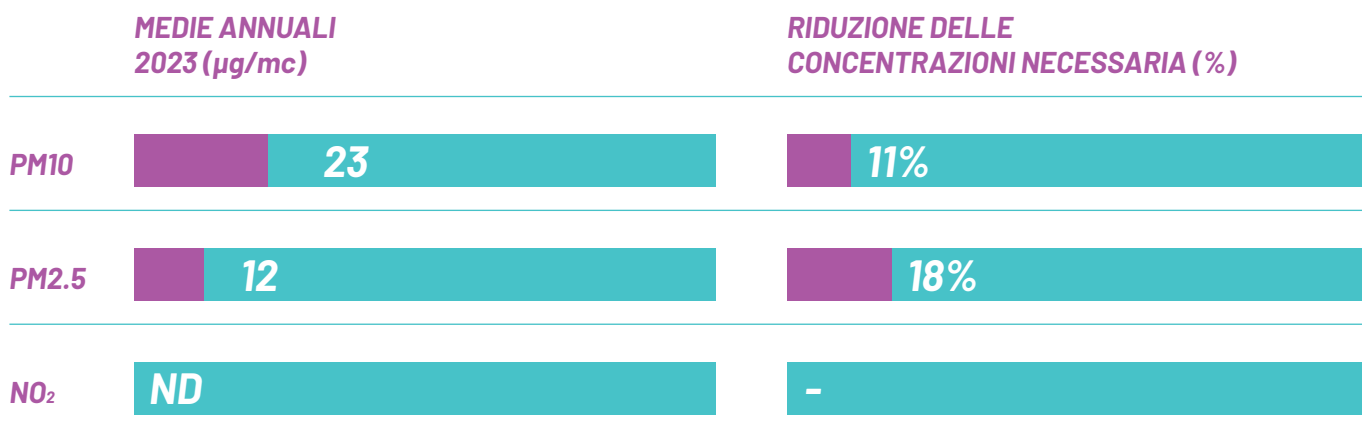


LECCE 2030

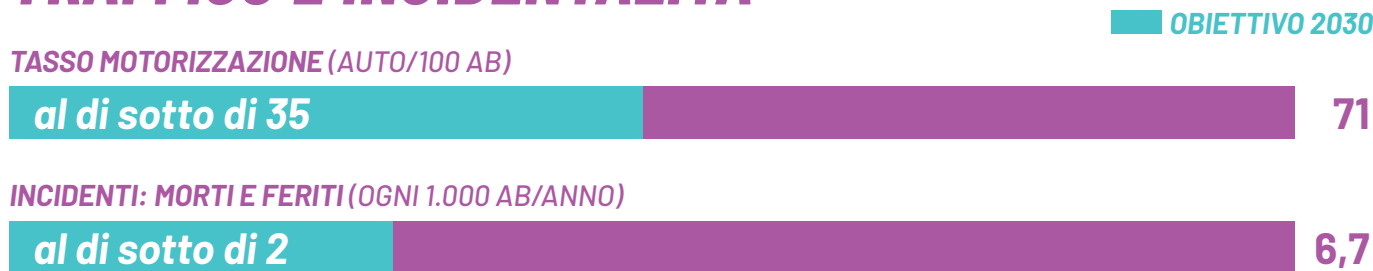
ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Lecce non fa registrare superamenti del limite medio annuale degli inquinanti atmosferici (per l'NO₂ il dato non è disponibile per il 2023) ma, come molte altre città italiane, dovrà necessariamente introdurre delle soluzioni per ridurre dell'11% le concentrazioni di PM10 e del 18% quelle di PM2,5, così come previsto dai nuovi standard della prossima direttiva sulla qualità dell'aria, che entrerà in forza nel 2030.

