

TORINO 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Torino si attesta sempre nella parte alta della classifica nazionale delle città maggiormente interessate dall'inquinamento atmosferico. Il rapporto Mal'Aria di Legambiente, nella sua edizione 2025, riporta ben 55 superamenti nelle centraline di Rebaudengo e di Lingotto rispetto al limite dei 35 giorni con una concentrazione media giornaliera superiore a 50 microgrammi per metro cubo (µg/mc). Il capoluogo piemontese avrà il suo bel da fare, soprattutto riguardando gli obiettivi al 2030, quando entrerà in forza la nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria. Infatti, Torino ha solo cinque anni per tagliare il pm10 del -25% e l'NO₂ del -36%. Un cammino complicato, di certo non facilitato dalla posizione geografica e dall'orografia. E proprio per questo la città non può permettersi di sprecare tempo o occasioni preziose, non solo per migliorare radicalmente la qualità dell'aria ma anche per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica al 2030, previsti dalla Missione europea a cui la città ha aderito. Un ambizioso obiettivo che richiederà notevoli sforzi e politiche mirate a ridurre le emissioni climalteranti su diversi fronti, quali i rifiuti, i consumi e l'efficienza energetica, il verde e, più di tutti, la mobilità e i trasporti.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)



Alto il tasso di motorizzazione nel capoluogo piemontese. Torino rimane in cima alla classifica nazionale, con 69 auto/100 abitanti, aumentando rispetto alle 62 del 2022. Un indicatore chiaro in merito alle scelte di mobilità dei cittadini. In merito al tasso di motorizzazione occorre sottolineare che oltre il 25% delle 583.424 autovetture sono a diesel. Facile comprendere l'enorme peso che la combustione dei motori endotermici ha sulla qualità dell'aria di Torino.

Ridurre il numero dei veicoli circolanti, a partire da quelli più inquinanti, è una delle sfide più difficili per Torino, puntando comunque a rimodulare il modal split attuale, che vede ben il 47% degli spostamenti effettuati in auto, a fronte di una quota dell'11,4% servita dal TPL.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Nonostante il lieve incremento nell'uso del mezzo pubblico, la scelta principale di chi si muove a Torino resta l'auto privata. Eppure, Torino ben si presterebbe ad uno stile di mobilità car free, perlomeno facendo a meno dell'auto privata, non soltanto per la sua contenuta estensione territoriale, ma anche per le distanze medie percorse. Secondo il portale Go-mobility, infatti, oltre il 60% degli spostamenti si attesta sotto i 5 km, una distanza sulla quale l'auto privata perde certamente di competitività, anche calcolando i tempi di parcheggio e i costi relativi al carburante/sosta. La metropolitana conta 23 stazioni e solo 15 km di linea. Il vero pilastro dell'offerta locale potrebbe essere la linea tranviaria con i suoi 73 km di linee e 245 tram. Continua il processo di ammodernamento del TPL. L'Amministrazione conta di inserire in flotta, entro il 2026, 70 nuovi tram e 437 nuovi autobus urbani, in gran parte elettrici, concretizzando un significativo rinnovamento del parco veicoli arrivando a circa l'81% dei viaggi con alimentazione elettrica e una significativa riduzione delle emissioni (-59% di CO₂ e -97% di particolato). Torino è, dopo Milano, la città d'Italia con più tram, mostrando così una storica predilezione per questo tipo di vettore che, se ulteriormente potenziato come sta avvenendo in molte città europee, potrebbe fare la vera differenza.

Migliora l'offerta della sharing mobility, contando ben 3000 monopattini elettrici, 2300 bici, 650 scooter e 3600 auto, tutti servizi in free-floating. A conferma della predilezione dei torinesi per l'auto privata, va ricordato che il numero di auto in sharing è diminuito del 52% rispetto al 2019, quando si contavano circa 6.500 vetture.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Torino conferma la sua vocazione ciclabile, con un tracciato ciclabile di 258 km prossimo all'obiettivo auspicato. Di prossima realizzazione una rete di piste ciclabili finanziata dal PNRR che incrementeranno i tracciati di circa 15 chilometri con l'obiettivo di collegare le principali stazioni ferroviarie e metropolitane ai poli universitari, attraversando arterie importanti come Corso Bramante, Corso Siracusa e Corso Umbria.



Si attestano a 246 km i segmenti di strade a velocità calmierata a 20km/h o 30 km/h. Torino, per le sue caratteristiche, ha tutte le carte in regola per ambire ad una trasformazione radicale del suo assetto in una vera Città30, non solo applicando diffusamente il limite di velocità, ma trasformando lo spazio urbano attraverso interventi quali isole ambientali, zoen30 e LEZ. Cosa aspetta Torino a seguire l'esempio di Bologna?

Fonte: Ecosistema Urbano 2024, Comune di Torino

Torino a 30km/h?

Infatti, consultando il Tom Tom traffic index ci si può render conto di quanto a Torino ci si muova in auto ad una velocità ben inferiore rispetto ai 30 km/h. Il portale, infatti, aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Torino non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 14,8 km/h, dunque ben inferiore rispetto al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 40 min

Velocità media: 14,8 km/h

TRAFFICO E AREE “A ZERO EMISSIONI”

Nel capoluogo piemontese le zone a traffico limitato sono principalmente due: la Ztl Centrale, che contiene al suo interno la Ztl Area Romana, la Ztl Trasporto Pubblico e la Ztl Pedonale. E la Ztl Valentino, situata dentro l'omonimo parco. Ciascuna zona prevede regole molto rigide per l'ingresso e la circolazione, ma anche numerose esenzioni.

Le ZTL si estendono per meno di 6 km² di centro è preclusa al traffico privato in fasce orarie, salvo residenti, e gli accessi sono controllati da telecamere. Al suo interno sono previste vie e piazze pedonali e aree di chiusura anche serale. La fascia di limitazione oraria della “ZTL centrale”, la più estesa, è contenuta a poche ore al mattino.

L'AREA LEZ (limitazioni di accesso ai veicoli inquinanti) si estende a tutta l'area urbana e riguarda tutto l'anno e a qualsiasi ora, tutte le auto sino all'euro2, ma anche moto e mezzi a gas (metano e gpl) sino all'euro1. Misure stagionali (semestre invernale) e le fasce orarie diurne che fermano anche le auto diesel sino all'euro4.

INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ATTIVE



975

NON ATTIVE



1

Nel capoluogo piemontese sono appena 5.089 le autovetture elettriche, ovvero circa lo 0,9% dei 583.424 autoveicoli circolanti in città. Questi possono contare su una rete di ricarica di 975 centraline attive, circa 19 ogni 100 veicoli.

Seppur in rapida espansione, la rete di ricarica in Italia sembra essere ancora un limite fortemente percepito dagli utenti. Per questo, nelle città italiane sarà necessario garantire la presenza di punti di ricarica, lenta e veloce, in numero sempre maggiore con una distribuzione capillare in tutte le aree urbane. La diffusione della rete di ricarica elettrica non sarà un “game changer” solo per i veicoli privati, ma rappresenterà un importante fattore di sviluppo anche per le flotte di autoveicoli, sia in sharing che private.

Fonte: Piattaforma Unica Nazionale





LEGAMBIENTE



LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

È NECESSARIO MUOVERSI "LEGGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH₄) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O₃).

DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO₂. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.



LEGAMBIENTE

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

