



# ECOSISTEMA MOBILITÀ

---

## BARI

---

Mobilità urbana, criticità e prospettive



LEGAMBIENTE



**LEGAMBIENTE**

**Ecosistema Mobilità Bari**

un progetto di Legambiente direzione nazionale

in collaborazione con Legambiente Puglia e Legambiente Bari circolo Eudaimonia

A cura di:

Alessandra Bonfanti, Mirko Laurenti, Ruggero Ronzulli, Roberto Antonacci

Hanno collaborato:

Andrea Minutolo, Andrea Poggio

Aprile 2021



## Sommario

<b>Premessa</b>	<b>5</b>
Le criticità principali	7
Le proposte di Legambiente per una Bari sostenibile e a passo d'uomo	8
<b>Qualità dell'aria e sistemi di trasporto collettivo</b>	<b>9</b>
L'inquinamento atmosferico	10
Il trasporto pubblico e la scommessa dello sharing	14
<b>Mobilità attiva e ambiente urbano</b>	<b>19</b>
Un piano ambizioso, ma arrestato	22
Non solo mezzi ma anche sistemi di incentivazione	26
Da best practices alla chiusura	27
Mobilità casa scuola e sicurezza servizi e risorse educative a favore di famiglie e ragazzi	28
Le proposte di Legambiente per la mobilità nelle città	29



# Premessa

Le città italiane, e con loro Bari, capitale di riferimento per il sud, sono al centro di una urgente transizione verso nuovi modelli a zero emissioni, di cui la mobilità è un pilastro di risposta per ridisegnare l'impianto urbano e i modelli sociali di convivenza e di mobilità. Come le città di iperprosimità dove possano affermarsi nuovi stili di mobilità, condivisa, elettrica, a piedi e in bici e dove l'amministrazione locale investe in interventi di riqualificazione: verde pubblico al posto di superfici abbandonate, rigenerazione, piazze pedonali e ciclabili come spazi di aggregazione sociale e culturale, comunità resilienti.

L'agglomerato urbano di Bari in particolare è caratterizzato da uno sviluppo di tipo radiale che dal nucleo storico e dal quartiere ottocentesco, sede della quasi totalità delle attività terziarie e commerciali del capoluogo di Regione, si dirama lungo tre direttrici principali: due lungo la costa verso nord-ovest e sud-est e una verso sud. Il sistema di trasporto pubblico locale è composto da una rete di mezzi su gomma che copre la quasi totalità del servizio, da due linee di ferrovia metropolitana e dal servizio locale della RFI.

Nonostante il Comune di Bari abbia adottato il PUMS dalla Giunta Comunale il 26 luglio 2017, e all'inizio del 2021 sia anche iniziata la fase di redazione del PUMS della Città metropolitana di Bari, la città deve ancora programmare e realizzare molti interventi per diventare una città **sostenibile che possa competere con le altre città Italiane e soprattutto europee. Per questo si dovrà** dare obiettivi di decarbonizzazione stringenti: **il trasporto pubblico in futuro dovrà essere completamente elettrico**, come a Torino, Milano e Bergamo entro il 2030, o Cagliari entro il 2035.

L'Amministrazione comunale di Bari ha da tempo avviato una riorganizzazione strutturale della mobilità urbana improntata sui principi della sostenibilità ambientale e aperta all'innovazione propria della Smart City, su otto linee di intervento strategiche che sono gli elementi costitutivi del PUMS, (Bici Plan, Trasporto metropolitano e intermodalità, Piano di riordino del Trasporto Pubblico Urbano, Smart Mobility, City Logistics, Mobilità condivisa, Mobility Management, Piano di riordino del traffico e della sosta) eppure i valori analizzati e messi a confronto in questo studio, a dieci e cinque anni risultano ancora fuori target, con costi sanitari e sociali del



traffico e dell'inquinamento (non solo automobilistico) molto elevati. La pandemia ha fortemente appesantito una situazione già grave e si rischia di non riuscire a incidere sul **tasso di motorizzazione** automobilistica, che nonostante sia al di sotto della media nazionale, resta tra i più alti d'Europa per una città che si vuole confrontare sul piano internazionale: tra il 50 e il 100% in più di quanto si riscontra a Madrid, Parigi, Amsterdam, Berlino, ancora peggio se si prende a paragone la città metropolitana.

**Come emerge dai dati riportati e sintetizzati nella pagella presentata in occasione della tappa della campagna nazionale Clean Cities 2021, restano troppi morti e feriti sulle strade** (8 feriti ogni mille abitanti all'anno), con ancora un livello su cui ragionare di **inquinamento** (Mal'Aria 2021), più del valore limite indicato dall'OMS (20 secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità), anche nel 2020, anno in cui abbiamo viaggiato poco – seppure troppo – in automobile. Le conseguenze si riflettono sui **costi sanitari e sociali dell'inquinamento** (perdita di anni di vita, ricoveri ospedalieri, giornate di lavoro), in percentuale sul reddito il 4,8% dei nostri guadagni persi per pagare i costi dell'inquinamento, come valutato da uno studio europeo sull'inquinamento commissionato dall'EPHA a CE Delf (ottobre 2020). A questi costi, nel 2020, si sono aggiunti quelli catastrofici dell'epidemia Covid19. Ed è noto che l'inquinamento, come il Covid, è ragione di aumento delle co-morbilità e di accorciamento della durata della vita. E le crisi climatiche sono alle porte.

Per queste ragioni Bari può e deve giocare sfide fondamentali nel campo dell'adattamento ai cambiamenti climatici, dell'accessibilità, dell'inclusione, anche attraverso la mobilità per realizzare un'alternativa al modello incentrato sull'automobile, per abbattere l'inquinamento e nello stesso tempo attivare soluzioni concrete per contrastare la continua trasformazione peggiorativa della forma dello spazio pubblico delle città, finora modellato in funzione di un parco auto in continua espansione e i cui incentivi sembrano non fermarsi mai.



# Le criticità principali

## Tempi di attesa TPL ancora lunghi

Un'altra criticità sul servizio del TPL riguarda i tempi di attesa ancora lunghi. Per consentire una riduzione dell'utilizzo delle auto in città è fondamentale l'incremento delle corse e la riduzione dei tempi di attesa.

## Pochi bus elettrici

Il parco mezzi della AMTAB S.p.A. al 31 dicembre 2019, è costituito da 234 Autobus di cui solo una parte a Metano e solo 4 Minibus elettrici. È fondamentale pertanto un investimento di riconversione dei mezzi pubblici verso una politica sostenibile per dare anche il buon esempio ai cittadini.

