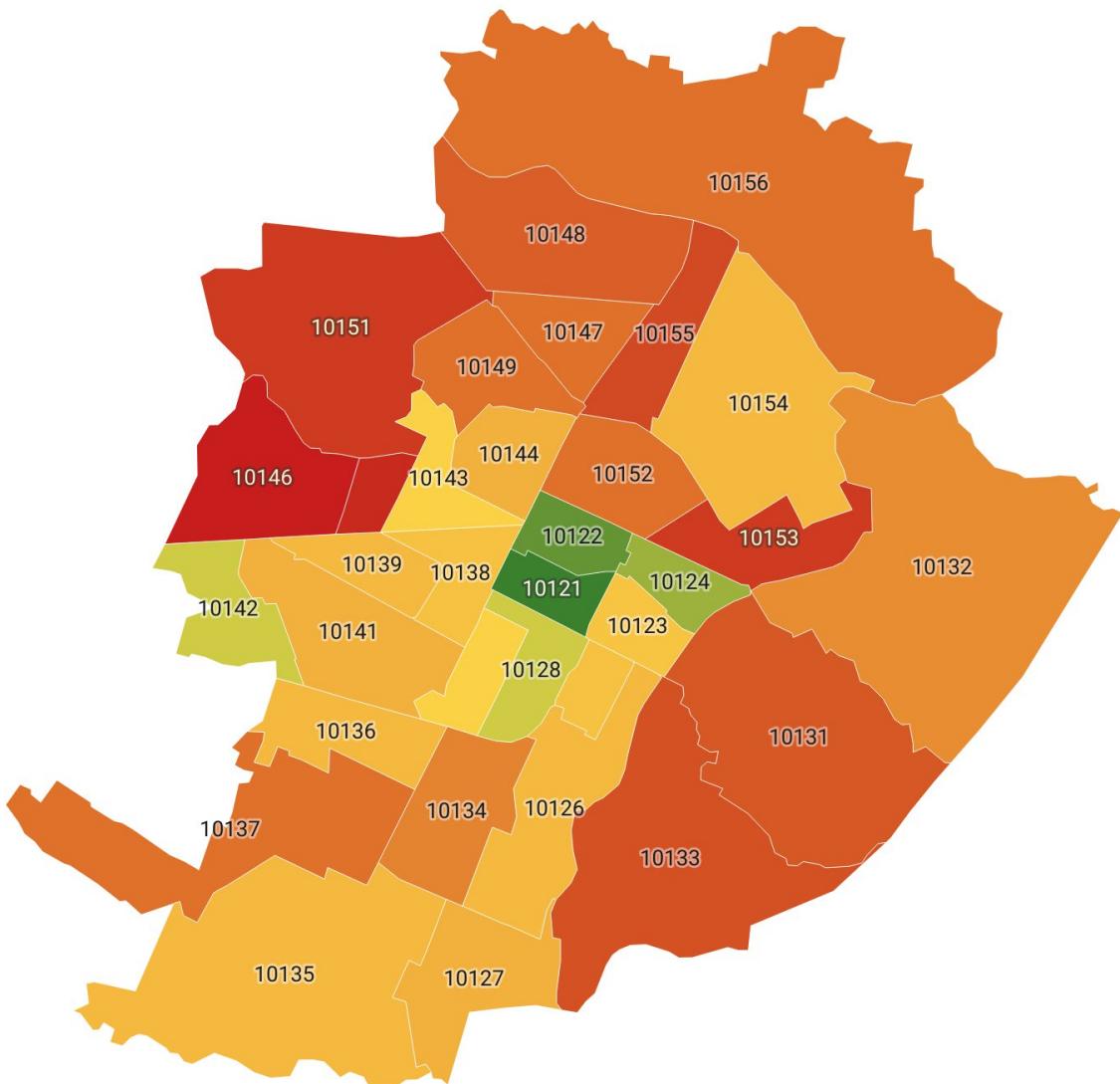
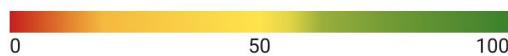
Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/YTgn4/>

Intensità dell'offerta di trasporto pubblico

La mappa che rappresenta l'indice di intensità del trasporto pubblico evidenzia una situazione piuttosto diversa rispetto a quella appena vista sulla sua diffusione. Viene evidenziata in modo piuttosto netto la differenza fra le zone centrali e il resto della città.

TORINO - INDICE DI INTENSITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: GTT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/3Fbgm/>

TORINO - Indice di Intensità del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