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

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il tasso di motorizzazione di Lecce si attesta nella parte alta della classifica dei capoluoghi del Paese, con ben 71 auto ogni 100 abitanti. Indicatore significativo che definisce con chiarezza il modal share del capoluogo pugliese. Il numero dei sinistri gravi (morti e feriti) dovrà essere ridotto del 50% entro il 2030, così come prevede il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (rispetto alla quota 2019). Un'operazione tutt'altro che semplice, se si considera la necessità di operare su più fronti, quali il potenziamento dell'offerta TPL, infrastrutture ed incentivi alla mobilità attiva e divieti per i veicoli più inquinanti. Una vera e propria sfida per i prossimi 6 anni.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



La domanda di trasporto pubblico è piuttosto bassa, e fa il paio con l'elevato tasso di motorizzazione, a riprova della centralità dell'auto privata nelle scelte di mobilità nel capoluogo pugliese. Migliorabile l'offerta del TPL, anche in chiave sostenibile; una buona notizia il budget regionale per il rinnovamento verso il full electric dei bus. Considerando la conformazione e l'estensione della città, lo sviluppo di una rete tranviaria capillare e moderna, contribuirebbe enormemente al potenziamento e al miglioramento del trasporto pubblico locale. Il tram, infatti, garantisce efficienza trasportistica, sostenibilità e costi/tempi di implementazione competitivi. Inoltre, presentano un alto livello di accessibilità per utenti diversamente abili, anziani e passeggeri con carrozzine. Quella del tram è una scelta che molte città europee e italiane stanno convintamente portando avanti: Padova, Milano, Firenze e Roma hanno intrapreso un percorso analogo alle città nord europee che, negli ultimi anni, hanno riscoperto le qualità delle tranvie.

Carente la sharing mobility, con soli 0,5 mezzi ogni 1000 abitanti. La sharing mobility si è ormai accreditata come una delle modalità preferite per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro, casa-scuola. Nell'ultimo rapporto dell'osservatorio sharing mobility, si riportano circa 65 mln di noleggi in tutto il paese. Indicatore evidente della grande efficienza ed economicità dei principali vettori del vehicle sharing, quali bici elettriche, monopattini, scooter e auto. Lecce dovrebbe puntare su un massiccio incremento dell'offerta di sharing mobility per rimodulare lo split modale attuale ed abbassare il tasso di motorizzazione.

Ottima l'iniziativa di integrazione dei servizi attraverso la piattaforma LecceShare. La vera innovazione della mobilità dei prossimi anni risiederà infatti nell'integrazione dei servizi a disposizione dell'utente, secondo il principio del MAAS (mobility as a service)

Fonte: Comune di Lecce



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Davvero ottima la dotazione di infrastrutture ciclabili che, dal periodo pandemico ad oggi, sono aumentate costantemente. Lecce ben si presta ad essere percorsa in bici o monopattino, potendo così esaltare la sua vocazione turistica e ricreativa. La città è davvero vicina all'obiettivo auspicabile di 150 km ciclabili su tutto il territorio comunale.

Ancora poche le strade a velocità calmierata. La moderazione della velocità è una misura indispensabile non solo per incentivare la mobilità ciclo-pedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti

stradali: Lecce ben si presterebbe al ridisegno di strade e piazze per favorire spostamenti ciclo-pedonali. Non solo. Il capoluogo pugliese potrebbe ambire a diventare una vera e propria Città30, sul modello di Bologna e Olbia. Questo nuovo paradigma urbano può essere raggiunto anche attraverso interventi come isole ambientali, zone30 e strade scolastiche. Operazioni in grado di ridurre il tasso di motorizzazione e favorire la mobilità di prossimità in condizioni di sicurezza e sostenibilità.

Fonte: Comune di Lecce

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

La ZTL è attiva principalmente nell'area del centro, su una superficie di 0,721 km, h18 garantendo l'accesso solo dalle 10:00 alle 13:00 e dalle 16:00 alle 19:00 (ciclomotori e motocicli possono transitare a tutte le ore del giorno senza il pass). I varchi sono videosorvegliati. Non è previsto divieto in base alla categoria del veicolo.



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