## Treni a gasolio nel centro città

Per una città realmente sostenibile è necessario guardare anche agli impatti ambientali. Bari che è un punto nevralgico e strategico per le direttrici ferroviarie paga però dei sistemi ancora fortemente incentrati sui treni a gasolio. È importante pertanto una spinta all'elettificazione dei sistemi ferroviari che entrano in città.

## Poche isole pedonali e piste ciclabili per la micromobilità

Se è vero che Bari sta investendo sulla realizzazione di nuove piste ciclabili ed ha investito in modo notevole sulla micromobilità con l'introduzione dei monopattini elettrici, è anche vero che però il sistema di rete oggi presente non è sufficiente per garantire l'uso corretto delle piste ciclabili e soprattutto la sicurezza degli utenti o dei pedoni. Si pensi ad esempio che nel 2019 si conta una media pro-capite di 0,52 mq/ab di isole pedonali. Così come previsto dall'ambizioso Programma "Bari Open Space" è fondamentale incrementare non solo le piste ciclabili, anche light, ma soprattutto attivare zone 10, 20 e 30 in tutte le zone cittadine e soprattutto nel centro abitato.



# Le proposte di Legambiente per una Bari sostenibile e a passo d'uomo



LEGAMBIENTE

**Ampliamento e/o estensione delle zone pedonali: più piste ciclabili e più zone 10, 20 e 30.**

**Adozione di un Piano per il Verde: connubio tra zone pedonali e zone verdi cittadine.**

**Depaving per restituire spazi ai cittadini e alla natura e ridurre il rischio idraulico;**

**Tendere ad eliminare il rumore meccanico nella città: riduzione del flusso automobilistico in città con potenziamento ed ampliamento delle zone di scambio (Park & Ride).  
Passando anche dalla riduzione dei parcheggi e degli spazi dedicati ai veicoli a motore.**

**Eliminare la circolazione di BUS Turistici nella città ed eventualmente concentrarli nell'Area Portuale;**

**Abolire la circolazione dei motori a due tempi anche da parte delle municipalizzate: riconversione del parco automobilistico e ciclomotore dell'ente**



**Qualità dell'aria**  
**e sistemi di**  
**trasporto collettivo**

---

1

## L'inquinamento atmosferico

---

La qualità dell'aria del capoluogo pugliese negli ultimi anni presenta luci e ombre. Non ci sono mai state grandi criticità ma questo non vuol dire che il problema dell'inquinamento atmosferico non sia un problema che riguarda i cittadini baresi, anzi.

Analizzando infatti i dati delle medie annuali degli inquinanti più importanti raccolti dal 2015 al 2020, ovvero le polveri sottili (PM10 e PM2,5) e biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), la fotografia che ne scaturisce presenta delle sfaccettature che è bene tenere in considerazione per evitare brutte sorprese in futuro.

Come si può vedere dalla tabella, il PM10 in questi 6 anni ha avuto una media annuale di 24 microgrammi per metro cubo, con il valore massimo di 27 µg/mc nel 2015 e il valore minimo di 23 µg/mc registrato nel 2020 appena concluso. Dati confortanti se riferiti al limite normativo previsto dalla Direttiva europea fissato a 40 µg/mc come media annuale, ma al di sopra del valore limite suggerito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) che fissa invece a 20 µg/mc il limite da non superare per tutelare la salute. Anche per le polveri ultrasottili, il PM2,5 (quello più pericoloso dal punto di vista della salute per la capacità di penetrare nelle vie respiratorie), i valori degli ultimi anni pur non avendo mai superato il limite di legge (25 µg/mc come media annuale), mostrano invece una media sui sei anni (15 µg/mc) superiore a quanto suggerito sempre dall'OMS (10 µg/mc). Per l'altro parametro utilizzato, il biossido di azoto – un inquinante tipico della combustione dei diesel – invece i limiti normativi e quelli dell'OMS coincidono e, per fortuna, il limite previsto in entrambi i casi di 40 µg/mc è stato sempre rispettato nel periodo considerato che mostra una media di 29 µg/mc. Anche in questo ultimo caso, però, occorre essere moderatamente soddisfatti. Infatti nella nuova rielaborazione dei valori suggeriti dall'OMS che dovrebbero uscire nel 2021, per l'NO<sub>2</sub> il valore suggerito dovrebbe scendere a 20 µg/mc (la metà di quanto è adesso). Questo significa che, anche in questo caso e secondo gli ultimi studi sulla tutela della salute, i cittadini baresi hanno respirato un'aria nel corso degli ultimi anni con una concentrazione troppo elevata di biossido di azoto.

Se dunque da un punto di vista legislativo le cose non sembrerebbero destare preoccupazione, in termini di tutela della salute i dati appena analizzati mostrano una cronica "esposizione" dei cittadini a concentrazioni superiori a quanto suggerito dall'OMS. Questo ragionamento deve