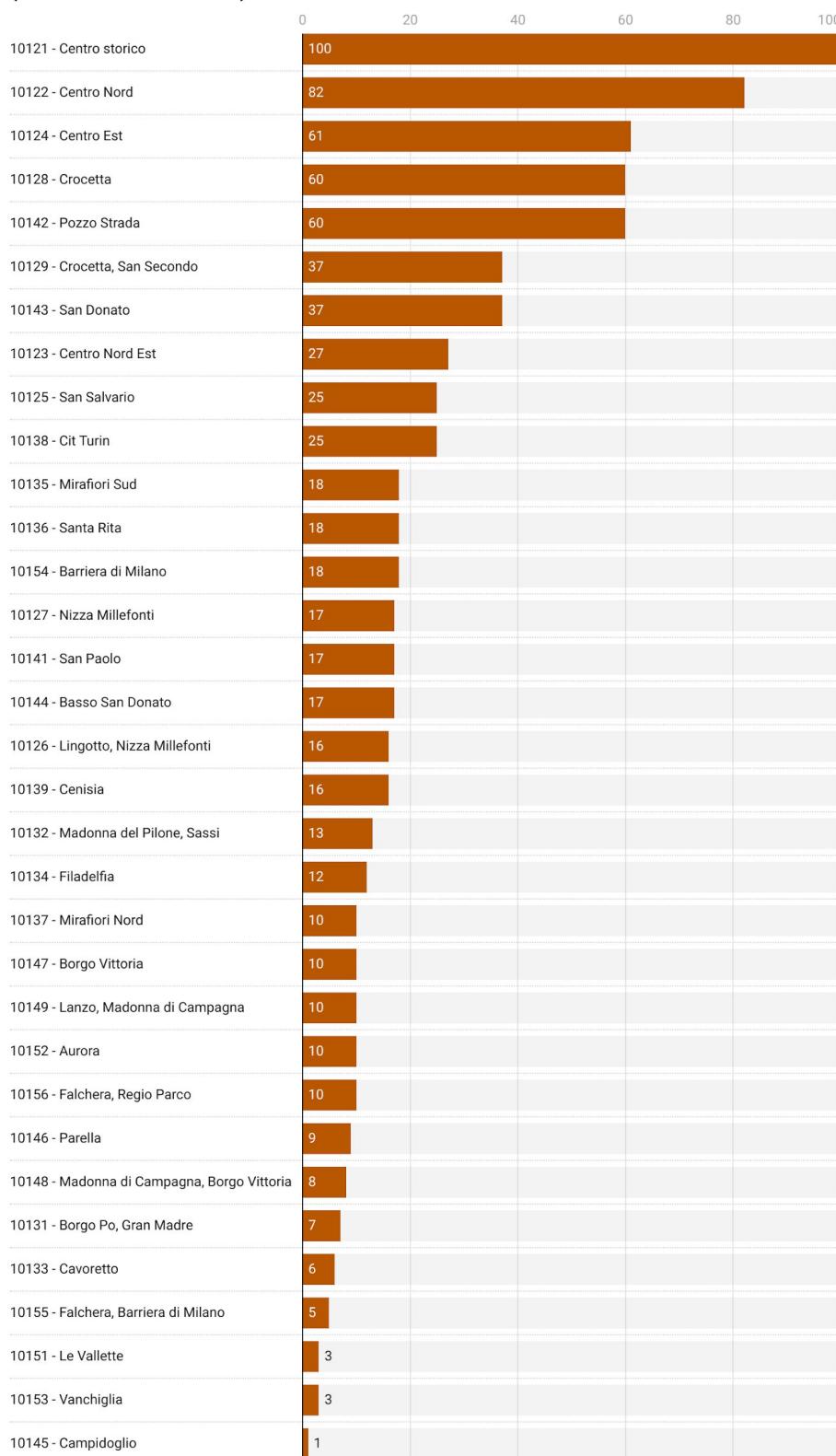


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

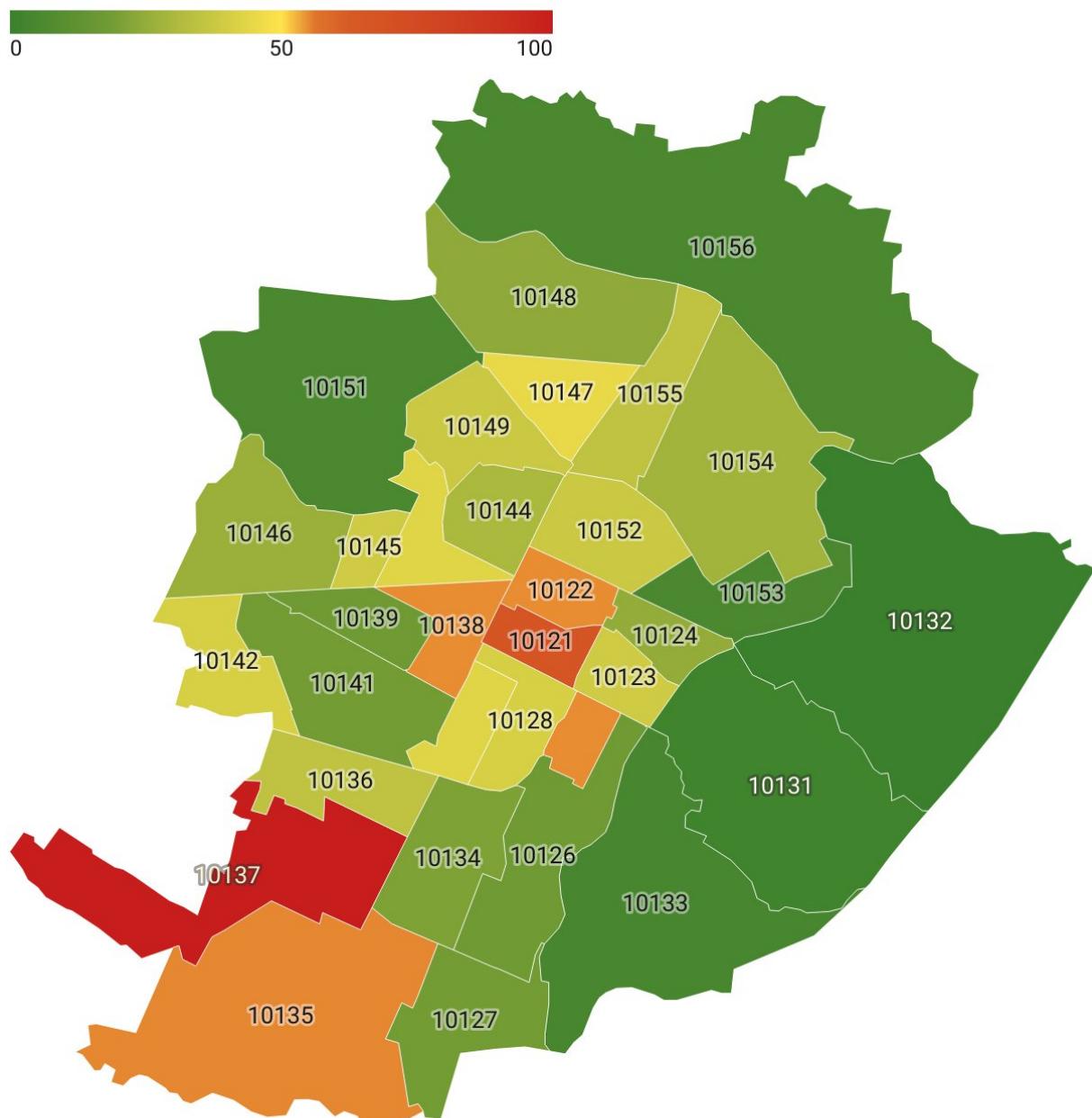
Versione interattiva del grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/kwB9e/>

Motorizzazione privata

La mappa che indica la motorizzazione privata, la cui scala di colori è invertita rispetto a quelle precedenti per evidenziare il dato negativo dell'alta presenza di auto, mette in evidenza le zone verso sud-ovest di Mirafiori (10137 e 1035) e quelle centrali (10121 e 10122).

Decisamente minore l'indicedenza automobilistica nelle altre zone, probabilmente anche per la maggiore estensione territoriale.

TORINO - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ACI - ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/8Bfrz/>

TORINO - Indice di Motorizzazione privata (normalizzato 0-100)

