



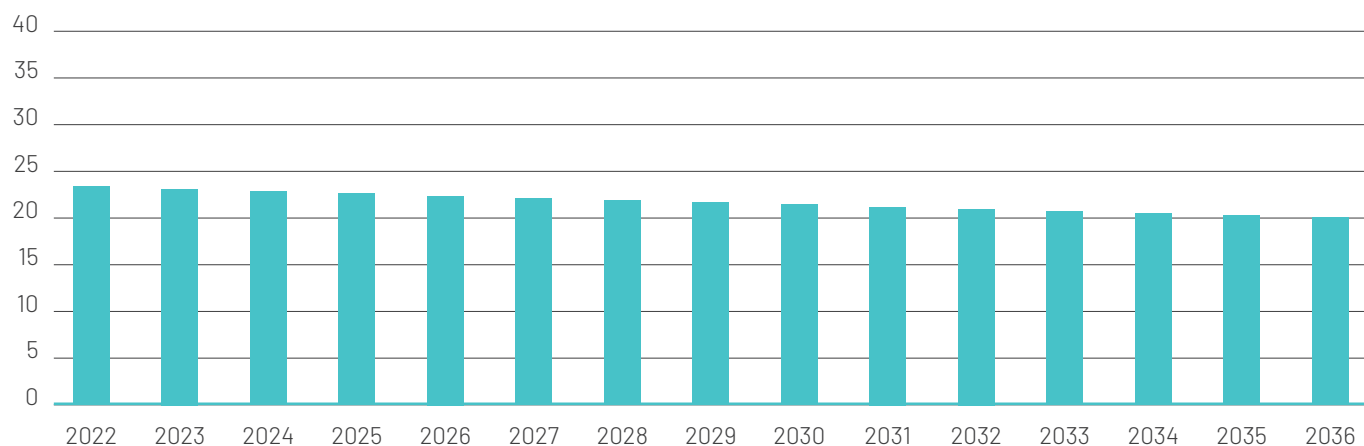
BARI 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

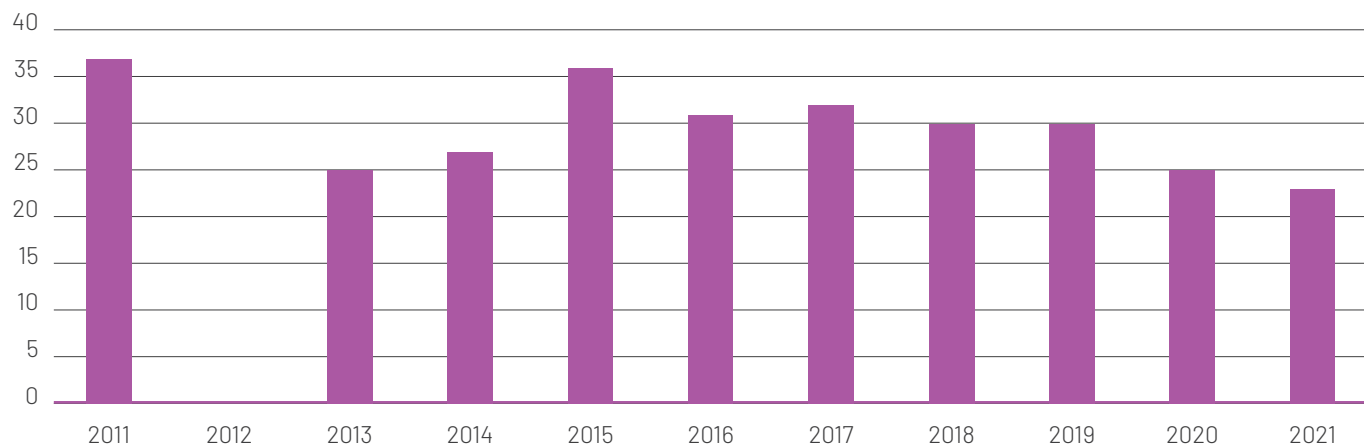
L'inquinamento dell'aria non è percepito come un problema e quindi non si fa lo sforzo per ridurlo. Ma ora, con i nuovi valori limite che stanno per essere adottati in tutta Europa, il **PM10** dovrà essere ridotto **DEL 15% ENTRO IL 2030**, il **PM 2,5 DEL 23% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO₂) DEL 10%**. Abbiamo provato a proiettare gli andamenti discendenti delle curve di inquinamento nei prossimi anni e ci siamo accorti che, di questo passo, non riusciremo a rientrare nei limiti europei fissati nel 2030. Si devono dunque raddoppiare gli sforzi per trasporti e riscaldamento elettrico e a zero emissioni.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO (PM10)



TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO (NO₂)