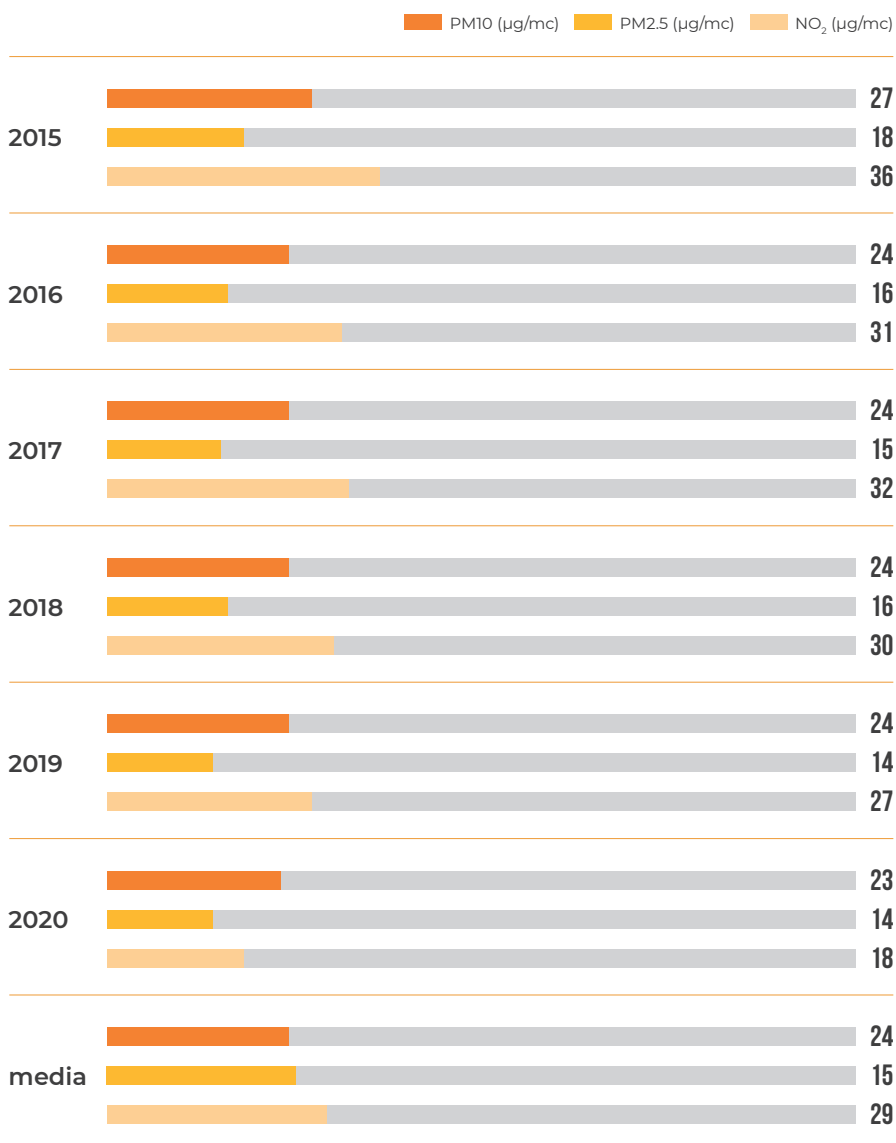
guidare le scelte e le azioni da mettere in campo che devono quindi essere predisposte non per adempiere meramente ad un obbligo normativo ma nell'ottica di tutelare la salute delle persone e, di conseguenza, la loro qualità della vita.

### PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE URBANA NELLA UE-28 ESPOSTA A LIVELLI DI INQUINAMENTO SUPERIORI AI LIMITI DI LEGGE UE E AI VALORI GUIDA OMS PER LA TUTELA DELLA SALUTE UMANA

	LIMITE UE	Popolazione esposta (%)	LIMITE OMS	Popolazione esposta (%)
PM2,5	25 µg/m <sup>3</sup> (media annuale)	6-8	10 µg/m <sup>3</sup> (media annuale)	74-81
PM10	50 µg/m <sup>3</sup> (media giornaliera)	13-19	20 µg/m <sup>3</sup> (media annuale)	42-52
Ozono	120 µg/m <sup>3</sup> (media 8 ore)	12-29	100 µg/m <sup>3</sup> (media 8 ore)	95-98
Biossido di azoto	40 µg/m <sup>3</sup> (media annuale)	7-8	40 µg/m <sup>3</sup> (media annuale)	7-8
Benzo[a]pyrene	1 ng/m <sup>3</sup> (media annuale)	17-20	0,12 ng/m <sup>3</sup> (media annuale)	83-90
Anidride solforosa	125 µg/m <sup>3</sup> (media giornaliera)	<1	20 µg/m <sup>3</sup> (media giornaliera)	21-31
<b>PERCENTUALE POPOLAZIONE ESPOSTA</b>	<b>&lt;5%</b>	<b>5-50%</b>	<b>50-75%</b>	<b>&gt;75%</b>

Fonte: Agenzia europea per l'ambiente, Air quality in Europe, 2019

## LA SITUAZIONE DI BARI



Fonte: Elaborazione Legambiente su dati Ecosistema Urbano e Arpa Puglia

L'inquinamento atmosferico continua ad avere impatti significativi sulla salute della popolazione europea, in particolare nelle aree urbane. Gli inquinanti più gravi nel continente, in termini di danno alla salute umana, sono le polveri sottili (PM), gli ossidi di azoto (NO<sub>2</sub>) e l'ozono troposferico (O<sub>3</sub>). Alcune fasce della popolazione sono più colpite dall'inquinamento atmosferico rispetto ad altre: i gruppi socioeconomici più poveri tendono ad essere maggiormente esposti, così come gli anziani, i bambini e quelle persone con condizioni di salute preesistenti già compromesse. Inoltre l'inquinamento atmosferico comporta anche ingenti impatti economici, abbreviando la vita delle persone, aumentando i costi sanitari e riducendo la produttività poiché l'aumento di patologie fa crescere anche i giorni di lavoro persi.

I giorni di superamento del PM10 sono un campanello d'allarme dello smog ma le medie annuali sempre delle PM10 rappresentano la cronicità dell'inquinamento e sono il parametro di riferimento per la tutela della salute, come indicato dalle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità che stabilisce in 20 microgrammi per metro cubo la media annuale per il PM10 da non superare. Sono 60 le città italiane, tra quelle monitorate dal dossier Legambiente Malaria 2021, che hanno fatto registrare una media annuale superiore a quanto indicato dall'OMS. Sempre in testa Torino con 35 microgrammi/mc come media annuale di tutte le centraline urbane del capoluogo, seguita da Milano, Padova e Rovigo (34 µg/mc), Venezia e Treviso (33 µg/mc), Cremona, Lodi, Vicenza, Modena e Verona (32 µg/mc). Oltre alle città del nord però hanno superato il limite suggerito dall'OMS anche altre città, tra queste c'è anche Bari con 23 µg/mc.