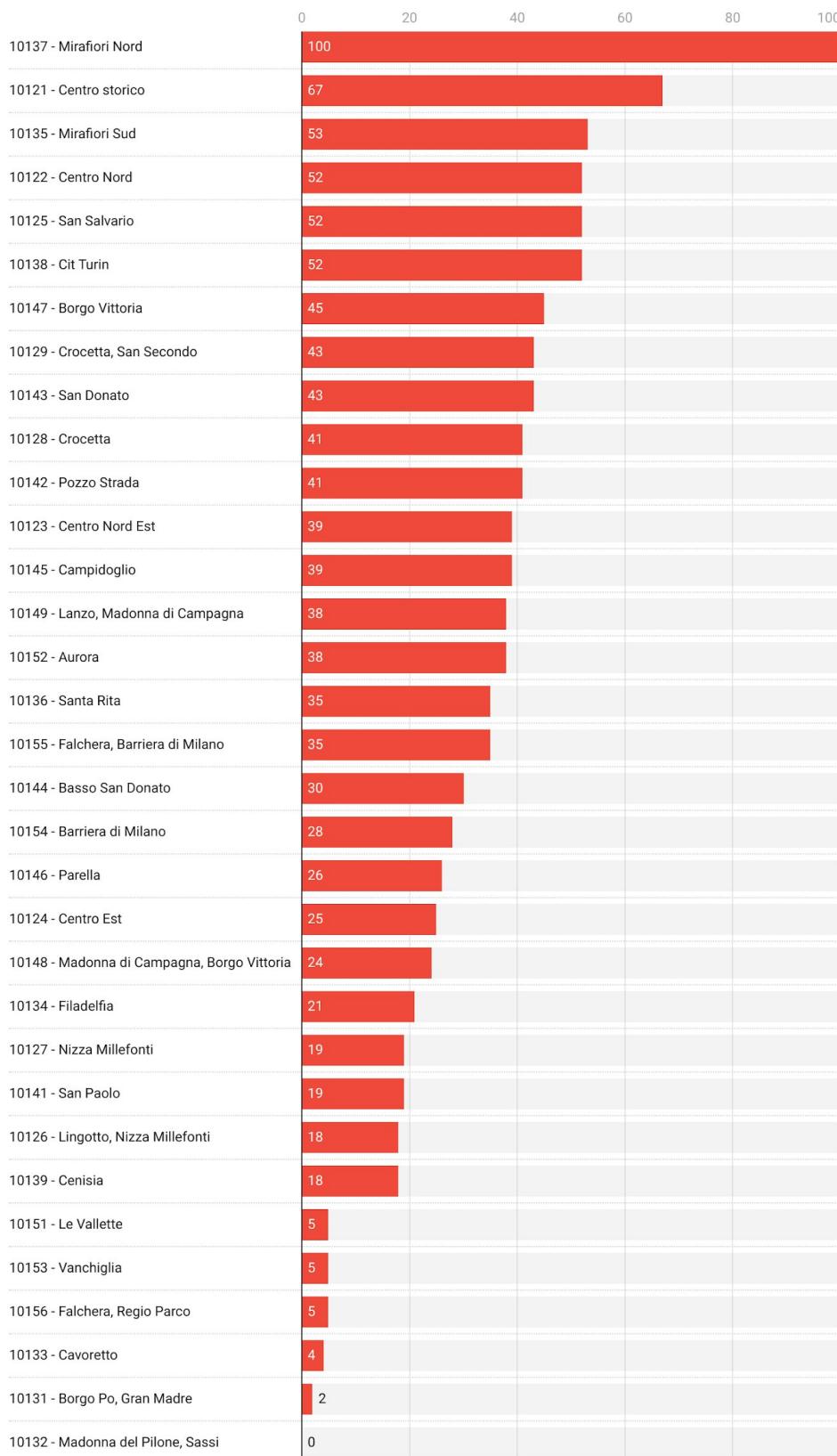


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

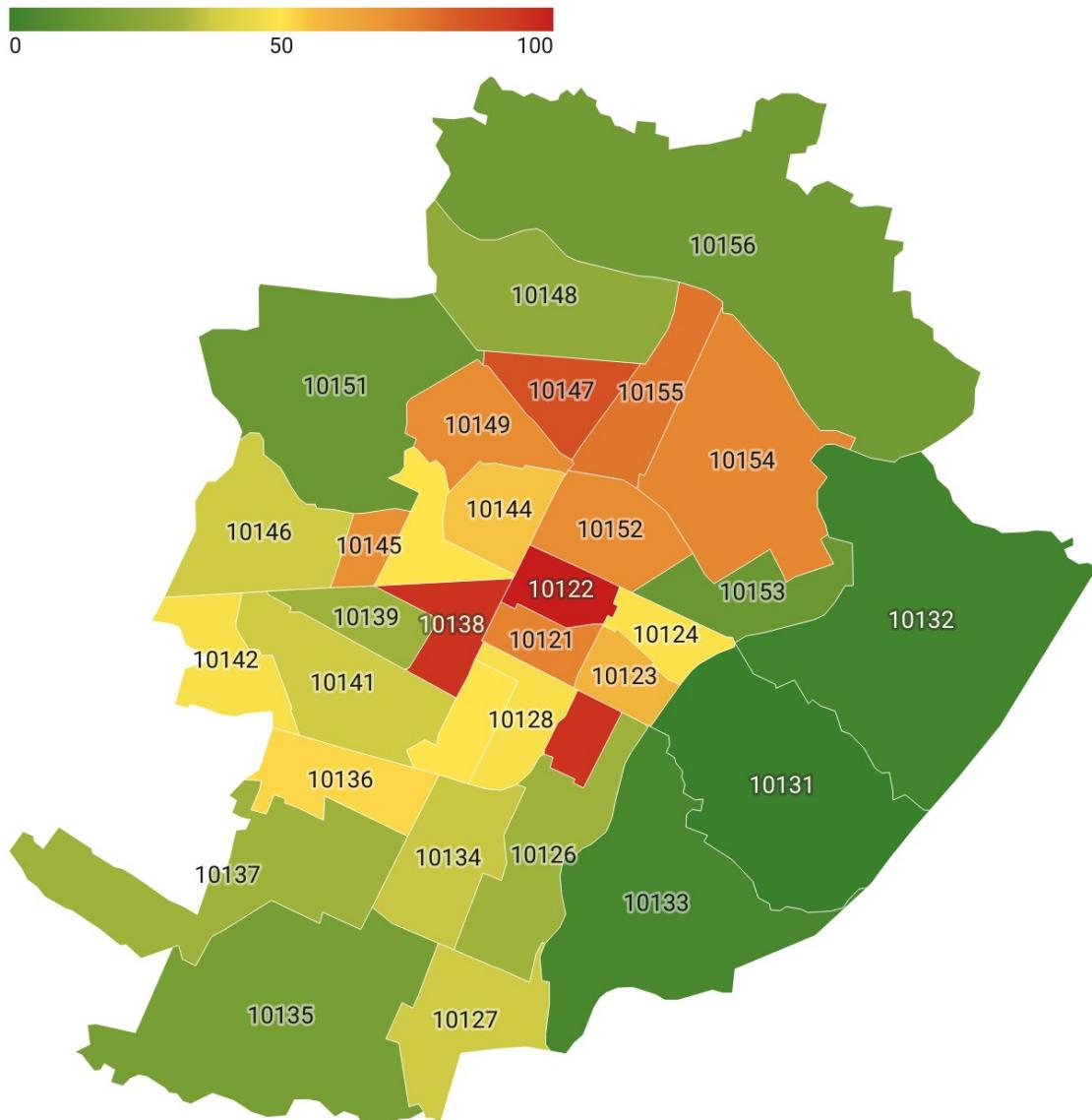
Versione interattiva del grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/oRgUI/>

Motorizzazione privata più inquinante

Un po' diversa la distribuzione per l'indice di motorizzazione più inquinante (auto fino ad Eruro 4 compreso), con la zona 10122 CentroNord che "vanta" la maggior presenza di queste auto, ma una incidenza significativa anche per le altre zone centrali e semiperiferiche verso nord, fra le quali spicca la 10152 Aurora con una percentuale del 60% di questa tipologia di auto.

TORINO - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA PIU' INQUINANTE

Auto fino ad Euro 4



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ACI - ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/fEN7E/>

TORINO - Indice di Motorizzazione privata più inquinante (normalizzato 0-100)

