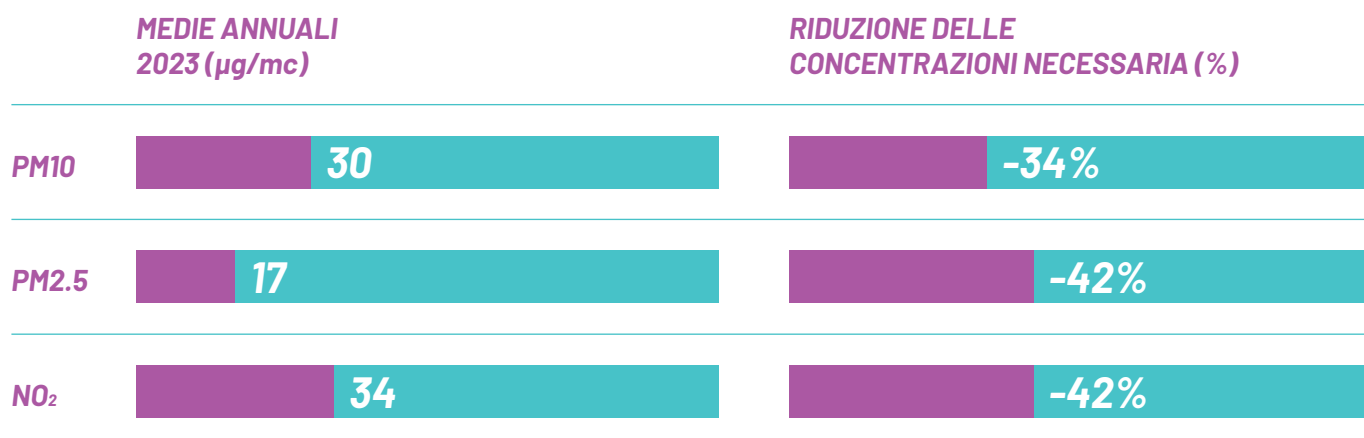


TORINO 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Torino è sempre nella parte alta della classifica nazionale delle città più inquinate. Sulla Mole aleggia da sempre lo spettro, o meglio la cappa, dell'inquinamento. Il capoluogo piemontese ha un lungo cammino da compiere per ridurre le emissioni inquinanti in tempo per essere in pari con i nuovi limiti di esposizione previsti dalla nuova direttiva sulla qualità dell'aria che dovrebbe entrare in forza nel 2030. Parliamo di tassi di riduzione pari al -34% per il PM10, -42% per il PM2,5 e NO₂. Di certo la posizione geografica e l'orografia sono elementi che possono incidere sulla qualità dell'aria ma, questi non possono essere delle giustificazioni, quanto piuttosto le ragioni per azioni più risolutive. Non va dimenticato, inoltre, che Torino è tra i 9 capoluoghi italiani in corsa per la neutralità climatica al 2030, attraverso la Missione europea. 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: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

OBIETTIVO 2030

al di sotto di 35

61

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

al di sotto di 2

5

Troppe auto nel capoluogo piemontese. Torino si attesta nella parte alta della classifica nazionale, con ben 60 auto/100 abitanti. Un indicatore chiaro in merito alle scelte di mobilità dei cittadini.

Ridurre il numero dei veicoli circolanti, a partire da quelli più inquinanti sarà una delle sfide più difficili per Torino che, va ricordato, è candidato alla neutralità climatica entro il 2030.



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030

189

300

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

35%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

7

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

95%

100

La domanda di mobilità rivolta al TPL è leggermente cresciuta nell'ultimo anno, in linea con i trend di ripresa post-pandemia, seppur la scelta principale di molti torinesi resta l'auto privata. 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. Sarebbe necessario un ulteriore sforzo di ammodernamento del materiale rotabile, oltre alla recente acquisizione di 70 nuovi convogli. 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.

VERSO TRASPORTO 100% ELETTRICO

Una buona notizia il rinnovo della flotta bus, con un'acquisizione di 225 nuovi mezzi che dovrebbero consentire alla flotta di trasformarsi in elettrica per il 63%. La sharing mobility non ha conosciuto particolari espansioni. E' certamente utile la definizione delle aree di stallo con segnaletica a terra per i monopattini in sharing. Ad oggi, Torino e Bergamo sono le uniche due città italiane ad averlo fatto. Interessante il progetto Green to share del comune; un servizio di car sharing rivolto ai dipendenti della PA.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

250

270

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

246

1.300

Torino conferma la sua vocazione ciclabile, con un tracciato ciclabile di 250 km prossimo all'obiettivo immaginato. Negli ultimi anni si è dato seguito al percorso iniziato con la redazione del PUMS, incrementando i percorsi ciclabili di anno in anno. 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, zone30 e LEZ.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

TORINO A 30KM/H?

Il Tom Tom city index ci 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 19 km/h, dunque ben inferiore rispetto al limite suggerito. Una velocità che vede Torino al 18 posto della classifica mondiale delle città più lente (TomTom 2023)

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 25 min
Velocità media: 19 km/h



TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LE ZTL A TORINO SI ESTENDE 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. Dura battuta d'arresto alle politiche antinquinamento è stata inferta a fine 2023 dal decreto del Consiglio dei ministri che ha derogato il blocco dei veicoli fino ad Euro5 al 2025.