## Il trasporto pubblico e la scommessa dello sharing

In seria difficoltà il sistema del trasporto pubblico a Bari. Leggendo i numeri di Ecosistema Urbano 2020, basati su dati comunali 2019, si nota infatti come tutto il comparto, in linea con il quadro generale del Paese, faccia registrare una staticità molto poco incoraggiante. Si parte dai 76 viaggi annui pro-capite effettuati dai baresi nel 2009 per arrivare, dopo un evidente calo nel 2014 (con 55 viaggi per abitante annui), agli 80 del 2019 a fronte di una media complessiva, relativa ai capoluoghi di provincia, che si attesta sugli 82 viaggi per abitante all'anno nel 2019. Media che però, per le sole grandi città esaminate in Ecosistema Urbano, è di 241 viaggi pro-capite all'anno. Stessa valutazione si può fare a riguardo dell'offerta del servizio, dove Bari appare assai in affanno, "immobilizzata" a 32 chilometri annui percorsi dalle vetture di tpl per abitante all'anno nel 2019, lo stesso dato del 2009, dopo essere passata a 30 nel 2014. Meglio della media generale riferibile ai capoluoghi di provincia che si ferma a 25 chilometri percorsi per abitante, ma molto distante da quella che è la media dell'offerta di Tpl per le sole grandi città che arriva a 40 chilometri di percorrenza pro-capite. Anche in questo caso rispetto alla media generale ricordiamo che gli indicatori del trasporto pubblico in Ecosistema Urbano sono costruiti suddividendo le città in base al numero di abitanti. Ciò perché c'è una evidente incidenza del bacino di utenza (quindi il numero di abitanti, ma anche l'estensione geografica del capoluogo) sul dato finale. Osservando più nel dettaglio lo stato del servizio si nota che, pur restando ancora molto bassa, si alza di poco la velocità media delle vetture, passando dai 17,4 km/ora del 2009 ai 18 del 2019. Appaiono però ancora lontani i 19 chilometri orari di media dei capoluoghi italiani per il 2019. Guardando invece all'età media delle vetture sembra che il capoluogo pugliese, riesca periodicamente ad effettuare un rinnovamento delle flotte. Infatti da una media di 7 anni di età delle vetture nel 2009, si sale a 11 nel 2014, per scendere a 9 anni nel 2019. Bari fa meglio di molte città italiane e della media stessa dei capoluoghi italiani, che si attesta sui 10,5 anni, sebbene siano ancora lontani i circa 7 anni che hanno in media i bus nelle altre principali città d'Europa. Crescono con una certa costanza i chilometri della rete di trasporto pubblico che dal 2009 aumentano di più del doppio: 277 nel 2009, 312 nel 2014, 608 nel 2019. La media di chilometri di rete di trasporto pubblico nei capoluoghi si ferma complessivamente a 247 nel 2019. Altalenante la percentuale di rete protetta barese, le cosiddette corsie preferenziali, sul totale della rete che a fronte di una media dei capoluoghi per il 2019 di 2,5 chilometri in corsie preferenziali fa registrare un poco confortante 0,8%, in calo evidente sia rispetto al 2009, che al dato



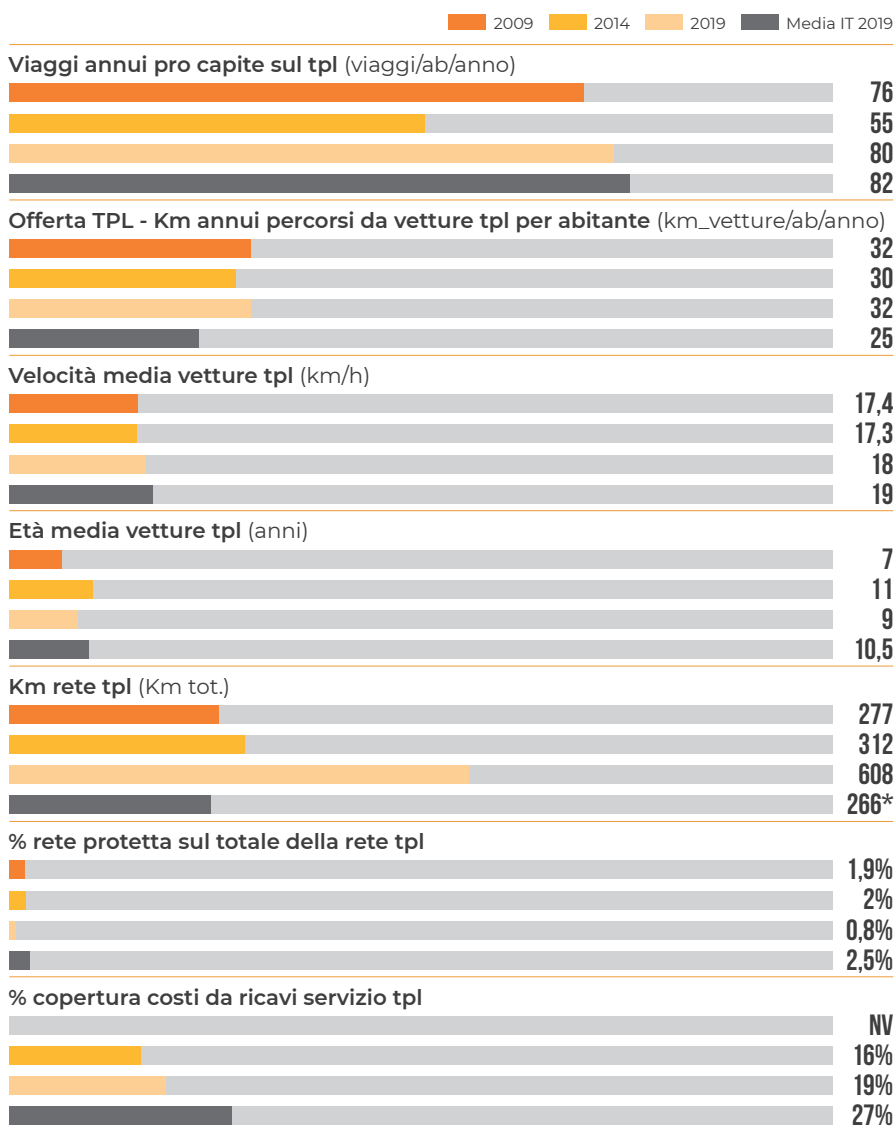
## LE CITTÀ CON PIÙ TRASPORTO

Numero di viaggi per abitante ogni anno sui mezzi pubblici urbani, 2019



Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano, 2020

## LA SITUAZIONE DI BARI



\*= solo rete Tpl superficiale dei capoluoghi di provincia italiani  
 Fonte: Ecosistema Urbano, varie annualità; Elaborazione Legambiente



del 2014. Incoraggiante sembra essere il dato della percentuale di copertura dei costi del servizio garantita dalla vendita di titoli di viaggio (biglietti e abbonamenti) che sale dal 16% del 2014 (primo anno disponibile) al 19% del 2019 a fronte però di una media dei capoluoghi italiani, per il 2019, del 27%. Va precisato però che il nostro Paese è molto indietro su questo specifico tema rispetto ad altre città europee. In Italia il TPL è, insieme al quello francese, tra quelli che in Europa dipende maggiormente dalla contribuzione pubblica. Per le imprese nazionali servono, in media, 2,19 euro per chilometro di contributi per lo svolgimento del servizio, mentre nel Regno Unito e in Spagna sono sufficienti, rispettivamente 1,21 euro e 1,24 euro. In Italia, in estrema sintesi, si viaggia su mezzi obsoleti, rallentati dal traffico veicolare privato e le tariffe sono tra le più basse d'Europa, mentre la contribuzione pubblica per i servizi di mobilità collettiva è tra le più elevate. A Bari le cose sembrano andare un po' meglio della media nazionale, ma la crisi del Tpl è evidente anche nel capoluogo pugliese.