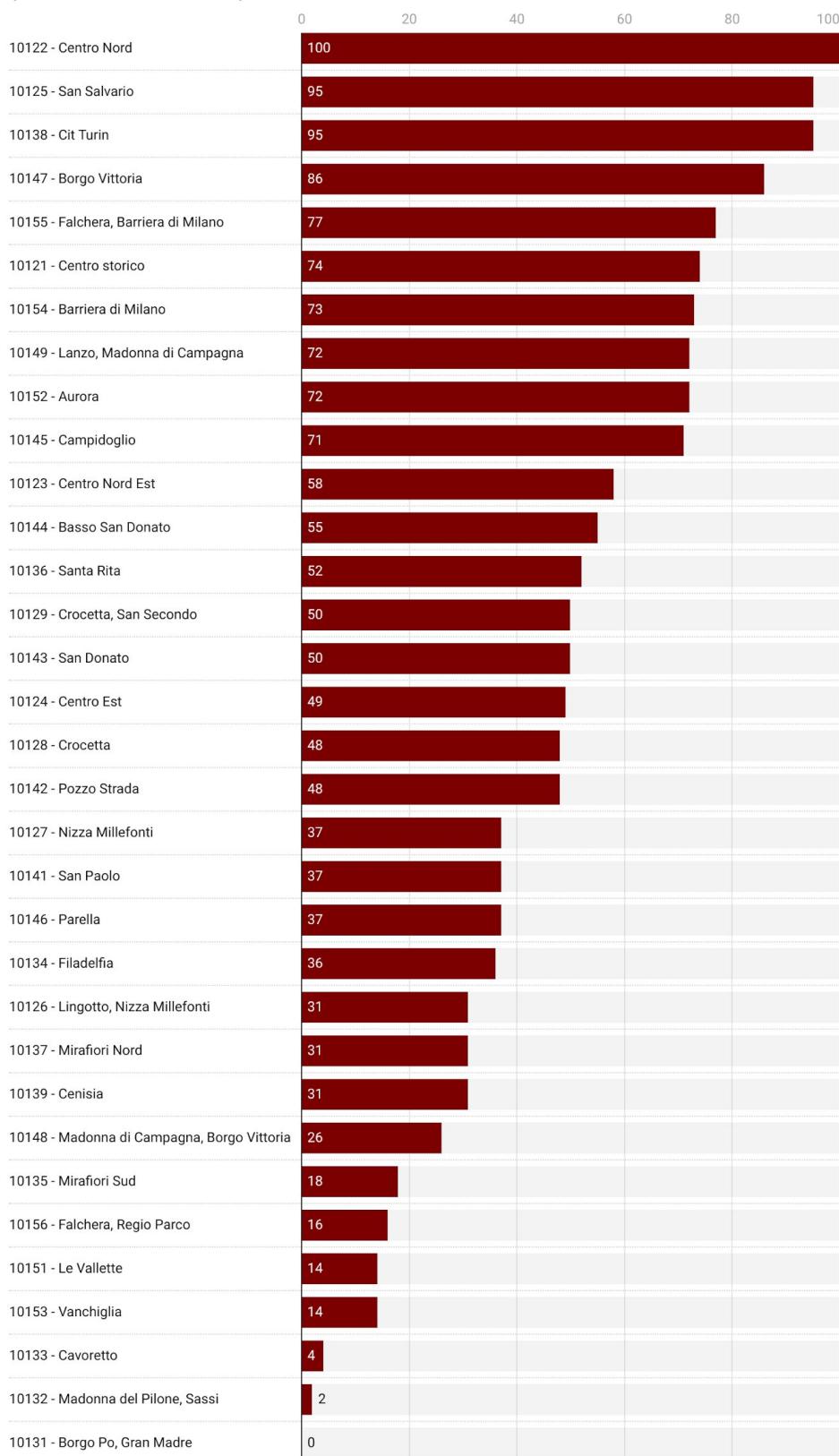


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/64GLD/>

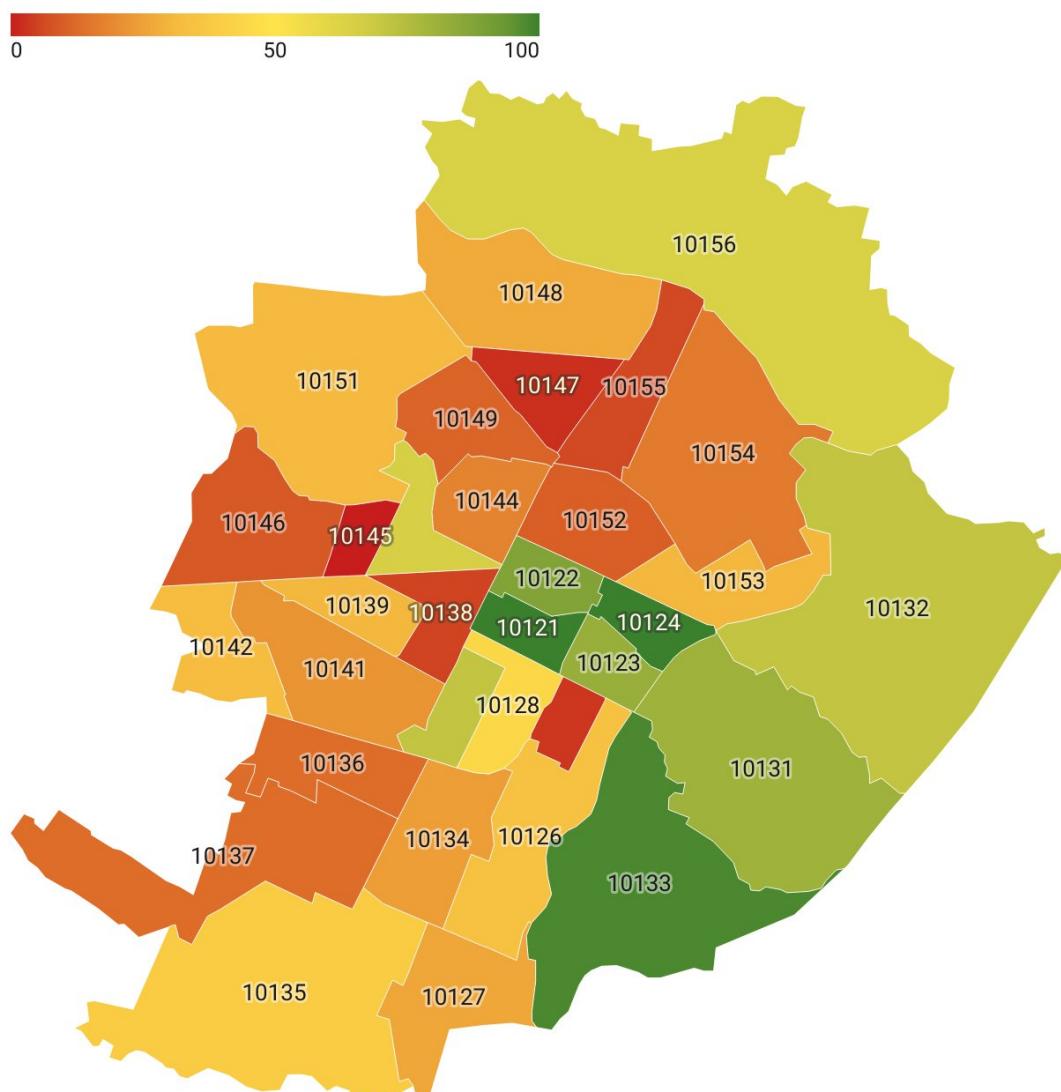
Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile

L'indice sintetico di Mobilità Sostenibile è ad appannaggio della zona CAP 10121 (Centro Storico), dove pesa notevolmente il primato in termini di ciclabilità e la più che buona presenza di offerta di trasporto pubblico. Appaiata "in testa" l'adiacente zona centrale 10124 Centro Est, per la quale pesa l'ampia presenza di zone pedonali.

La terza zona, che presenta un valore dell'indice di mobilità sostenibile di appena due punti inferiore è la 10133 Cavoretto, seguita poi dalle altre zone del centro cittadino e dell'oltrepo collinare.

In negativo quasi tutta la parte occidentale, settentrionale e meridionale della città, ad eccezione della zona 10156 del Regio Parco.

TORINO - INDICE SINTETICO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune, GTT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/FQ2bs/>

TORINO - Indice sintetico di Mobilità Sostenibile (normalizzato 0-100)