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



TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

OBIETTIVO 2030

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

al di sotto di 35

58

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

al di sotto di 2

7,91

Il numero di auto per abitante è alto, prossimo alla media nazionale, ma discendente. Buon segno, perché nelle medie città europee il tasso di motorizzazione è molto più basso e l'obiettivo al 2030 dovrà essere quello di dimezzarlo. Bari è **TRA LE CITTÀ PIÙ INSIKURE** d'Italia: particolarmente pesanti, decisamente superiori alla media nazionale, le conseguenze degli incidenti stradali

Fonte dati: ACI, Istat 2021

TRASPORTO PUBBLICO

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

OBIETTIVO 2030

35

400

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

17%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 100 AB)

6

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

100%

Mediocre l'utilizzo di trasporto pubblico, inferiore di un ordine di grandezza di quel che si osserva in centro Europa. Migliora un po' se teniamo conto delle linee ferroviarie e al recupero parziale di ferrovie locali, con cadenze ancora insufficienti (24 stazioni e 174 convogli quotidiani, tenendo conto anche del treno per l'aeroporto). Grazie ai treni l'offerta elettrica nel trasporto pubblico giunge al 17%. La sharing mobility, riparte da un migliaio di monopattini (1.500 a regime), 200 bici (diventeranno 730), 31 auto (saranno 80), 55 scooter (a regime 375) (Fonti: Ecosistema Urbano 2021, Pendolaria 2021 e Comune 2022).



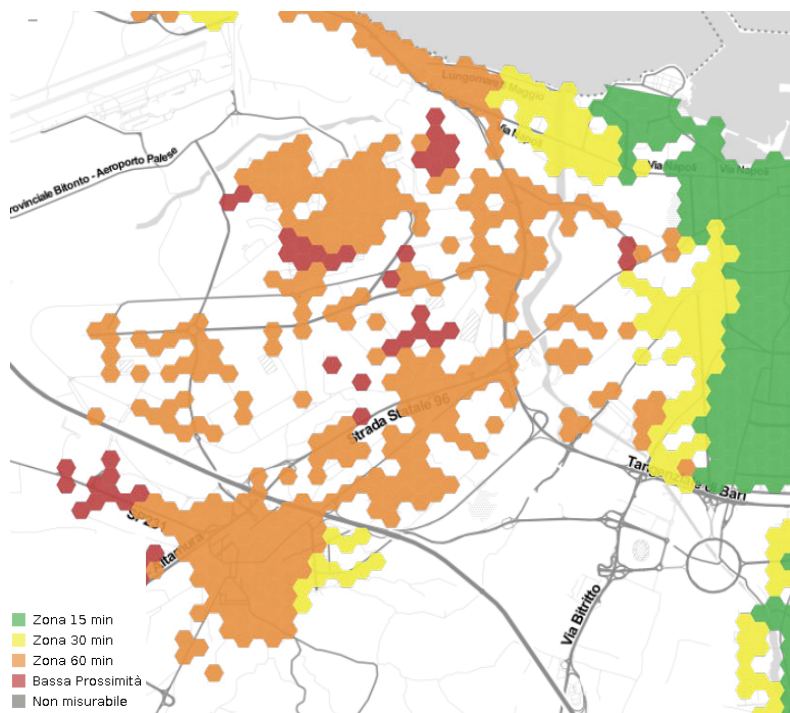
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