Resta dunque insufficiente l'offerta dei mezzi pubblici, al di sotto di quella delle città europee, e delle necessità di una città ad alta densità abitativa, tanti comuni metropolitani e zone di dispersione urbana. Ancora più evidente la quasi inesistente offerta di servizi di sharing mobility, a parte le nuove flotte di monopattini elettrici. Appare evidente come l'offerta TPL + sharing dei prossimi anni debba crescere soprattutto nelle periferie e nei comuni della città metropolitana.

Dal punto di vista della micromobilità sicuramente Bari ha avuto il coraggio di programmare un grosso investimento prevedendo ben 1500 mezzi elettrici di 4 diverse compagnie (Helbitz, Bit Mobility, Wind Mobility e Dadoda).



I monopattini elettrici possono circolare a una velocità massima di 25 km/h sulle piste ciclabili e su tutte le strade senza piste, dove il limite massimo è di 50 km/h. All'interno delle aree pedonali la velocità massima consentita, invece, è di 6 km/h e i monopattini rilevano automaticamente l'area pedonale come garanzia massima anche per la sicurezza degli altri utenti della strada.

Se da un lato ci sono esperienze positive dall'altro però ci sono anche progetti, che seppur avviati con buone intenzioni, non hanno avuto riscontro da parte dei cittadini, come ad esempio lo sharing dell'auto. Un matrimonio che per Bari sembra proprio non funzionare a differenza degli altri capoluoghi italiani. Nonostante i numerosi tentativi dell'amministrazione comunale, nel 2018 la società di GirAci di Aci Global abbandona la città con una missiva ai propri utenti. Il servizio prevedeva la presenza di un parco auto composto da 30 unità. Gli iscritti baresi al car sharing, attivato a gennaio 2016, erano quasi 1500 ma i clienti attivi erano meno della metà, circa 700 automobilisti. Troppo pochi, evidentemente, perché il servizio potesse essere economicamente sostenibile e conveniente per l'azienda.



**Mobilità attiva  
e ambiente urbano**

---

2

A Bari aumenta timidamente ma costantemente la superficie pedonalizzata: da 0,42 metri quadrati per abitante del 2009, a 0,45 del 2014, fino a 0,52 del 2019 a fronte di una media italiana ferma da almeno un biennio a 0,47 mq/ab. Cresce anche la superficie di suolo urbano destinato alle infrastrutture per la ciclabilità che progressivamente passa da 0,58 metri equivalenti ogni 100 abitanti del 2009 a 1,47 metri equivalenti/100 ab. del 2014 fino ai 3,27 del 2019 a conferma del fatto che nel capoluogo pugliese sta costantemente aumentando l'utilizzo delle due ruote a pedali, sebbene la media dei capoluoghi per il 2019 sia ancora lontana: 8,65 m.eq/ab. Salgono in modo evidente anche i chilometri di piste ciclabili che da meno di 7 (6,6) del 2009, diventano più del doppio (15,6) nel 2014 e arrivano a 37 nel 2019, numeri non molto distanti dalla media dei capoluoghi che per il 2019 si ferma a 42 km di piste ciclabili. Le auto circolanti a Bari si confermano un'emergenza urbana, come nel resto del Paese, ma guardando ai numeri vediamo una generale stabilità. Nel 2009 a Bari c'erano 57 auto ogni 100 abitanti, erano 53 nel 2014 e di nuovo 57 nel 2019, ma la media italiana continua a crescere e si ferma a 65 auto ogni 100 abitanti. Più confortante il confronto delle diverse annualità dei numeri di morti e feriti negli incidenti stradali ogni 1000 abitanti che, pur restando una emergenza a Bari così come in tutte le città italiane, scendono in modo progressivo e visibile dagli oltre 11 (11,5) del 2009 a 8,1 nel 2014 e si attestano a 7,7 nel 2019, dato però ancora molto alto e distante persino dalla media italiana per il 2019, ferma a 5,5 morti e feriti ogni 1000 abitanti.

Una città che quindi, nonostante evidenti difficoltà, come nel caso del sistema di trasporto pubblico o della costante e pesante presenza delle auto private, mostra un certo dinamismo e alcuni aspetti interessanti, come per la crescita delle infrastrutture dedicate alla ciclabilità o dell'estensione dei chilometri di piste ciclabili. Guardando anche i numeri legati agli spostamenti modali dei baresi troviamo una evidente diminuzione dell'utilizzo di auto e moto per gli spostamenti urbani che nel 2014 erano il 76% e oggi si fermano al 60%, ma la media dei capoluoghi nel 2019 è del 62%. Gli spostamenti effettuati con il servizio di trasporto pubblico invece, a fronte della decrescita degli spostamenti con mezzi privati a motore, migliora di poco: dal 20% del 2014 al 26% del 2019, dato molto più alto però della media dei capoluoghi italiani, fermi al 14% nel 2019. Contestualmente a Bari aumentano di due punti percentuali gli spostamenti a piedi (dal 3% del 2014 al 5% del 2019) e crescono con più evidenza gli spostamenti in bici o in e-bike che dall'1% (solo bici) del 2014 arrivano complessivamente al 9% nel 2019, di cui il 5% in bici e il 4% con e-bike, in linea con quella che è la media degli spostamenti effettuati in bici nei capoluoghi di provincia italiani nel 2019 (9%).



**LE GRANDI CITTÀ SONO GRANDI GARAGE**

Numero auto circolanti ogni 1.000 abitanti nelle più grandi città italiane, 2019



Fonte, Elaborazione Legambiente su dati ACI e municipalità, 2020

## Un piano ambizioso, ma arrestato

---

Nel maggio del 2020 il Comune fa un ulteriore passo avanti presentando un ambizioso piano della mobilità sostenibile “Bari Open Space” che individua una serie di azioni relative alla mobilità sostenibile e allo spazio pubblico da realizzare in questo tempo nuovo, segnato dall'emergenza Covid-19 e dalle necessarie misure di distanziamento sociale.

