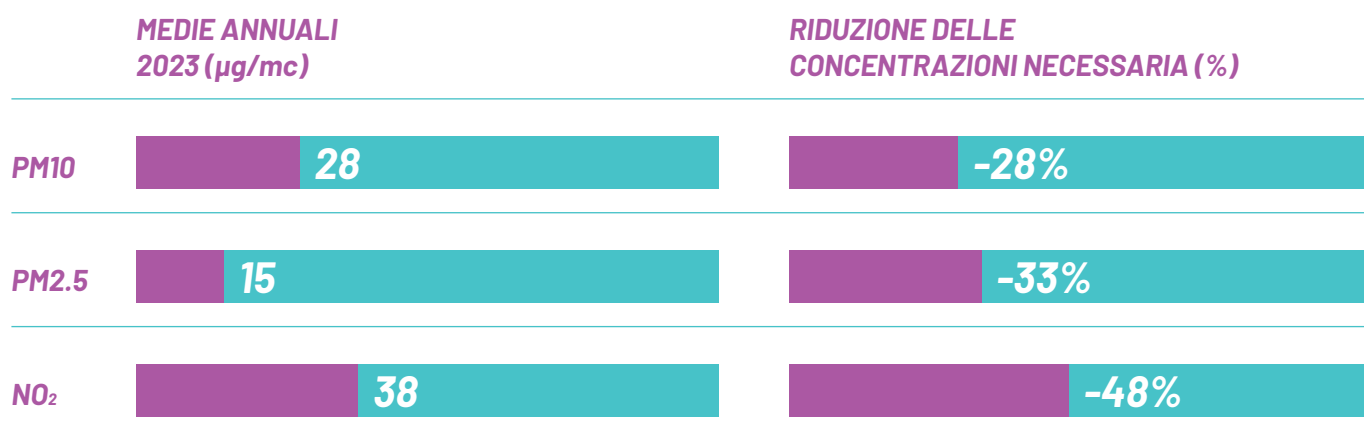


NAPOLI 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Napoli dovrà fare i conti con il poco tempo a disposizione per abbattere drasticamente le concentrazioni dei principali inquinanti atmosferici. In soli sei anni, infatti, dovrà ridurre del 28% il PM10, del 33% il PM2,5 e del 48% NO₂. Sei anni per intervenire in maniera trasversale e strutturale sulle principali fonti, soprattutto per quanto riguarda il traffico e la mobilità.

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)



Il tasso di motorizzazione del capoluogo campano è nella parte alta della classifica nazionale, con ben 60 auto ogni 100 abitanti. Il modal split ancora troppo sbilanciato sul mezzo privato: 53% auto/moto e solo il 26% per il TPL.

Oltre agli impegni per la riduzione degli inquinanti, Napoli dovrà lavorare per dimezzare gli incidenti entro il 2030, così come previsto dal PNSS (-50% rispetto al 2019), guardando simultaneamente agli aspetti connessi alla qualità dell'offerta di trasporto e delle infrastrutture.

Fonte: ACI, Istat 2021, Ecosistema urbano



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



Buona la dotazione di TRASPORTO "RAPIDO DI MASSA" nella città di Napoli (34 stazioni, 600 treni al giorno); rimangono irrisolte persistenti criticità su alcune linee e servizi. Buoni voti per la Metro, seppur presenta metà delle fermate e dei treni di Milano, a parità di popolazione servita. Da migliorare e potenziare soprattutto per la Città metropolitana, dove risiede il 65% della popolazione. Risultano 42 tram, con una età media superiore ai 22 anni. Napoli, come sta accadendo in molte città europee ed italiane, potrebbe rinnovare ed estendere la propria rete tramviaria.

Fonte: Pendolaria Legambiente 2022

La sharing mobility si potenzia da gennaio 2024 con 2100 nuovi monopattini distribuiti sul territorio urbano. A questi, si aggiunge la flotta di 80 auto completamente elettriche del servizio Amicar e 500 bici a pedalata assistita.

