



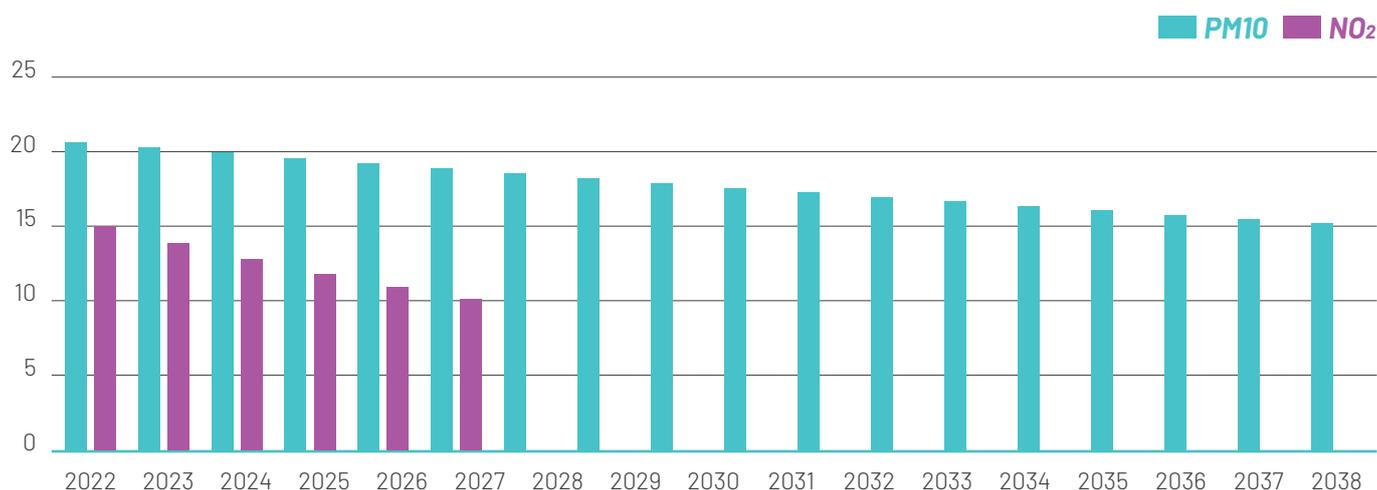
PERUGIA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

L'inquinamento dell'aria non è percepito come un problema e quindi si fa poco per ridurlo. Nel 2021 i valori medi **SONO SUPERIORI** ai nuovi valori limite che stanno per essere adottati in tutta Europa: per il 2030 il **PM10 DOVRÀ ESSERE RIDOTTO DEL 3%, IL PM 2,5 DEL 17%**. Certo, l'inquinamento un po' diminuisce, ma di questo passo si resterà **OLTRE LA SOGLIA SINO AL 2038 PER IL PARTICOLATO**. Si dovranno dunque intraprendere azioni decise per trasporti e riscaldamento elettrici e a zero emissioni.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO



TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il numero di auto per abitante è molto alto, ben più della media nazionale, più che in Lussemburgo, ai vertici europei! Soprattutto nelle città, in Italia come in tutta Europa, il tasso di motorizzazione è molto più basso e destinato a **DIMEZZARSI NELL'ARCO DI UN DECENNIO**.

Pesanti, seppure più bassi della media nazionale, le conseguenze (morti e feriti) degli incidenti stradali: ma il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si propone di dimezzarli entro il 2030.

Fonte dati: ACI, Istat 2021

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



TRASPORTO PUBBLICO

OFFERTA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (PASSEGGERI/AB ALL'ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



DISCRETA l'offerta e l'uso di **MEZZI PUBBLICI** per una città di dimensione, ma ancora decisamente inferiore a quanto si osserva in analoghe città europee. Oggi solo 30% dell'offerta di Trasporto Pubblico è elettrica, grazie non solo ai treni, ma anche alle **SCALE MOBILI, ALLE ASCENSORI E AL MINIMETRO**. Se ben sfruttata, Perugia è dotata di una buona offerta ferroviaria (6 stazioni cittadine e una dozzina nei Comuni confinanti). Zero ancora la **SHARING MOBILITY**, anche e-bike o scooter elettrici che potrebbero trovare tanti utenti in città.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2020 e CittaMEZ 2021, Pendolaria 2022