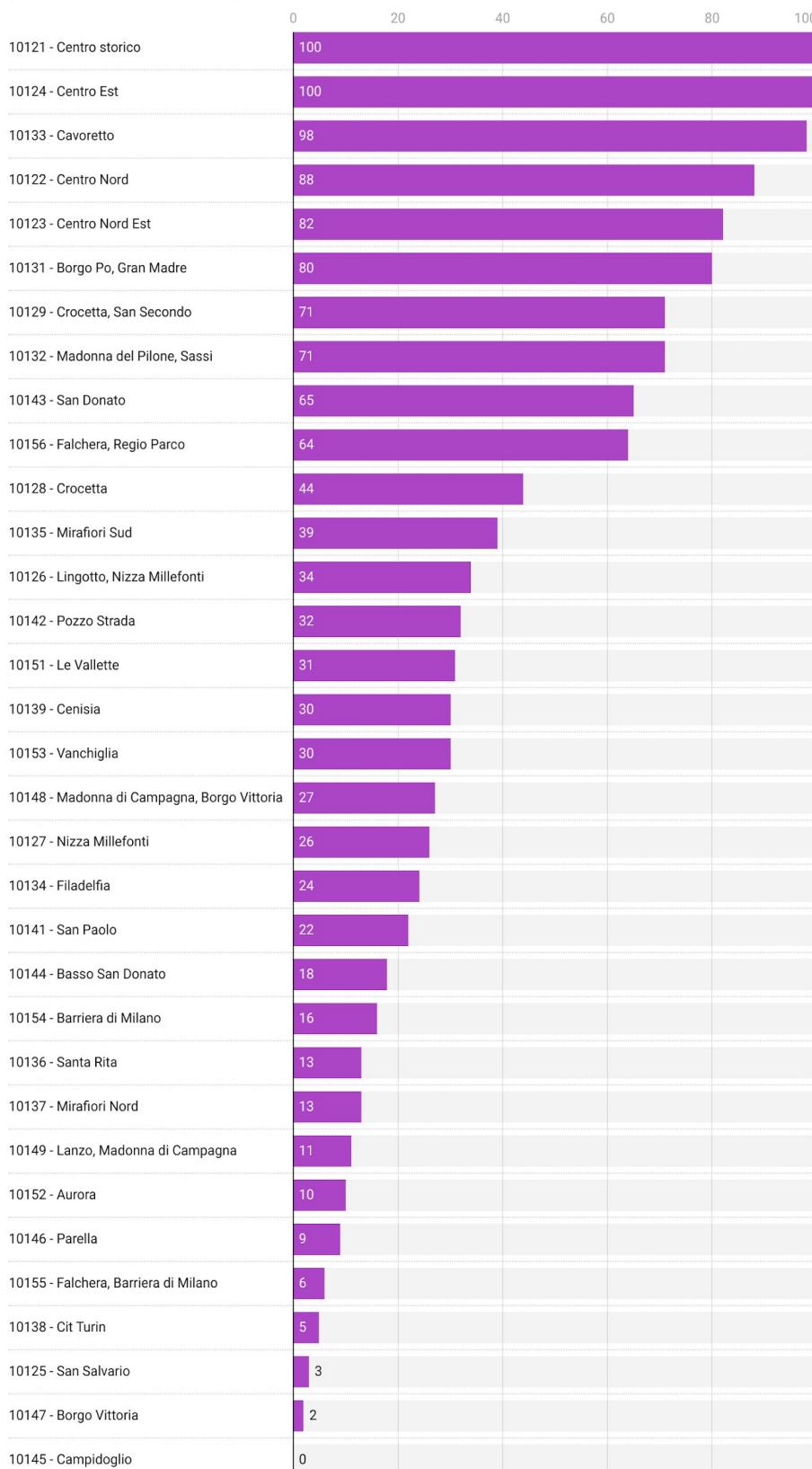


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/zmQn1/>

Torino - INDICI DI MOBILITÀ

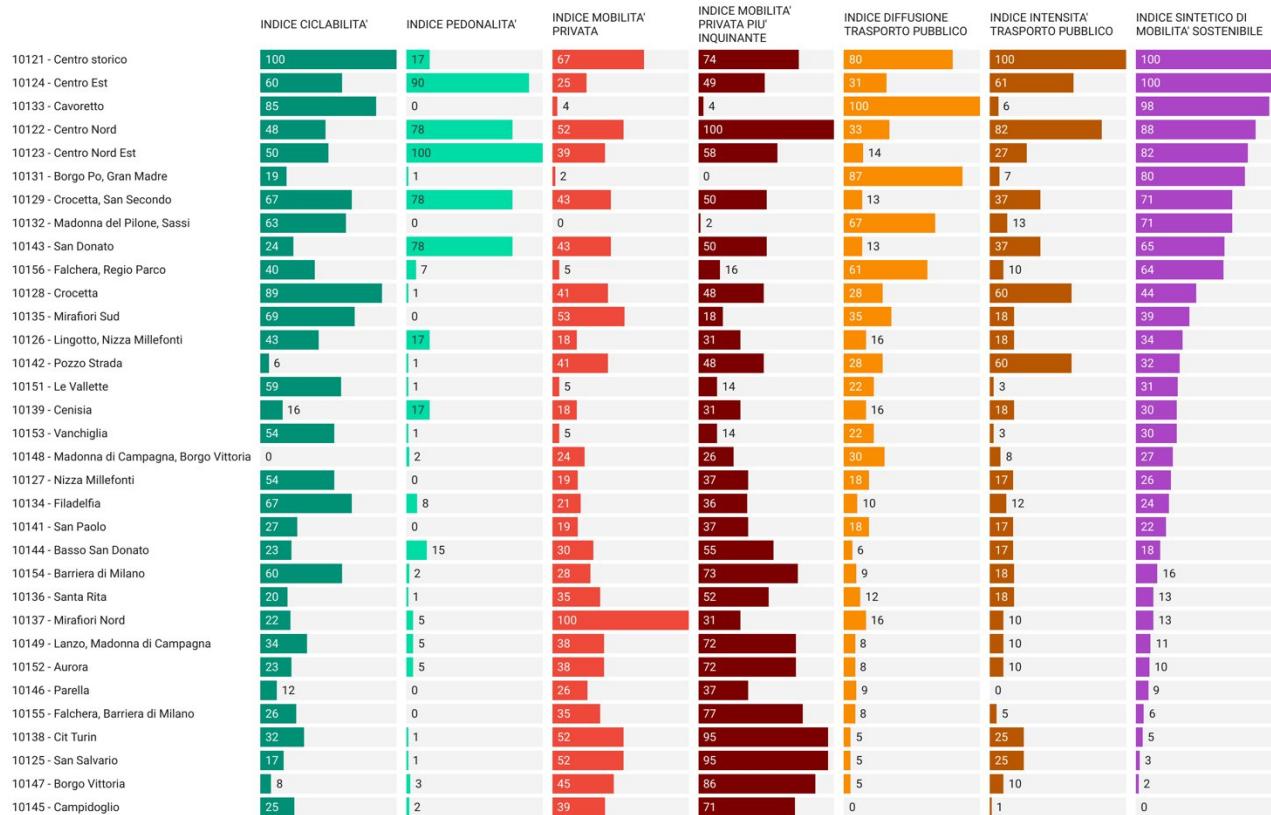


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club - Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club - Clean City Campaign su dati ISTAT, Comune e ACI • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/4lfol/>

L'espansione online del rapporto

Considerata la notevole quantità di dati raccolti ed elaborati, di cui solamente una parte è stata inserita in questo rapporto, abbiamo pensato di renderli disponibili tutti on line in versione interattiva (è cioè possibile visualizzare in dettaglio i dati che determinano la formazione delle diverse mappe, ecc.), inoltre tutti i dati che contribuiscono a formare grafici e mappe sono scaricabili in formato aperto.

- Abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/VN243/>
- Estensione territorio (kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/m63dT/>
- Densità abitativa (abitanti / kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/my7n1/>
- Reddito medio: <https://datawrapper.dwcdn.net/Vs0oc/>
- km ciclabili: <https://datawrapper.dwcdn.net/fCo1n/>
- km ciclabili / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/fqYAj/>
- km ciclabili / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/30Wv8/>
- mq aree pedonali: <https://datawrapper.dwcdn.net/WiG4J/>
- mq aree pedonali / 100 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/BFhQT/>
- mq aree pedonali / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/WiG4J/>
- auto circolanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/0dBp7/>
- auto circolanti / 1.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/siw6I/>
- auto circolanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/5ZDcV/>
- % auto più inquinanti (fino euro 4 compreso): <https://datawrapper.dwcdn.net/5eWDC/>
- auto più inquinanti / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/M6en9/>
- auto più inquinanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/zhP5V/>
- n. fermate tpl: <https://datawrapper.dwcdn.net/8x6y8/>
- n. fermate tpl / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/auabG/>
- n. fermate tpl / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/cRdyy/>
- n. corse feriali tpl: <https://datawrapper.dwcdn.net/gatfy/>
- n. corse tpl / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/C3paT/>
- n. corse tpl / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/J8GRb/>
- indice sintetico di mobilità sostenibile: <https://datawrapper.dwcdn.net/zmQn1/>
- indici di mobilità: <https://datawrapper.dwcdn.net/4lfol/>

Le fonti

Dati di base (popolazione, reddito, territorio)

I dati relativi alla popolazione ed al territorio utilizzati come termini di confronto rispetto a quelli sulla mobilità, sono quelli diffusi da ISTAT, quelli relativi al reddito sono diffusi dalla Agenzia delle Entrate.

Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali)

I dati relativi all'estensione delle piste ciclabili e delle aree pedonali sono stati ricavati dal portale open data del [Comune di Torino](#).

Mobilità privata (motorizzazione)

I dati sulla motorizzazione sono stati forniti dall'Ufficio Statistica ACI.

Trasporto pubblico

Per il trasporto pubblico sono stati utilizzati i file in formato [GTFS](#) (*General Transit Feed Specification*) che è uno standard aperto utilizzato dalle aziende di trasporto pubblico e dalle amministrazioni locali per condividere i dati sui servizi erogati. I dati sono pubblicati sul portale open data del [Comune di Torino](#).

Ringraziamenti

Si ringraziano gli enti/aziende che hanno comunque contribuito al reperimento delle informazioni necessarie per la stesura del rapporto: Ufficio Statistica ACI, Comune di Torino.

La maggior parte dei dati reperiti sono stati forniti in formato geografico e spazialmente georeferenziati, rispetto a singoli punti sul territorio o sviluppi lineari (piste ciclabili) o areali (zone pedonali). E' stato quindi necessario attribuire tramite procedure di geoprocessing ogni informazione al livello di singola zona CAP. Tutta questa attività, davvero complessa e impegnativa, è stata svolta da **Antonio Cittadino** (Dipartimento interateneo di scienze progetto e politiche del territorio - Università degli studi e Politecnico di Torino), senza il cui prezioso contributo questo rapporto non sarebbe potuto essere realizzato. A lui quindi un ringraziamento davvero caloroso, con l'augurio di poter continuare anche in futuro una collaborazione così feconda.

Appendice statistica: dati

DATI DI BASE	KM2	abitanti (2021)	reddito medio	abitanti/kmq
10121 - Centro storico	1,1	7.903	67877	7410
10122 - Centro Nord	1,2	12.723	27470	10927
10123 - Centro Nord Est	1,1	11.298	54845	10035
10124 - Centro Est	1,1	14.014	30896	12321
10125 - San Salvario	0,8	16.046	32647	19899
10126 - Nizza Millefonti	3,7	33.047	29876	8847
10127 - Lingotto	3,0	30.062	21989	9993
10128 - Crocetta	1,5	16.793	47711	11065
10129 - San Secondo	1,2	18.018	42228	14668
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	8,2	12.760	61064	1552
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	12,9	13.385	36887	1037
10133 - Cavoretto	8,1	8.926	54789	1103
10134 - Mirafiori Nord	2,9	27.400	26310	9456
10135 - Mirafiori Sud	10,0	44.879	23806	4498
10136 - Santa Rita	2,2	33.163	25679	15154
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	6,0	55.725	27155	9222
10138 - San Paolo	1,5	20.567	34619	13690
10139 - Cit Turin	1,4	26.608	26289	18946
10141 - San Paolo	3,7	51.683	28423	13912
10142 - Pozzo Strada	2,0	18.532	22651	9298
10143 - Parella	1,5	20.553	32411	13877

10144 - Vallette e Lucento	1,8	28.894	25209	16317
10145 - Campidoglio	0,7	12.671	25012	16918
10146 - Pozzo Strada	3,5	31.240	27603	8859
10147 - Borgo Vittoria	1,7	37.341	20723	21447
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	4,9	18.040	21173	3715
10149 - Lucento	2,3	35.573	21056	15746
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	8,0	36.500	20379	4573
10152 - Aurora	2,4	33.782	19529	14125
10153 - Barriera di Milano	2,3	21.056	26186	9288
10154 - Regio Parco	6,5	44.222	19475	6831
10155 - Rebeaudengo	2,3	34.399	19174	15206
10156 - Falchera	18,2	20.932	21407	1150

MOBILITA' CICLABILE	km ciclabili	km ciclabili / 10000 ab
10121 - Centro storico	4,32	5,47
10122 - Centro Nord	2,75	2,16
10123 - Centro Nord Est	2,65	2,35
10124 - Centro Est	3,44	2,46
10125 - San Salvario	0,90	0,56
10126 - Nizza Millefonti	7,23	2,19
10127 - Lingotto	7,71	2,57
10128 - Crocetta	6,50	3,87
10129 - San Secondo	4,38	2,43
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	2,56	2,01
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	8,60	6,42
10133 - Cavoretto	7,57	8,48
10134 - Mirafiori Nord	8,91	3,25
10135 - Mirafiori Sud	21,57	4,81
10136 - Santa Rita	2,51	0,76
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	6,53	1,17
10138 - San Paolo	2,62	1,28
10139 - Cit Turin	1,44	0,54
10141 - San Paolo	5,51	1,07
10142 - Pozzo Strada	0,78	0,42