Il programma Bari Open Space intendeva promuovere azioni pilota di salvaguardia della salute e rivitalizzazione economica per mitigare il rischio nel medio periodo, ad esempio potenziando la mobilità sostenibile, aumentando la disponibilità di spazio pubblico, migliorando l'ecologia urbana e le dotazioni di prossimità nei quartieri cittadini.

In questo scenario si colloca la scelta dell'urbanistica tattica, che consente di attuare trasformazioni urbane temporanee e partecipate per migliorare le condizioni di vita nei quartieri attraverso interventi flessibili, economici, rapidi e condivisi.

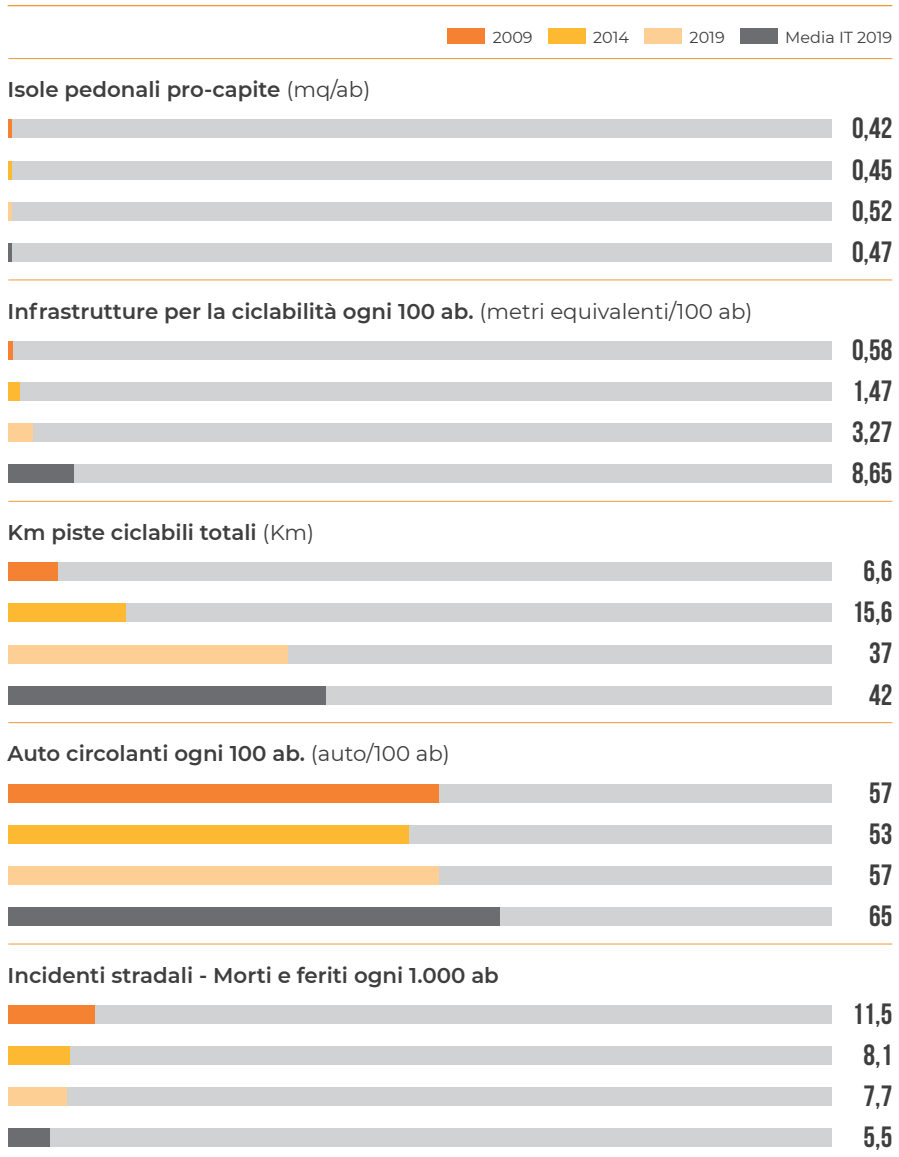
Rispetto al sistema del trasporto pubblico locale, il piano prevede l'ampliamento delle Zone a Sosta Regolamentata (ZSR) per limitare gli spostamenti con i mezzi individuali, l'attivazione dello sharing di micro-mobilità elettrica, la ridefinizione del piano delle Zone 30, 20, 10 km/h per moderare il traffico e disincentivare l'utilizzo di mezzi privati e la realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili “tattici” attraverso la sola segnaletica orizzontale e verticale (con costi e tempi di realizzazione ridotti), per un totale di 57 km aggiuntivi, triplicando la lunghezza dei percorsi ciclabili esistenti.

Quanto al territorio cittadino, attraverso 30 distinti interventi si prevedeva di aumentare la dotazione di nuovi spazi pubblici e l'attrezzamento di quelli esistenti in ogni quartiere, in particolare nei contesti carenti di piazze e di verde, con l'obiettivo di promuovere la pratica sportiva e il benessere sociale nel rispetto delle misure di distanziamento fisico previste; allo stesso modo si procederà a un allestimento “tattico” di piazze, slarghi e strade cittadine che naturalmente si prestano ad essere luoghi di aggregazione per renderli spazi nuovi di incontro dove socializzare, condividere momenti di cultura e spettacolo.

Dei 57 km aggiuntivi previsti dal Programma “Bari Open Space”, da un'analisi di Legambiente in occasione del rapporto Covid Lanes presen-



## LA SITUAZIONE DI BARI



Fonte: Ecosistema Urbano, varie annualità; Elaborazione Legambiente

## CITTÀ EUROPEE SLOW PER FERMARE LA STRAGE STRADALE

Ridurre di un solo chilometro all'ora la velocità media dei veicoli può evitare 2.100 morti l'anno

**2.100** **MORTI EVITATE OGNI ANNO RIDUCENDO LA VELOCITÀ MEDIA SULLE STRADE EUROPEE DI UN SOLO CHILOMETRO ALL'ORA**

**ISA = MENO MORTI**

L'obbligo di installare sui veicoli nuovi l'Intelligent speed adaptation (dispositivo che adegua automaticamente la velocità del mezzo ai limiti) potrebbe ridurre del **20%** le vittime della strada