PNRR

- Per l'Umbria il Pnrr e il Piano complementare prevedono **112 MILIONI DI EURO PER IL TRASPORTO RAPIDO DI MASSIMA E IL RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS, 3 MILIONI PER PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA, GLI INVESTIMENTI FERROVIARI E PER L'ALTA VELOCITÀ AMMONTANO A 211 MILIONI.**
- A PERUGIA IN PARTICOLARE È PREVISTO UN BUS RAPID TRANSIT (13,5)** in parte su corsie riservate, l'ammodernamento della stazione ferroviaria del minimetro e l'acquisto di bus elettrici snodati a elevata capacità di trasporto.



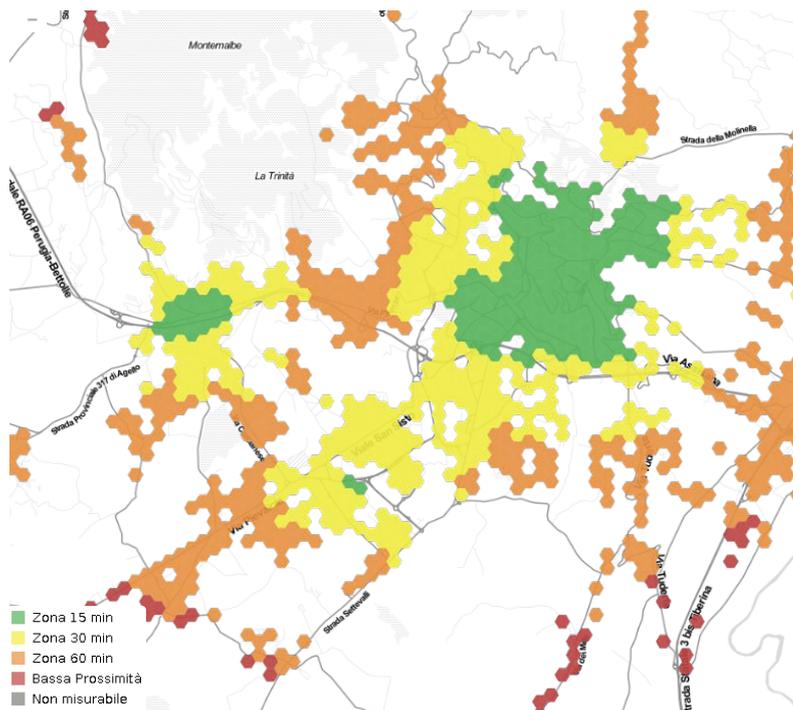
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