Fonte: Ecosistema Urbano 2020 e CittaMEZ 2021 Istat

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Alto tasso di motorizzazione e la necessità di migliorare la qualità dell'aria impongono urgenza anche nell'incentivare la mobilità attiva. In generale, sono previsti per la città 10 milioni di euro (PNRR) per creare almeno 35 chilometri di pista ciclabile, da sommare ai 20 già esistenti. L'obiettivo è creare un collegamento tra punti di rilievo quali le stazioni ferroviarie e metropolitane di Napoli e le sedi dell'università. La pista ciclabile, in linea con il PUMS, potrebbe così rappresentare un ottimo incentivo alla mobilità attiva da e per l'Università Federico II. Nei programmi dell'amministrazione comunale c'è anche la realizzazione di un collegamento in bicicletta con il quartiere di Scampia, nel quadrante nord, dove recentemente è stata aperta la facoltà di medicina.

Fonte: Ecosistema Urbano 2021



TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

La conformazione di alcuni quartieri della città consentirebbe del sistema di isole ambientali con limite a 30km/h, così da creare le condizioni ottimali per la trasformazione di Napoli in Città30. Operative 6 ZTL e definite 9 aree pedonali con limitazione oraria e possibilità di transito per diverse categorie. Teoricamente avanzata, ma non sappiamo quanto rispettata, la norma in vigore dall'ottobre 2020, di divieto alla circolazione per tutti i veicoli Euro0 ed Euro1 per tutto l'anno, a cui si aggiunge il divieto di circolazione stagionale (da ottobre 2021 a marzo 2022) dei veicoli diesel sino all'Euro4 e delle moto e motorini sino all'Euro2.

NAPOLI 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. Napoli non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 27 km/h, addirittura inferiore al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 23,5 min
Velocità media: 27 km/h

DISUGUAGLIANZE NELLA MOBILITÀ

L'Osservatorio Stili di Mobilità di Legambiente ed IPSOS (ed 2023) ha fornito un'utile istantanea del fenomeno delle disparità nell'ambito della mobilità urbana. A Napoli, ben il 29% del campione ha dovuto rinunciare ad una visita sanitaria o opportunità di cura a causa dei tempi di spostamento troppo lunghi, dei costi eccessivi del viaggio o per l'assenza dei servizi di mobilità.

RINUNCIA AD OPPORTUNITÀ DI CURA, LAVORO E STUDIO A CAUSA DI PROBLEMI NELLA MOBILITÀ

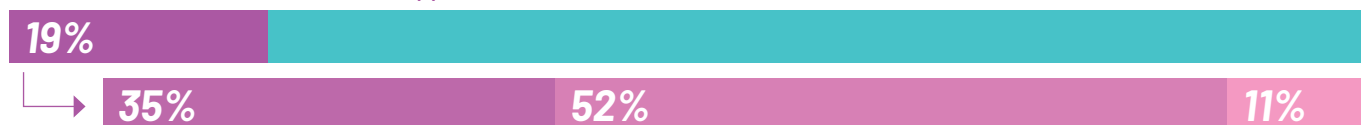
Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di cura



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di lavoro



Percentuale di chi ha rinunciato ad opportunità di studio



TEMPI DI SPOSTAMENTO troppo lunghi per raggiungere quella sede
COSTI mezzi privati, pubblici, sharing
ASSENZA SERVIZI TP o sharing

I QUATTRO INDICATORI DI PRECARIETÀ

1. Precarietà legata al reddito e al costo del carburante o alla necessità di contenerlo

5%

2. Precarietà legata al reddito, alle distanze elevate e all'assenza di alternative all'auto o al possesso di auto obsolete

7%

3. Precarietà legata a spese di carburante elevate e molti spostamenti necessari o all'assenza di alternative all'auto

11%

4. Precarietà legata all'indisponibilità di mezzi di trasporto in famiglia e abbonamenti a mezzi pubblici o sharing

12%

Fonte: Osservatorio stili di Mobilità Legambiente - IPSOS, 2023



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