**UTENTI CHE VIOLANO I LIMITI DI VELOCITÀ IN EUROPA**

**DAL 35% AL 75% SULLE STRADE URBANE**

**DAL 9% AL 63% SULLE STRADE EXTRAURBANE**

**DAL 23% AL 59% SULLE AUTOSTRADE**

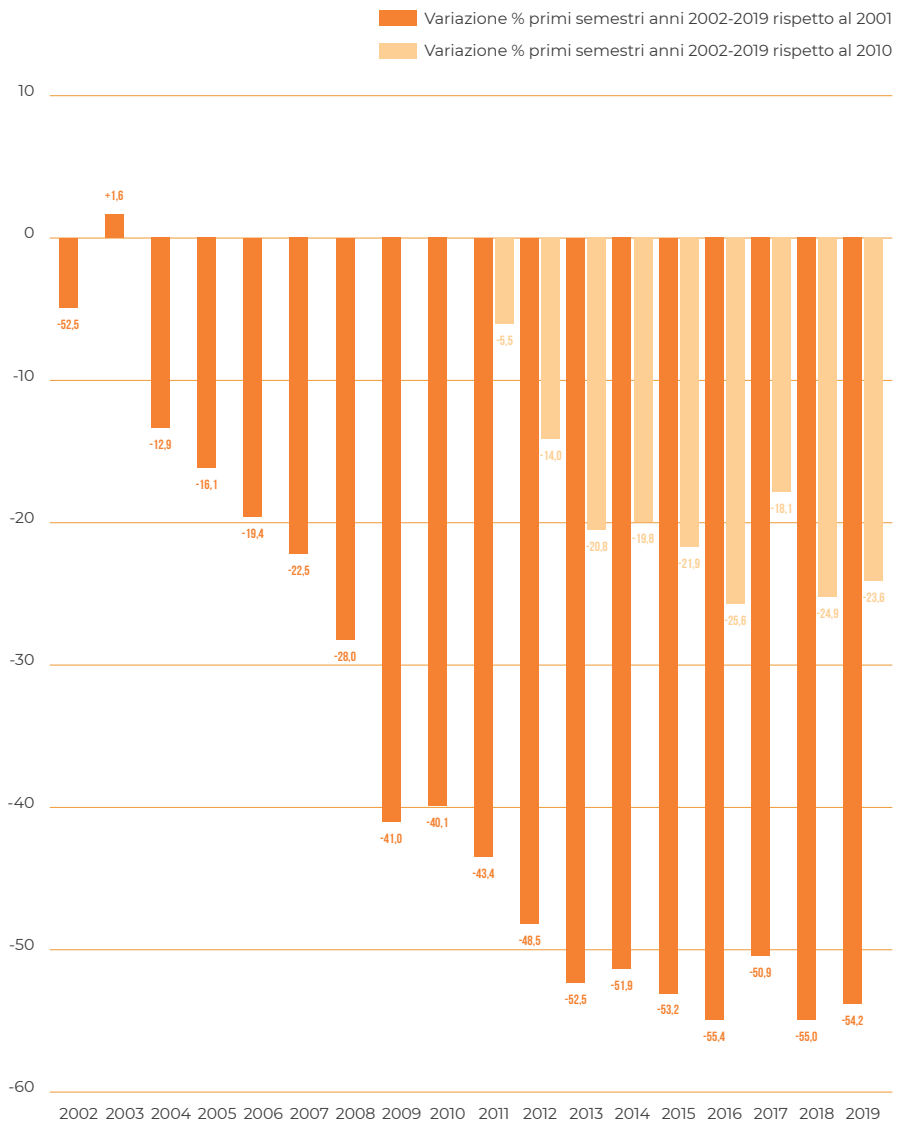
**SOLUZIONI PER LA SICUREZZA**

**LIMITI DI VELOCITÀ PIÙ BASSI  
DISPOSITIVI FISICI PER MODERARE LA VELOCITÀ  
VEICOLI CHE AIUTANO I GUIDATORI A RISPETTARE I LIMITI  
APPLICAZIONE RIGOROSA DEL CODICE DELLA STRADA  
CAMPAGNE DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE  
CONTROLLI FREQUENTI**



## EMERGENZA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA

Variazione % numero di morti nei primi semestri degli anni 2002-2019



Fonte: ISTAT-ACI, Incidenti stradali: stima preliminare gennaio-giugno 2019, 2020

tato nel dicembre del 2020, risultano ad oggi realizzati solo 3,5 km.

Infatti, per favorire i piccoli spostamenti cittadini (il 65% del totale) il primo atto è stato la pista ciclabile light in corso Vittorio Emanuele, senza cordoli e solo con segnaletica verticale e orizzontale, a cui sono seguiti i percorsi sulla costa sotto il faro di San Cataldo, dove il Comune di Bari ha pensato non solo a un solo percorso ciclabile, ma anche a spazi distinti per i runner. Un modo quindi per valorizzare un altro angolo di lungomare. In maniera “light”, cioè senza cordoli o lavori invasivi, ma solo con la segnaletica orizzontale e verticale. È stato anche realizzato un parcheggio a pettine sul lato opposto.

Ancora però nessuna traccia del percorso “light” sul lungomare Nazario Sauro dove prima il Comune aveva previsto il rifacimento dell’asfalto. Ed è senza alcun dubbio l’intervento più interessante per una delle arterie più importanti della città.



## Non solo mezzi ma anche sistemi di incentivazione

La città di Bari si è distinta anche per dei progetti integrativi di incentivazione agli spostamenti in bici, come ad esempio il progetto “Muvt in bici”. La proposta, partita dall’assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Galasso, ha come obiettivo quello di continuare a portare avanti progetti sostenibili, soprattutto in una città in cui la domanda di mobilità, per tutte le modalità di trasporto, in particolare per quella stradale, è in continuo aumento con la conseguente crescita esponenziale di impatti negativi sull’ambiente oltre che sulla qualità della vita dei cittadini e sulla sicurezza del trasporto. Si è deciso quindi di proseguire con il progetto Muvt, programma sperimentale per il rimborso chilometrico che ha permesso, dall’avvio dell’iniziativa nel 2019, la vendita di oltre tremila biciclette, molte delle quali per minori, rendendo semplice, attraverso un’applicazione, l’accesso all’offerta della mobilità cittadina. Durante il periodo di sperimentazione è stato osservato infatti come i meccanismi di incentivazione siano un volano per il cambiamento delle abitudini di mobilità dei cittadini.