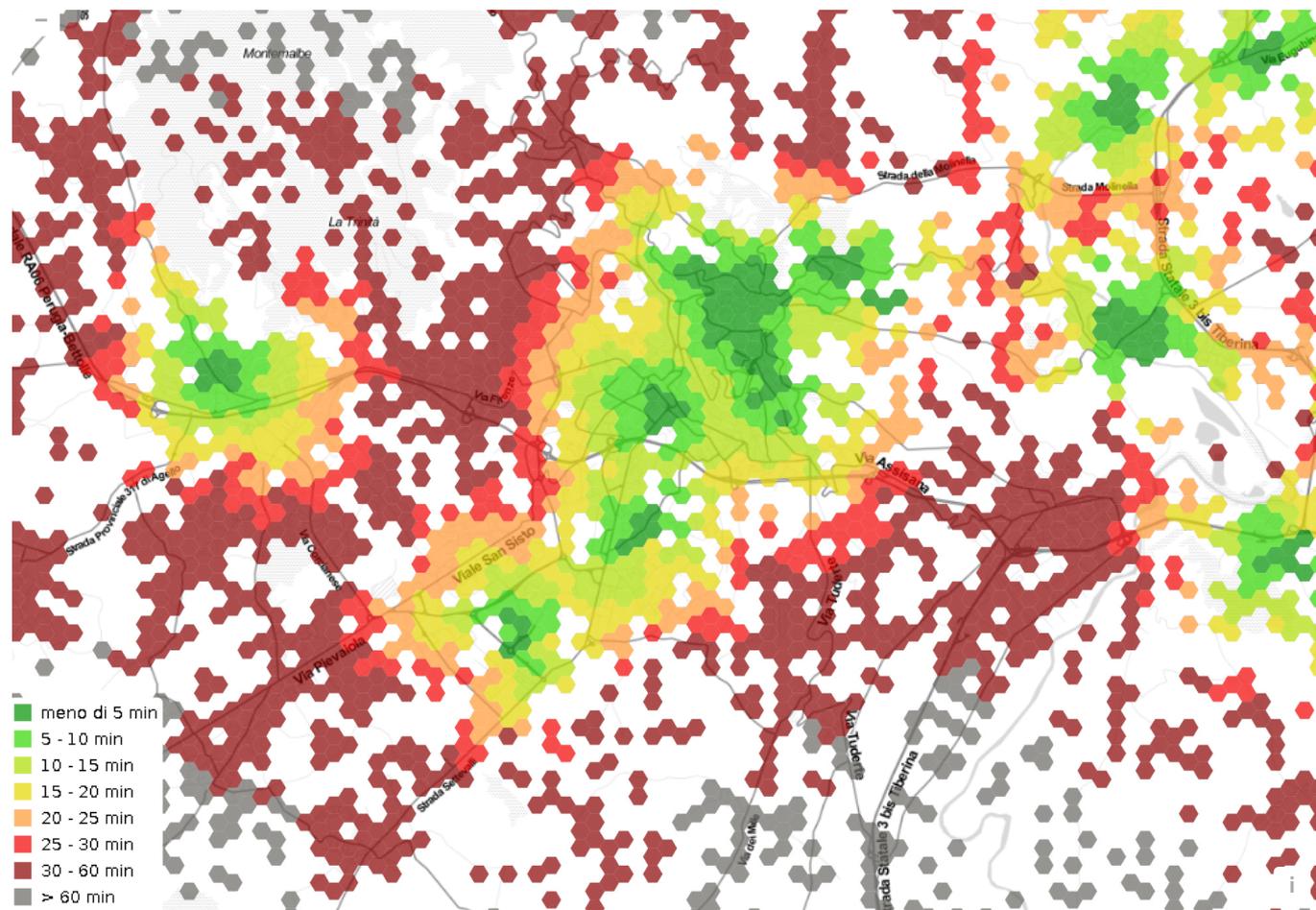
INDICE DI PROSSIMITÀ

L'indice di prossimità, basato su **DATI OPEN** ed elaborato dalla **DEDA NEXT** (www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/), è uno strumento utile e immediato per ripensare la città, mettendo al centro le persone e le loro esigenze: entrando nella mappa interattiva di Perugia (Perugia.html) si ottiene una fotografia di quanto siamo oggi "15 minuti" (esagoni verdi). L'indice "misura" il tempo a piedi dalle abitazioni ai diversi punti di interesse: alimentari, ristorazione, istruzione, salute, banche e poste, verde pubblico, intrattenimento, commercio.

Questo strumento è destinato a amministrazioni, urbanisti e cittadini e serve a pianificare il cambiamento, disegnare nuovi percorsi ciclo pedonali, avvicinare i servizi e semplificarne l'accesso, ridurre le disuguaglianze e migliorare la coesione sociale, dando valore a una nuova dimensione sostenibile di vicinato.



Solo il centro di Perugia è a "15 minuti", ma l'indice di prossimità è ben peggiore per la scuola:



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Il Piano urbano della mobilità sostenibile è stato approvato nel 2019, ma ancora i suoi buoni enunciati attendono a concretizzarsi. Non progredisce l'offerta di percorsi ciclabili in ambito urbano, seppure in crescita come previsto dal PUMS cittadino: siamo al 40% dall'obiettivo. Non tutte le strade cittadine sono in pendenza e non tutte le strade in pianura sono dotate di piste ciclabili.

POCHE LE STRADE "30 ALL'ORA", anche se gran parte delle strade del centro difficilmente possono essere percorse a velocità maggiore. La moderazione della velocità è misura indispensabile non solo per incentivare la mobilità ciclopedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti stradali. Con il ridisegno dell'80% delle strade e piazze si possono favorire gli spostamenti ciclopedonali, le zone scolastiche e affermare l'abitare di prossimità, la "città dei 15 minuti".