DISUGUAGLIANZE NELLA MOBILITÀ

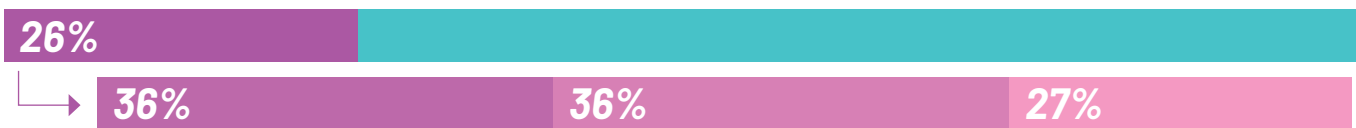
L'Osservatorio Stili di Mobilità di Legambiente ed IPSOS (ed. 2023) ha fornito un'utile istantanea del fenomeno delle disparità nell'ambito della mobilità urbana. A Torino, il 13% del campione ha dovuto rinunciare ad una visita sanitaria o opportunità di cura a causa dei tempi di spostamento troppo lunghi, dei costi eccessivi del viaggio o per l'assenza dei servizi di mobilità.

RINUNCIA AD OPPORTUNITÀ DI CURA, LAVORO E STUDIO A CAUSA DI PROBLEMI NELLA MOBILITÀ

Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di cura



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di lavoro



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di studio



TEMPI DI SPOSTAMENTO troppo lunghi per raggiungere quella sede **COSTI** mezzi privati, pubblici, sharing **ASSENZA SERVIZI** TP o sharing

I QUATTRO INDICATORI DI PRECARIETÀ

1. Precarietà legata al reddito e al costo del carburante o alla necessità di contenerlo

7%

2. Precarietà legata al reddito, alle distanze elevate e all'assenza di alternative all'auto o al possesso di auto obsolete

8%

3. Precarietà legata a spese di carburante elevate e molti spostamenti necessari o all'assenza di alternative all'auto

9%

4. Precarietà legata all'indisponibilità di mezzi di trasporto in famiglia e abbonamenti a mezzi pubblici o sharing

5%

Fonte: Osservatorio stili di Mobilità Legambiente - IPSOS, 2023



SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore, predisporre programmi di incentivazione alla mobilità attiva (bike to work, bike to school). Inoltre, è necessario accelerare nell'implementazione del MAAS (mobility as a service), così da garantire un accesso immediato ed integrato a tutti i servizi di trasporto pubblico e in sharing disponibili nelle aree urbane. L'approccio MAAS garantirebbe un servizio di mobilità "su misura" rapido e facilmente modulabile in base alle necessità dell'utente, garantendo un'ottima alternativa all'uso dell'auto privata.

RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO A MISURA DI PERSONA

"Città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), sicurezza stradale (Vision Zero incidenti gravi, a cominciare dai minori), "Città 30" all'ora anche ridisegno delle strade obbligando la moderazione della velocità (urbanismo tattico, parklets), con quartieri car free, slow streets, strade scolastiche, smart city, incentivazione della ciclopedità, micromobilità elettrica. In Italia, oltre alle note Olbia e Bologna, altre grandi città, come Torino ad esempio, mirano a seguire l'esempio di Amsterdam, Copenaghen, Londra e Parigi, dove nell'80% circa delle strade non si potrà superare i 20 o 30 all'ora.

TUTTO ELETTRICO IN CITTÀ, ANCHE PRIMA DEL 2035

Grazie alla progressiva estensione delle ZEZ (Zero Emission Zone), alla triplicazione dell'immatricolazione di autobus elettrici per il trasporto pubblico, già oggi più convenienti nel costo totale (acquisto + gestione). Anche il trasporto delle merci nell'ultimo miglio deve diventare solo elettrico, promuovendo anche per queste il trasporto condiviso che riduce il numero di percorsi e di mezzi in circolazione. Indispensabile istituire distretti ZED (Zero Emissions Distribution), come a Santa Monica (California) o ad Oxford, dove possono entrare solo veicoli merci elettrici (dalle cargo bike ai camion). In Olanda una trentina di comuni hanno delimitato le aree urbane in cui saranno consentiti solo mezzi e camion a zero emissioni entro il 2025, si sono assunti la responsabilità di preavvisare cittadini e operatori con 4 anni di anticipo, mentre il governo centrale ha assegnato 185 milioni di contributi per le imprese di trasporto che convertono la propria flotta per tempo, anche con cargo bike elettriche. Amsterdam ha già definito un'area ZEZ (Zona a emissioni zero) di 70 chilometri quadrati. In Italia si spende oltre 1 miliardo all'anno di bonus auto (anche diesel) con risultati deludenti.



Città2030, un tour nazionale
organizzato da Legambiente
nell'ambito della Clean Cities Campaign

Un viaggio che dall'8 febbraio al 6 marzo 2024
farà tappa nei principali capoluoghi italiani.

La campagna, sostenuta da una coalizione
europea di ONG, e organizzazioni della società
civile, di cui fa parte anche Legambiente, **ha
come obiettivo una mobilità urbana a zero
emissioni entro il 2030.**

Legambiente, attraverso le attività di
Città2030 tornerà nelle nostre città per il
sostegno alle politiche di mobilità attiva,
condivisa, elettrica e giusta, per un futuro
urbano più vivibile e sostenibile.

***dall'8 febbraio
al 6 marzo 2024***

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org