10143 - Parella	2,01	0,98
10144 - Vallette e Lucento	2,40	0,83
10145 - Campidoglio	1,12	0,88
10146 - Pozzo Strada	2,13	0,68
10147 - Borgo Vittoria	1,01	0,27
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	0,33	0,19
10149 - Lucento	4,32	1,22
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	14,98	4,11
10152 - Aurora	3,06	0,91
10153 - Barriera di Milano	5,64	2,68
10154 - Regio Parco	15,35	3,47
10155 - Rebeaudengo	3,40	0,99
10156 - Falchera	8,56	4,09

MOBILITA' PEDONALE	mq aree pedonali	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq
10121 - Centro storico	9610	121,59	9010,13
10122 - Centro Nord	56738	445,93	48727,41
10123 - Centro Nord Est	67793	600,03	60215,34
10124 - Centro Est	66792	476,60	58721,12
10125 - San Salvario	508	3,17	630,02
10126 - Nizza Millefonti	36415	110,19	9749,05
10127 - Lingotto	0	0,00	0,00
10128 - Crocetta	828	4,93	545,56
10129 - San Secondo	65590	364,02	53393,24
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	1229	9,64	149,55
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	0	0,00	0,00
10133 - Cavoretto	0	0,00	0,00
10134 - Mirafiori Nord	13310	48,58	4593,47
10135 - Mirafiori Sud	2	0,00	0,16
10136 - Santa Rita	831	2,51	379,64
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	16260	29,18	2691,08
10138 - San Paolo	4477	21,77	2979,81
10139 - Cit Turin	0	0,00	0,00
10141 - San Paolo	83725	162,00	22537,22
10142 - Pozzo Strada	0	0,00	0,00
10143 - Parella	3664	17,83	2473,72
10144 - Vallette e Lucento	18507	64,05	10451,17
10145 - Campidoglio	1195	9,43	1595,48
10146 - Pozzo Strada	805	2,58	228,18
10147 - Borgo Vittoria	4336	11,61	2490,44
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	3956	21,93	814,84

10149 - Lucento	7984	22,44	3534,22
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	3546	9,71	444,25
10152 - Aurora	3577	10,59	1495,70
10153 - Barriera di Milano	517	2,45	228,03
10154 - Regio Parco	16078	36,36	2483,63
10155 - Rebeaudengo	0	0,00	0,00
10156 - Falchera	18674	89,21	1025,98

MOBILITA' PRIVATA	auto	auto / 1000 ab	auto / kmq
10121 - Centro storico	10.221	1293	9583
10122 - Centro Nord	10.831	851	9302
10123 - Centro Nord Est	8.440	747	7497
10124 - Centro Est	7.111	507	6252
10125 - San Salvario	9.044	564	11216
10126 - Nizza Millefonti	17.298	523	4631
10127 - Lingotto	14.872	495	4944
10128 - Crocetta	12.059	718	7945
10129 - San Secondo	11.147	619	9074
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	7.569	593	921
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	7.841	586	607
10133 - Cavoretto	6.040	677	746
10134 - Mirafiori Nord	14.937	545	5155
10135 - Mirafiori Sud	61.734	1376	6187
10136 - Santa Rita	17.616	531	8050
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	86.937	1560	14388
10138 - San Paolo	12.864	625	8562
10139 - Cit Turin	14.108	530	10045
10141 - San Paolo	30.647	593	8250
10142 - Pozzo Strada	11.092	599	5565
10143 - Parella	12.888	627	8701
10144 - Vallette e Lucento	13.298	460	7509
10145 - Campidoglio	6.660	526	8892
10146 - Pozzo Strada	19.553	626	5545
10147 - Borgo Vittoria	17.983	482	10329
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	16.312	904	3359

10149 - Lucento	19.157	539	8480
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	18.178	498	2277
10152 - Aurora	16.539	490	6915
10153 - Barriera di Milano	11.505	546	5075
10154 - Regio Parco	23.390	529	3613
10155 - Rebeaudengo	18.069	525	7987
10156 - Falchera	15.066	720	828

MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE

	auto fino a euro 4 compreso	auto / 1000 ab	auto / kmq
10121 - Centro storico	3447	436	3232
10122 - Centro Nord	5593	440	4803
10123 - Centro Nord Est	3489	309	3099
10124 - Centro Est	3403	243	2992
10125 - San Salvario	4489	280	5567
10126 - Nizza Millefonti	7541	228	2019
10127 - Lingotto	7024	234	2335
10128 - Crocetta	4301	256	2834
10129 - San Secondo	3934	218	3202
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	2549	200	310
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	3034	227	235
10133 - Cavoretto	2183	245	270
10134 - Mirafiori Nord	6535	239	2255
10135 - Mirafiori Sud	10927	243	1095
10136 - Santa Rita	7287	220	3330
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	12366	222	2047
10138 - San Paolo	4923	239	3277
10139 - Cit Turin	6399	240	4556
10141 - San Paolo	12053	233	3244
10142 - Pozzo Strada	4715	254	2365
10143 - Parella	5197	253	3509
10144 - Vallette e Lucento	6260	217	3535
10145 - Campidoglio	3187	252	4255
10146 - Pozzo Strada	7814	250	2216
10147 - Borgo Vittoria	9131	245	5244
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	5597	310	1153

10149 - Lucento	9589	270	4244
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	8083	221	1013
10152 - Aurora	9925	294	4150
10153 - Barriera di Milano	5233	249	2308
10154 - Regio Parco	12328	279	1904
10155 - Rebeaudengo	9986	290	4414
10156 - Falchera	7107	340	390

TRASPORTO PUBBLICO - DIFFUSIONE	n. fermate	n.fermate / 10000 ab	n.fermate / kmq
10121 - Centro storico	61	77	57
10122 - Centro Nord	47	37	40
10123 - Centro Nord Est	26	23	23
10124 - Centro Est	49	35	43
10125 - San Salvario	23	14	29
10126 - Nizza Millefonti	83	25	22
10127 - Lingotto	79	26	26
10128 - Crocetta	56	33	37
10129 - San Secondo	37	21	30
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	115	90	14
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	98	73	8
10133 - Cavoretto	91	102	11
10134 - Mirafiori Nord	54	20	19
10135 - Mirafiori Sud	191	43	19
10136 - Santa Rita	67	20	31
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	140	25	23
10138 - San Paolo	54	26	36
10139 - Cit Turin	41	15	29
10141 - San Paolo	98	19	26
10142 - Pozzo Strada	26	14	13
10143 - Parella	40	19	27
10144 - Vallette e Lucento	44	15	25
10145 - Campidoglio	14	11	19
10146 - Pozzo Strada	61	20	17
10147 - Borgo Vittoria	51	14	29
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	69	38	14

10149 - Lucento	61	17	27
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	116	32	15
10152 - Aurora	60	18	25
10153 - Barriera di Milano	48	23	21
10154 - Regio Parco	117	26	18
10155 - Rebeaudengo	58	17	26
10156 - Falchera	141	67	8

TRASPORTO PUBBLICO - INTENSITA'	n.corse feriali	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq
10121 - Centro storico	11160	1412	10463
10122 - Centro Nord	12069	949	10365
10123 - Centro Nord Est	4809	426	4271
10124 - Centro Est	9665	690	8497
10125 - San Salvario	4086	255	5067
10126 - Nizza Millefonti	11902	360	3186
10127 - Lingotto	9863	328	3279
10128 - Crocetta	12160	724	8012
10129 - San Secondo	7481	415	6090
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	5941	466	723
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	8248	616	639
10133 - Cavoretto	4147	465	512
10134 - Mirafiori Nord	7793	284	2689
10135 - Mirafiori Sud	22674	505	2272
10136 - Santa Rita	8637	260	3947
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	14926	268	2470
10138 - San Paolo	7353	358	4894
10139 - Cit Turin	4386	165	3123
10141 - San Paolo	13179	255	3548
10142 - Pozzo Strada	3653	197	1833
10143 - Parella	3777	184	2550
10144 - Vallette e Lucento	6908	239	3901
10145 - Campidoglio	1458	115	1947
10146 - Pozzo Strada	5060	162	1435
10147 - Borgo Vittoria	5589	150	3210
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	6774	375	1395

