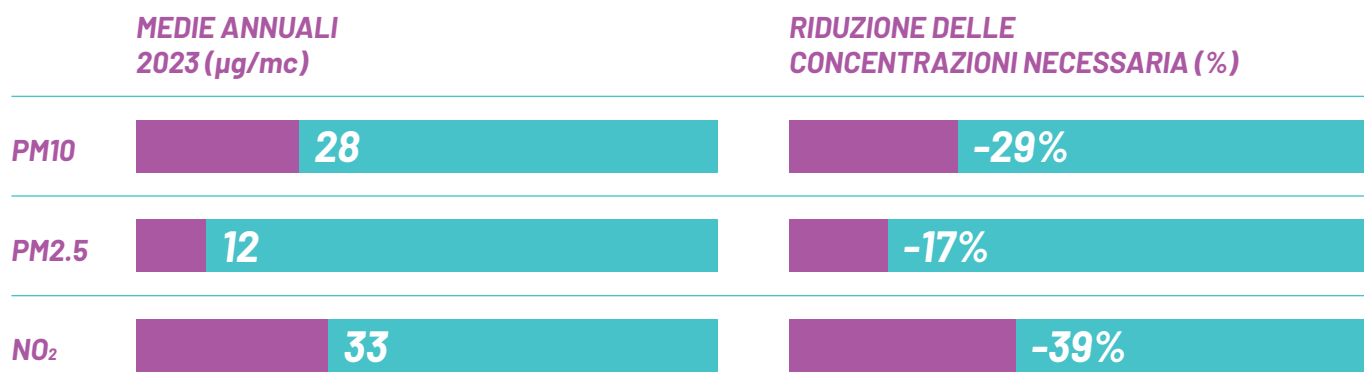


CATANIA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Occorre fare di più e subito. Catania, come molte altre città italiane, ha di fronte a se solo 6 anni per ridurre concretamente le emissioni dei principali inquinanti. Sarà necessario un decremento del 29% per il PM10, del 17% per il PM2,5 e del 39% per l'NO₂. Una sfida tutt'altro che semplice se si considerano i diversi interventi necessari sul fronte della mobilità, quali ad esempio misure di contenimento del traffico e dei veicoli più inquinanti, ma anche la trasformazione dello spazio urbano per poter rendere più efficiente il TPL e agevolare la mobilità attiva.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



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



Catania è al secondo posto della classifica nazionale per il tasso di motorizzazione, pari a 78 auto ogni 100 abitanti. Un indicatore piuttosto eloquente che definisce anche il modal share della città, eccessivamente sbilanciato sul mezzo privato (auto/moto 67% - ISTAT). La sfida più grande per il capoluogo sarà proprio quella di ridurre drasticamente il numero dei veicoli circolanti, favorendo l'uso del trasporto pubblico locale e la sharing mobility, in una città che non impone spostamenti su lunghe distanze.

L'alto tasso di motorizzazione è connesso anche al numero dei sinistri gravi che, secondo il PNSS, dovranno essere ridotti del 50% entro il 2030. Ma l'aumento della sicurezza è legato anzitutto alle misure che possano diminuire la velocità in strada, che vanno di pari passo con la trasformazione dello spazio urbano, quali ad esempio Zone30 o, addirittura, il modello della Città30.



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030

9

300

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

21%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

3,75

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

88%

100

Deludente la domanda di mobilità rivolta al TPL, indicatore che fa ovviamente il paio con l'alto tasso di motorizzazione e l'uso spropositato dell'auto privata. Per far fronte a questo fenomeno, accanto al potenziamento del trasporto pubblico andrebbero messe in campo politiche di incentivo per i residenti, come abbonamenti a prezzi calmierati, fino alla gratuità per le categorie più fragili. Un'ottima notizia l'acquisizione di 36 nuovi bus full electric che concorrono all'ammodernamento della flotta su gomma, portandola al 21% di elettrificazione. Ma ancora non basta; il piano di rinnovamento prevede che, entro il 2026, ne vengano acquistati ulteriori 130 completamente elettrici.

Nel periodo di sperimentazione durato fino al 2022, Catania ha dimostrato di essere una città compatibile con i principali vettori della sharing mobility, così come i suoi cittadini ne hanno apprezzato le proprietà. Ad oggi, si è in attesa del rinnovo della concessione per i monopattini in free floating. Interessante anche la dotazione di bici, con sistema station based, 100 delle quali a pedalata assistita, indispensabile per vincere le resistenze all'uso determinate dai dislivelli.

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

20

200

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

19

600

INSUFFICIENTE la dotazione di percorsi ciclabili. Creare una buona infrastruttura ciclabile è condizione necessaria per creare una domanda. Ad oggi anche se risultano essere pochi i ciclisti urbani (piccola quota del 26% dello split della mobilità attiva - ISTAT), una rete di percorsi capillare e ben connessa ai principali punti di interesse, aiuterebbe la mobilità attiva catanese, nei tragitti compresi tra 1,5 e 4,5 chilometri, così come si legge nel quadro conoscitivo del primo rapporto PUMS (La rappresentazione grafica delle matrici mediante linee di desiderio consente di individuare le direttrici su cui sarebbe utile potenziare la protezione dei ciclisti, in modo da incentivare il passaggio modale da trasporto privato motorizzato a modalità ciclabile).

Utile l'avvio dei lavori per un bici plan, a patto che la bici sia interpretata come vettore per la mobilità quotidiana e non solo come mezzo ricreativo o turistico. Dunque, sarà fondamentale che l'incremento della rete ciclabile interessi soprattutto la città e i suoi quartieri e non solo il lungo mare.