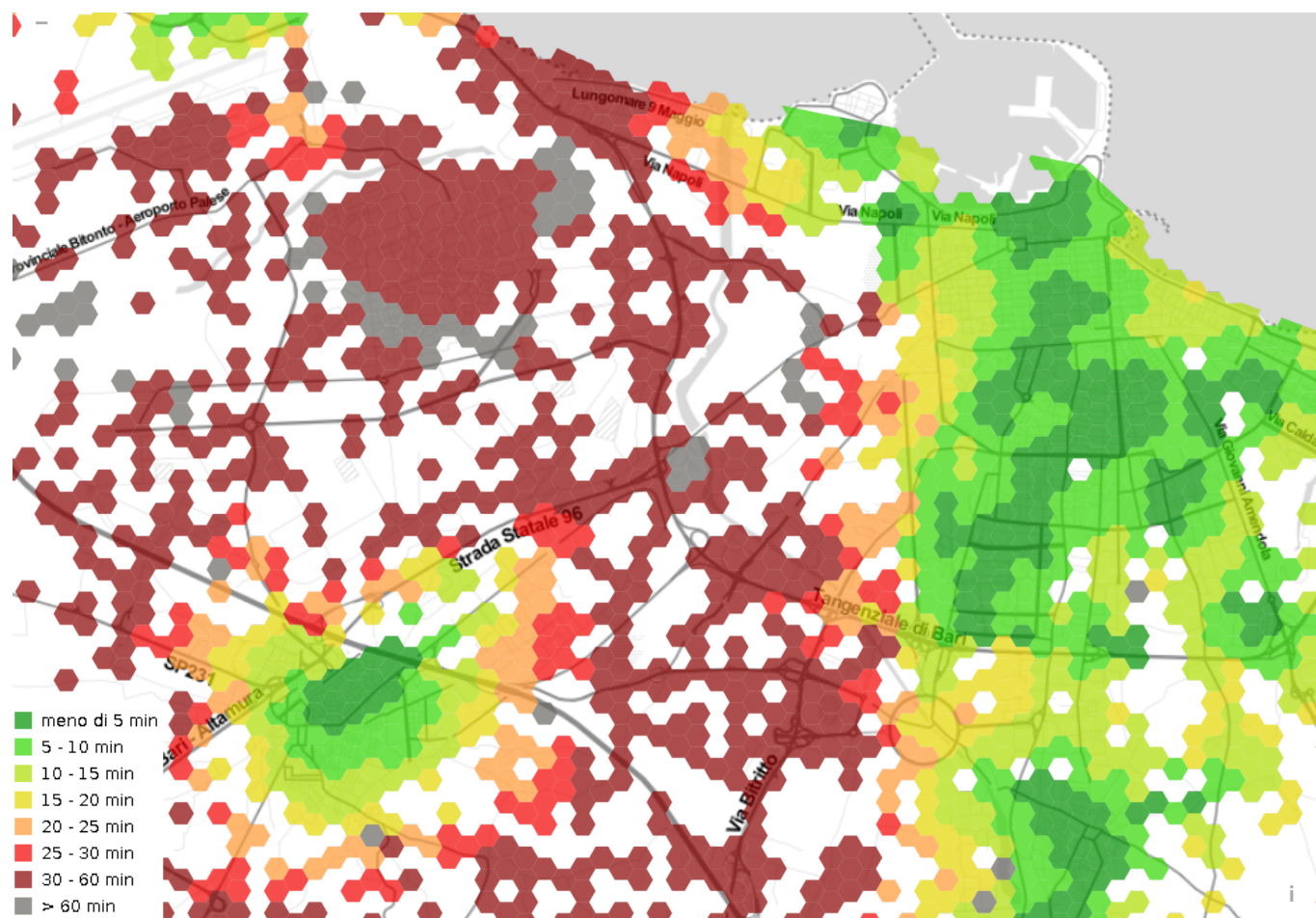
INDICE DI PROSSIMITÀ

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 Bergamo (Bari.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.



Bari_15_scuole.pdf Di seguito riportiamo la mappa dell'indice di prossimità per l'istruzione:



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



PNRR

- ▶ **'NODO VERDE'** della stazione centrale di Bari (parco, percorsi pedonali e ciclabili e nuovi servizi) e 'hub mobilità' in tutte le stazioni.
- ▶ **QUATTRO NUOVE LINEE BRT** (Bus Rapid Transit), quasi 30 chilometri di corsie preferenziali, 89 fermate nuove di autobus elettrici rapidi su corsie riservate (spesa prevista 160, già incrementata a 191 milioni di euro).
- ▶ **REALIZZAZIONE DI 17 NUOVI KM DI CICLABILI.**
- ▶ **COMPLETAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA NAPOLI-BARI**, nell'ambito del progetto dell'Alta Velocità Roma-Bari, per rendere più veloci i collegamenti tra le tre città.

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

42

430

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

48

1.300

Non risultano progressi, rispetto all'anno scorso, nei km di percorsi ciclabili, che dovranno moltiplicarsi entro il 2030, come anche previsto dal **PUMS DI AREA METROPOLITANA**, adottato nel 2021.

Bari ha anche recentemente esteso le **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**, soprattutto in centro storico. Le strade 30, oltre a incentivare la mobilità ciclopeditone, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali: è possibile realizzare altri 800 km (**OBIETTIVO 80% STRADE CITTADINE**) di strade a velocità moderata per diventare una **"CITTÀ 30"**. L'elevata densità abitativa di tanti quartieri di Bari consentirebbero l'estensione dei percorsi pedonali, di zone e percorsi scolastici, dehor di bar e negozi, si presta ad essere ridisegnata per un abitare di prossimità, verso la **"CITTÀ 15 MINUTI"**.

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LIMITATA LA ZTL, limitata al centro storico. Le vie, controllate da valichi elettronici, sono divise in "strade verdi" (solo ciclomotori, motocicli e biciclette), "strade azzurre" (solo auto residenti e autorizzati) e "strade rosse", dove l'ingresso è autorizzato solo in orario diurno feriali.

INESISTENTE QUALSIASI LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI VEICOLI INQUINANTI (LEZ), persino gli euro0 sono autorizzati in qualsiasi giorno ed ora in tutta la città.



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