10149 - Lucento	6740	189	2983
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	10010	274	1254
10152 - Aurora	9200	272	3847
10153 - Barriera di Milano	7867	374	3470
10154 - Regio Parco	13014	294	2010
10155 - Rebeaudengo	5329	155	2356
10156 - Falchera	11395	544	626

rapporto rispetto media città	reddito / medio	abitanti/kmq	INDICE REDDITO	INDICE DENSITA'
10121 - Centro storico	2,44	1,13	100	31
10122 - Centro Nord	0,99	1,67	17	48
10123 - Centro Nord Est	1,97	1,53	73	44
10124 - Centro Est	1,11	1,88	24	55
10125 - San Salvario	1,18	3,04	28	92
10126 - Nizza Millefonti	1,08	1,35	22	38
10127 - Lingotto	0,79	1,53	6	44
10128 - Crocetta	1,72	1,69	59	49
10129 - San Secondo	1,52	2,24	47	67
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	2,20	0,24	86	3
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	1,33	0,16	36	0
10133 - Cavoretto	1,97	0,17	73	0
10134 - Mirafiori Nord	0,95	1,44	15	41
10135 - Mirafiori Sud	0,86	0,69	10	17
10136 - Santa Rita	0,92	2,32	13	69
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,98	1,41	16	40
10138 - San Paolo	1,18	3,04	28	92
10139 - Cit Turin	1,08	1,35	22	38
10141 - San Paolo	0,79	1,53	6	44
10142 - Pozzo Strada	1,72	1,69	59	49
10143 - Parella	1,52	2,24	47	67
10144 - Vallette e Lucento	0,91	2,49	12	75
10145 - Campidoglio	0,90	2,59	12	78
10146 - Pozzo Strada	0,99	1,35	17	38
10147 - Borgo Vittoria	0,75	3,28	3	100
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	0,76	0,57	4	13

10149 - Lucento	0,76	2,41	4	72
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	0,73	0,70	2	17
10152 - Aurora	0,76	2,41	4	72
10153 - Barriera di Milano	0,73	0,70	2	17
10154 - Regio Parco	0,70	2,16	1	64
10155 - Rebeaudengo	0,69	2,32	0	69
10156 - Falchera	0,77	0,18	5	1

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq	CICLABILITA'
10121 - Centro storico	2,69	3,04	100
10122 - Centro Nord	1,06	1,77	48
10123 - Centro Nord Est	1,15	1,77	50
10124 - Centro Est	1,21	2,27	60
10125 - San Salvario	0,28	0,84	17
10126 - Nizza Millefonti	1,07	1,45	43
10127 - Lingotto	1,26	1,92	54
10128 - Crocetta	1,90	3,22	89
10129 - San Secondo	1,19	2,68	67
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	0,99	0,23	19
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	3,15	0,50	63
10133 - Cavoretto	4,16	0,70	85
10134 - Mirafiori Nord	1,60	2,31	67
10135 - Mirafiori Sud	2,36	1,62	69
10136 - Santa Rita	0,37	0,86	20
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,58	0,81	22
10138 - San Paolo	0,63	1,31	32
10139 - Cit Turin	0,26	0,77	16
10141 - San Paolo	0,52	1,11	27
10142 - Pozzo Strada	0,21	0,29	6
10143 - Parella	0,48	1,02	24
10144 - Vallette e Lucento	0,41	1,02	23
10145 - Campidoglio	0,43	1,12	25
10146 - Pozzo Strada	0,34	0,45	12
10147 - Borgo Vittoria	0,13	0,44	8
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	0,09	0,05	0

10149 - Lucento	0,60	1,44	34
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	2,02	1,41	59
10152 - Aurora	0,45	0,96	23
10153 - Barriera di Milano	1,31	1,87	54
10154 - Regio Parco	1,70	1,78	60
10155 - Rebeaudengo	0,48	1,13	26
10156 - Falchera	2,01	0,35	40

rapporto rispetto media città	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq	PEDONALITA'
10121 - Centro storico	2,04	2,31	17
10122 - Centro Nord	7,47	12,47	78
10123 - Centro Nord Est	10,05	15,41	100
10124 - Centro Est	7,98	15,02	90
10125 - San Salvario	0,05	0,16	1
10126 - Nizza Millefonti	1,84	2,49	17
10127 - Lingotto	0,00	0,00	0
10128 - Crocetta	0,08	0,14	1
10129 - San Secondo	6,09	13,66	78
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	0,16	0,04	1
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	0,00	0,00	0
10133 - Cavoretto	0,00	0,00	0
10134 - Mirafiori Nord	0,81	1,18	8
10135 - Mirafiori Sud	0,00	0,00	0
10136 - Santa Rita	0,04	0,10	1
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,49	0,69	5
10138 - San Paolo	0,05	0,16	1
10139 - Cit Turin	1,84	2,49	17
10141 - San Paolo	0,00	0,00	0
10142 - Pozzo Strada	0,08	0,14	1
10143 - Parella	6,09	13,66	78
10144 - Vallette e Lucento	1,07	2,67	15
10145 - Campidoglio	0,16	0,41	2
10146 - Pozzo Strada	0,04	0,06	0
10147 - Borgo Vittoria	0,19	0,64	3
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	0,37	0,21	2

10149 - Lucento	0,38	0,90	5
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	0,16	0,11	1
10152 - Aurora	0,38	0,90	5
10153 - Barriera di Milano	0,16	0,11	1
10154 - Regio Parco	0,18	0,38	2
10155 - Rebeaudengo	0,00	0,00	0
10156 - Falchera	1,49	0,26	7

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	INDICE MOBILITA' PRIVATA
10121 - Centro storico	1,89	2,14	67
10122 - Centro Nord	1,24	2,08	52
10123 - Centro Nord Est	1,09	1,67	39
10124 - Centro Est	0,74	1,40	25
10125 - San Salvario	0,82	2,50	52
10126 - Nizza Millefonti	0,76	1,03	18
10127 - Lingotto	0,72	1,10	19
10128 - Crocetta	1,05	1,77	41
10129 - San Secondo	0,90	2,03	43
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	0,87	0,21	2
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	0,86	0,14	0
10133 - Cavoretto	0,99	0,17	4
10134 - Mirafiori Nord	0,80	1,15	21
10135 - Mirafiori Sud	2,01	1,38	53
10136 - Santa Rita	0,78	1,80	35
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	2,28	3,21	100
10138 - San Paolo	0,82	2,50	52
10139 - Cit Turin	0,76	1,03	18
10141 - San Paolo	0,72	1,10	19
10142 - Pozzo Strada	1,05	1,77	41
10143 - Parella	0,90	2,03	43
10144 - Vallette e Lucento	0,67	1,68	30
10145 - Campidoglio	0,77	1,99	39
10146 - Pozzo Strada	0,91	1,24	26
10147 - Borgo Vittoria	0,70	2,31	45
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	1,32	0,75	24

10149 - Lucento	0,79	1,89	38
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	0,73	0,51	5
10152 - Aurora	0,79	1,89	38
10153 - Barriera di Milano	0,73	0,51	5
10154 - Regio Parco	0,72	1,54	28
10155 - Rebeaudengo	0,77	1,78	35
10156 - Falchera	1,05	0,18	5

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	INDICE MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE
10121 - Centro storico	1,72	1,94	74
10122 - Centro Nord	1,73	2,89	100
10123 - Centro Nord Est	1,22	1,86	58
10124 - Centro Est	0,96	1,80	49
10125 - San Salvario	1,10	3,35	95
10126 - Nizza Millefonti	0,90	1,21	31
10127 - Lingotto	0,92	1,40	37
10128 - Crocetta	1,01	1,70	48
10129 - San Secondo	0,86	1,93	50
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	0,79	0,19	0
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	0,89	0,14	2
10133 - Cavoretto	0,96	0,16	4
10134 - Mirafiori Nord	0,94	1,36	36
10135 - Mirafiori Sud	0,96	0,66	18
10136 - Santa Rita	0,86	2,00	52
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,87	1,23	31
10138 - San Paolo	1,10	3,35	95
10139 - Cit Turin	0,90	1,21	31
10141 - San Paolo	0,92	1,40	37
10142 - Pozzo Strada	1,01	1,70	48
10143 - Parella	0,86	1,93	50
10144 - Vallette e Lucento	0,85	2,13	55
10145 - Campidoglio	0,99	2,56	71
10146 - Pozzo Strada	0,98	1,33	37
10147 - Borgo Vittoria	0,96	3,15	86
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	1,22	0,69	26