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2021

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LE ZTL A PERUGIA si limita alle strade del centro storico, spesso strette e in rapida pendenza, ma ben organizzata e controllata (varchi elettronici).

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) riguarda il centro abitato di Perugia e Ponte San Giovanni, per il solo periodo invernale (sino a marzo), coinvolge nelle sole ore diurne dei giorni feriali i veicoli privati sino all'Euro 3, a benzina e diesel, i ciclomotori e i motocicli a due tempi Euro 1. Previsto il divieto anche per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 35 quintali diesel, privati e commerciali, non dotati di dispositivo di controllo del particolato.



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



LE PROPOSTE

La ricetta per le città italiane è già scritta. Mancano ancora gli ingredienti per poterla realizzare. Le città possono fare molto. Possono essere il motore del cambiamento. Già abbiamo buoni esempi che vanno nella giusta direzione. Pur sapendo che ci sono altre importanti azioni da introdurre che vedono altri soggetti attuatori coinvolti, come le Regioni o il Governo nazionale, e consapevoli che le emissioni vedono settori come le attività industriali e il riscaldamento, ci limitiamo a elencare le seguenti proposte strategiche per la mobilità e i trasporti nelle area urbane.

01 DALLE ZTL ALLE ZEZ (ZERO EMISSIONI ZONE). C'erano una volta le Zone Traffico Limitate, in genere in porzioni limitate del centro storico. Ora le città, grandi e piccole, tendono a definire limiti alle emissioni (inquinanti e climalteranti) in ampie zone della città (Low Emission Zone). A Milano si chiama AreaB, coinvolge quasi tutta l'area urbana, limita fortemente la circolazione dei diesel Euro 4 e 5 e Euro 2 a benzina, impedisce l'ingresso ai veicoli più inquinanti. A Londra l'area si estende per ben 380 km quadrati (si chiama Ultra Low Emission Zone) e un euro6 diesel per entrare paga 12,5 sterline al giorno. Sia a Milano che a Londra esiste anche, nell'area centrale la Congestion charge (AreaC a Milano), in cui entrano i veicoli meno inquinanti a pedaggio: 11,5 sterline a Londra, 5 euro a Milano. Le limitazioni sia a Londra che a Milano si stima riducano le emissioni da traffico del 30 o 40%.

02 ABBONAMENTI AL TRASPORTO PUBBLICO E TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (TRM). L'Italia con gli investimenti previsti nel PNRR prevede di iniziare a colmare il ritardo di offerta di treni pendolari, metropolitane, tram veloci, filovie e autobus elettrici, anche e soprattutto nelle aree metropolitane e lungo le coste: dovremmo moltiplicare per 4 l'offerta di linea. Promuovere gli abbonamenti integrati: in Germania, dopo l'ottimo lancio nell'estate 2022 (post Covid) a 9 euro al mese a tutti i trasporti regionali, si è deciso di perseverare per tutto il 2023 con abbonamenti integrati a 49 euro/mese. La crisi ha diminuito i viaggi degli italiani, aumentato la percentuale di popolazione immobile, il trasporto pubblico è la risposta universale, l'incentivo all'auto privata è più costoso e divisivo. In Italia un'analoga misura costerebbe 2 miliardi all'anno, si possono attingere le risorse dai bonus auto a combustione e dai buoni benzina e dell'autotrasporto.

03 SHARING MOBILITY. 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). Milano è ai vertici europei per l'offerta di servizi di sharing mobility (auto, scooter elettrici, bici e monopattini).

04 RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO a misura d'uomo, "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 ciclopeditonalità, micromobilità elettrica. Cesena è stata antesignana in Italia di "Città 30" (nel 1998, da allora -20% di incidenti e -50% feriti), ma ora tra le grandi città Torino, Bologna e più recentemente Milano 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 km all'ora.

05 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). 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.

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



La **Clean Cities Campaign** torna con il suo tour nazionale organizzato da Legambiente.

Un viaggio che dal 1° febbraio al 2 marzo 2023 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 della **Clean Cities Campaign** tornerà nelle nostre città per il sostegno alle politiche di mobilità attiva, condivisa, elettrica e giusta, per un futuro urbano più vivibile e sostenibile.

***dal 1° febbraio
al 2 marzo 2023***

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org