E' necessaria un'estensione delle **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**, oggi sfiorano i 19 km. Le strade 30, oltre a incentivare

la mobilità ciclopeditone, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali; anche Catania deve ambire a diventare una "CITTÀ 30", non solo per aumentare la sicurezza generale in strada, ma anche per garantire la necessaria trasformazione e redistribuzione dello spazio urbano tra le varie utenze. Ad oggi, una delle esperienze più interessanti rimane la trasformazione in Strada Scolastica di Via Carbone, presso l'Istituto Comprensivo Mazzini Cavour, misura fortemente voluta dal circolo Legambiente di Catania. Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

CATANIA 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. Catania non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 25 km/h, dunque ben al di sotto del limite suggerito.

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

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LE ZTL A CATANIA si limita ad una superficie di inferiore al mezzo km quadrato, attorno alla pedonalizzata piazza Bellini, per altro non sempre adeguatamente controllata.

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) è inesistente, visto che non sono in vigore limitazioni alla circolazione per veicoli inquinanti.



LE PROPOSTE

ZTL LEZ E ZEZ, TRASFORMARE LA CITTÀ PER SALVAGUARDARE LA SALUTE E LA QUALITÀ DELLA VITA

Misure come ZTL ambientali, Low Emission Zone o, addirittura Zero Emission si stanno dimostrando determinanti nell'abbattimento drastico degli inquinanti atmosferici prodotti dai trasporti. Londra, Bruxelles, Parigi, ovunque impiegate le LEZ garantiscono una riduzione di polveri sottili e biossido d'azoto da traffico del 30 o 40%. Non solo, contribuiscono anche a ridurre le emissioni climalteranti, l'inquinamento acustico e a ridisegnare lo spazio urbano a misura di cittadino. Sono strumenti semplici, relativamente economici e di grande efficacia che vanno applicati in maniera capillare e strutturata e senza un eccessivo ricorso a deroghe.

INVESTIMENTI MASSICCI NEL TPL E INCENTIVI ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Certamente ridurre le emissioni prodotte dal traffico significa limitare la circolazione dei veicoli più inquinanti. Ma solo grazie alla creazione di una efficiente e capillare rete composta da TPL, in grado di assorbire la domanda di mobilità, sarà possibile rimodulare il modal share in favore del trasporto collettivo e a zero emissioni. Inoltre, accanto ad una nuova dotazione trasportistica, è fondamentale incentivare l'uso del TPL. Abbonamenti integrati, flessibili, calibrati non solo su base annuale, mensile e settimanale ma anche su un nuovo concetto di "orario" e giornata lavorativa, con prezzi differenziati, accessibili per tutti - o gratuiti, ad esempio, per studenti o redditi bassi - possono rappresentare un efficace incentivo all'uso del TPL. Per far questo, è necessario potenziare il Fondo Nazionale per il trasporto pubblico e dirottare almeno parte degli incentivi per l'acquisto di nuove auto che, negli ultimi anni, si sono dimostrati inefficaci nel risollevare il mercato dell'automotive e incrementare il numero di veicoli elettrici circolanti. Anzi, hanno assecondato i trend nocivi nel mercato dell'automotive, sempre più spostati a favore dell'acquisto di SUV e veicoli generalmente più pesanti ed ingombranti, con crescita dei consumi di combustibili e aumento della frizione a carico di pneumatici e freni, che hanno neutralizzato gran parte dei miglioramenti emissivi conseguiti dalle nuove motorizzazioni.

DIGITALIZZAZIONE DEI SERVIZI DELLA PA E HOME WORKING. RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'esperienza della pandemia ha accelerato i processi di digitalizzazione in atto e creato nuove modalità di lavoro e interazione. Secondo un noto studio realizzato dalla Cornell University e da Microsoft, chi lavora a distanza può arrivare ad avere un'impronta di carbonio inferiore del 54% rispetto a chi si reca in sede. Continuare ad investire nello smartworking e nel potenziamento dei servizi digitali della PA, quindi, garantirebbe una notevole riduzione degli spostamenti, in ambito urbano ed extraurbano, del consumo di energia e dei combustibili fossili. Tali evidenze si avevano già da tempo. Infatti, secondo uno studio ENEA sull'impatto ambientale dello smart working a Roma, Torino, Bologna e Trento, elaborato nel quadriennio 2015-2018, il lavoro a distanza permette di evitare l'emissione di circa 600 chilogrammi di anidride carbonica all'anno per lavoratore (-40%) con notevoli risparmi in termini di tempo (circa 150 ore), distanza percorsa (3.500 km) e carburante (260 litri di benzina o 237 litri di gasolio).



SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

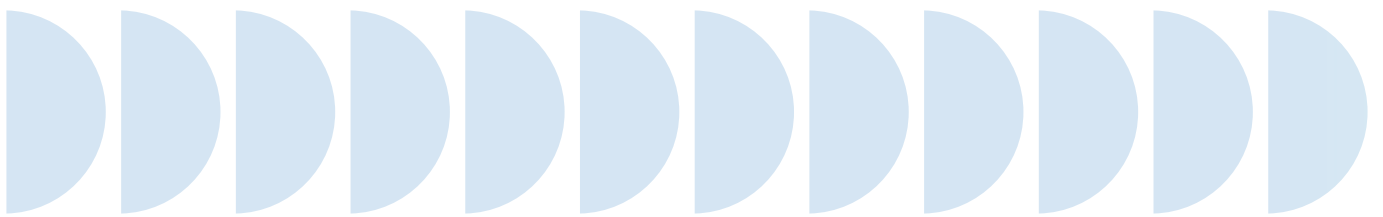
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli 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