10149 - Lucento	1,06	2,55	72
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	0,87	0,61	14
10152 - Aurora	1,06	2,55	72
10153 - Barriera di Milano	0,87	0,61	14
10154 - Regio Parco	1,16	2,50	73
10155 - Rebeaudengo	1,14	2,66	77
10156 - Falchera	1,34	0,23	16

rapporto rispetto media città	n.fermate / 1000 ab	n.fermate / kmq	DIFFUSIONE TRASPORTO PUBBLICO
10121 - Centro storico	28,29	3,20	80
10122 - Centro Nord	13,54	2,26	33
10123 - Centro Nord Est	8,43	1,29	14
10124 - Centro Est	12,81	2,41	31
10125 - San Salvario	5,25	1,60	5
10126 - Nizza Millefonti	9,20	1,24	16
10127 - Lingotto	9,63	1,47	18
10128 - Crocetta	12,22	2,07	28
10129 - San Secondo	7,53	1,69	13
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	33,03	0,78	87
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	26,83	0,43	67
10133 - Cavoretto	37,36	0,63	100
10134 - Mirafiori Nord	7,22	1,04	10
10135 - Mirafiori Sud	15,60	1,07	35
10136 - Santa Rita	7,40	1,71	12
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	9,21	1,30	16
10138 - San Paolo	5,25	1,60	5
10139 - Cit Turin	9,20	1,24	16
10141 - San Paolo	9,63	1,47	18
10142 - Pozzo Strada	12,22	2,07	28
10143 - Parella	7,53	1,69	13
10144 - Vallette e Lucento	5,58	1,39	6
10145 - Campidoglio	4,05	1,05	0
10146 - Pozzo Strada	7,16	0,97	9
10147 - Borgo Vittoria	5,01	1,64	5
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	14,02	0,80	30

10149 - Lucento	6,28	1,51	8
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	11,65	0,81	22
10152 - Aurora	6,28	1,51	8
10153 - Barriera di Milano	11,65	0,81	22
10154 - Regio Parco	6,51	1,40	9
10155 - Rebeaudengo	6,18	1,44	8
10156 - Falchera	24,69	0,43	61

rapporto rispetto media città	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq	INTENSITA' TRASPORTO PUBBLICO
10121 - Centro storico	4,32	4,89	100
10122 - Centro Nord	2,90	4,85	82
10123 - Centro Nord Est	1,30	2,00	27
10124 - Centro Est	2,11	3,97	61
10125 - San Salvario	0,78	2,37	25
10126 - Nizza Millefonti	1,10	1,49	18
10127 - Lingotto	1,00	1,53	17
10128 - Crocetta	2,22	3,75	60
10129 - San Secondo	1,27	2,85	37
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	1,43	0,34	7
10132 - Città dei Ragazzi - Superga - Mongreno	1,89	0,30	13
10133 - Cavoretto	1,42	0,24	6
10134 - Mirafiori Nord	0,87	1,26	12
10135 - Mirafiori Sud	1,55	1,06	18
10136 - Santa Rita	0,80	1,85	18
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,82	1,16	10
10138 - San Paolo	0,78	2,37	25
10139 - Cit Turin	1,10	1,49	18
10141 - San Paolo	1,00	1,53	17
10142 - Pozzo Strada	2,22	3,75	60
10143 - Parella	1,27	2,85	37
10144 - Vallette e Lucento	0,73	1,82	17
10145 - Campidoglio	0,35	0,91	1
10146 - Pozzo Strada	0,50	0,67	0
10147 - Borgo Vittoria	0,46	1,50	10
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	1,15	0,65	8

10149 - Lucento	0,58	1,40	10
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	0,84	0,59	3
10152 - Aurora	0,58	1,40	10
10153 - Barriera di Milano	0,84	0,59	3
10154 - Regio Parco	0,83	1,80	18
10155 - Rebeaudengo	0,47	1,10	5
10156 - Falchera	1,67	0,29	10

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq	mq aree pedonali / 100 ab	mq aree pedonali / kmq	auto / 1000 ab	auto / kmq	auto fino euro 4 / 1000 ab	auto fino euro 4 / kmq	n.fermate / 1000 ab	n.fermate / kmq	n.corse / 1000 ab	INDICE SINTESTICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE
10121 - Centro storico	2,69	3,04	2,036	2,305	-1,89	-2,14	-1,72	-1,94	28,29	3,20	4,32	100
10122 - Centro Nord	1,06	1,77	7,466	12,466	-1,24	-2,08	-1,73	-2,89	13,54	2,26	2,90	88
10123 - Centro Nord Est	1,15	1,77	10,046	15,405	-1,09	-1,67	-1,22	-1,86	8,43	1,29	1,30	82
10124 - Centro Est	1,21	2,27	7,979	15,023	-0,74	-1,40	-0,96	-1,80	12,81	2,41	2,11	100
10125 - San Salvario	0,28	0,84	0,053	0,161	-0,82	-2,50	-1,10	-3,35	5,25	1,60	0,78	3
10126 - Nizza Millefonti	1,07	1,45	1,845	2,494	-0,76	-1,03	-0,90	-1,21	9,20	1,24	1,10	34
10127 - Lingotto	1,26	1,92	0,000	0,000	-0,72	-1,10	-0,92	-1,40	9,63	1,47	1,00	26
10128 - Crocetta	1,90	3,22	0,083	0,140	-1,05	-1,77	-1,01	-1,70	12,22	2,07	2,22	44
10129 - San Secondo	1,19	2,68	6,094	13,660	-0,90	-2,03	-0,86	-1,93	7,53	1,69	1,27	71
10131 - Gran Madre e Madonna del Pilone	0,99	0,23	0,161	0,038	-0,87	-0,21	-0,79	-0,19	33,03	0,78	1,43	80
10132 - Città dei Ragazzi – Superga - Mongreno	3,15	0,50	0,000	0,000	-0,86	-0,14	-0,89	-0,14	26,83	0,43	1,89	71
10133 - Cavoretto	4,16	0,70	0,000	0,000	-0,99	-0,17	-0,96	-0,16	37,36	0,63	1,42	98
10134 - Mirafiori Nord	1,60	2,31	0,813	1,175	-0,80	-1,15	-0,94	-1,36	7,22	1,04	0,87	24
10135 - Mirafiori Sud	2,36	1,62	0,000	0,000	-2,01	-1,38	-0,96	-0,66	15,60	1,07	1,55	39
10136 - Santa Rita	0,37	0,86	0,042	0,097	-0,78	-1,80	-0,86	-2,00	7,40	1,71	0,80	13
10137 - Pozzo Strada e Cenisia	0,58	0,81	0,489	0,688	-2,28	-3,21	-0,87	-1,23	9,21	1,30	0,82	13
10138 - San Paolo	0,63	1,31	0,053	0,161	-0,82	-2,50	-1,10	-3,35	5,25	1,60	0,78	5
10139 - Cit Turin	0,26	0,77	1,845	2,494	-0,76	-1,03	-0,90	-1,21	9,20	1,24	1,10	30
10141 - San Paolo	0,52	1,11	0,000	0,000	-0,72	-1,10	-0,92	-1,40	9,63	1,47	1,00	22
10142 - Pozzo Strada	0,21	0,29	0,083	0,140	-1,05	-1,77	-1,01	-1,70	12,22	2,07	2,22	32
10143 - Parella	0,48	1,02	6,094	13,660	-0,90	-2,03	-0,86	-1,93	7,53	1,69	1,27	65
10144 - Vallette e Lucento	0,41	1,02	1,072	2,674	-0,67	-1,68	-0,85	-2,13	5,58	1,39	0,73	18
10145 - Campidoglio	0,43	1,12	0,158	0,408	-0,77	-1,99	-0,99	-2,56	4,05	1,05	0,35	0

10146 - Pozzo Strada	0,34	0,45	0,043	0,058	-0,91	-1,24	-0,98	-1,33	7,16	0,97	0,50	9
10147 - Borgo Vittoria	0,13	0,44	0,194	0,637	-0,70	-2,31	-0,96	-3,15	5,01	1,64	0,46	2
10148 - Madonna di Campagna e Borgo Vittoria	0,09	0,05	0,367	0,208	-1,32	-0,75	-1,22	-0,69	14,02	0,80	1,15	27
10149 - Lucento	0,60	1,44	0,376	0,904	-0,79	-1,89	-1,06	-2,55	6,28	1,51	0,58	11
10151 - Borgata Lesna e Le Vallette	2,02	1,41	0,163	0,114	-0,73	-0,51	-0,87	-0,61	11,65	0,81	0,84	31
10152 - Aurora	0,45	0,96	0,376	0,904	-0,79	-1,89	-1,06	-2,55	6,28	1,51	0,58	10
10153 - Barriera di Milano	1,31	1,87	0,163	0,114	-0,73	-0,51	-0,87	-0,61	11,65	0,81	0,84	30
10154 - Regio Parco	1,70	1,78	0,177	0,383	-0,72	-1,54	-1,16	-2,50	6,51	1,40	0,83	16
10155 - Rebeaudengo	0,48	1,13	0,000	0,000	-0,77	-1,78	-1,14	-2,66	6,18	1,44	0,47	6
10156 - Falchera	2,01	0,35	1,494	0,262	-1,05	-0,18	-1,34	-0,23	24,69	0,43	1,67	64