Di importante rilevanza, oltre alla necessità di proseguire i progetti già avviati, anche la proposta di una nuova iniziativa denominata “Bike To” che sarà finanziata con risorse europee: obiettivo l’incentivazione della mobilità sostenibile attraverso un sistema di premi legati al rag-

giungimento di determinate soglie chilometriche. Il progetto coinvolgerà anche gli operatori economici del territorio cittadino con i quali il Comune di Bari stipulerà apposita convenzione e si avvarrà di una piattaforma informatica che verrà attivata dall'amministrazione, prevedendo, inoltre, anche il coinvolgimento delle scuole del territorio comunale. Prevista infine la possibilità di estendere le medesime iniziative ad altre forme di mobilità sostenibile, in coerenza con le strategie dell'amministrazione comunale.

## Da best practices alla chiusura

Era il 2016 quando Legambiente premiava la Velostazione di Bari come "Best practice" per il rapporto Ecosistema Urbano. A distanza di 5 anni, nel 2021, la Velostazione ha cessato la propria attività.

La Velostazione di corso Italia a Bari, nei locali sotto i binari delle Ferrovie Appulo lucane è stata la prima stazione parcheggio per biciclette aperta al Sud. In cinque anni di attività era diventata un punto di riferimento per la città, per i viaggiatori che l'hanno attraversata, a cominciare dai pendolari, e i fattorini in bici. All'interno era presente un'officina meccanica per le riparazioni, una vetrina con in vendita accessori utili, il parcheggio dove era possibile depositare le bici assieme a quelle che VeloService affittava ai cicloturisti in arrivo da tutto il mondo. Non solo. È stato riferimento e supporto logistico per viandanti di tutto il mondo.

Il primo marzo è scaduta la convenzione quinquennale pattuita con le istituzioni. Era operativa in 3 locali messi a disposizione dalle Ferrovie Appulo Lucane in Corso Italia, ristrutturati con un investimento complessivo di circa 140mila euro (tra fondi europei del progetto Gift 2.0 e finanziamenti Fal) grazie ad un protocollo d'intesa tra Regione Puglia e Ferrovie Appulo Lucane. A gestirla era VeloService, che ha vinto un bando regionale e che ne garantiva l'operatività 24 su 24, fornendo ai viaggiatori la possibilità di un comodo interscambio bici/treno grazie a facilitazioni e sconti su noleggio e parcheggio delle biciclette.



## Mobilità casa scuola e sicurezza servizi e risorse educative a favore di famiglie e ragazzi

---

Per le città, soprattutto quelle di grandi dimensioni, un aspetto sensibile riguarda la mobilità e la sicurezza nei pressi delle Scuole, che soprattutto negli orari di entrata ed uscita subiscono un'affluenza considerevole e pressione di auto e mezzi pubblici, diventando anche un rischio per la sicurezza degli studenti.

Dall'ultimo rapporto di Ecosistema Scuola 2021 di Legambiente (dati 2019) estrapolando i dati relativi al Comune di Bari e analizzando le risposte fornite dallo stesso Ente, emerge come non risulta attivato nessun servizio di PediBus o percorsi sicuri casa-scuola ed anche nessun servizio di BiciBus. Mentre non sono stati forniti i dati relativi a quanti edifici scolastici hanno nell'area antistante alle aree di sosta per le auto, attraversamenti pedonali, semafori pedonali, nonni vigili, piste ciclabili, transenne parapedonali. Nessun dato fornito anche su quanti edifici scolastici si trovano all'interno di isole pedonali, ZTL, parchi cittadini, zone 30 (velocità dei mezzi max 30 km/h), strade scolastiche (ovvero strade che negli orari di entrata e uscita dei ragazzi, diventano a divieto di transito per i veicoli a motore). Molti di questi elementi sappiamo essere presenti ed attivi, ma non avendo un dato specifico non consente di effettuare un'analisi approfondita della realtà barese e delle azioni messe in campo.

Sicuramente la sicurezza stradale e le politiche di mobilità sostenibile nei pressi degli Istituti scolastici baresi devono essere un elemento centrale della politica di mobilità sostenibile, anche perché gli spostamenti relativi al mondo scolastico incidono in modo decisivo sulle politiche urbane della città.



# Le proposte di Legambiente per la mobilità nelle città

Legambiente ha proposto al governo di impegnare sulle città a zero emissioni importanti risorse del PNRR per aumentare il livello di ambizione delle politiche (PUMS e Piani Clima) e anticiparle all'orizzonte dei nuovi fondi europei (2021-2026).



LEGAMBIENTE

- 1. Ridisegnare lo spazio pubblico urbano a misura d'uomo e rispettoso dell'ambiente con quartieri car free, "città dei 15 minuti" (in cui tutto ciò che serve sta a pochi minuti a piedi da dove si abita), strade a 30 km all'ora, strade scolastiche, smart city, moderazione della velocità, sicurezza.**
- 2. Aumentare la dotazione del trasporto pubblico elettrico: 15.000 nuovi autobus elettrici per il TPL (rifinanziare il Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile a favore di soli autobus a zero emissioni); nuove reti tranviarie per 150 km (o filobus rapid transit); cura del ferro (500 nuovi treni e adeguamento della rete regionale con completamento dell'elettrificazione).**
- 3. Sharing mobility: incentivare la Mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5000 km di ciclovie e corsie ciclabili, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli e veicoli a motore.**
- 4. Piani Clima in ogni comune: in accordo con il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima, stop alla commercializzazione dei veicoli a combustione interna al 2030 (al 2035 per camion e autobus interurbani) e introduzione nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile degli obiettivi vincolanti di decarbonizzazione al 2030, almeno del 50%, e la limitazione della circolazione delle auto inquinanti con più di 10 anni.**

**È ORA.  
LA #RIEVOLUZIONE  
NON PUO' ASPETTARE.**

Fermiamo la crisi climatica prima che sia troppo tardi.  
E' arrivato il momento di politiche coraggiose, imprese innovative, mobilità sostenibile, impianti a fonti rinnovabili e azzeramento delle fossili. Dobbiamo continuare a cambiare la storia del Paese come facciamo da 40 anni, con ancora più coraggio e sempre più sostegno. A partire dal tuo.

**Iscriviti su [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)  
o rivolgiti al circolo più vicino a te.**

**Unisciti a noi, la #Rievoluzione è ora.**



**LEGAMBIENTE**

via Salaria 403, 00199 Roma  
tel. 06 862681  
[ecosistemaurbano@legambiente.it](mailto:ecosistemaurbano@legambiente.it)  
[www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)

