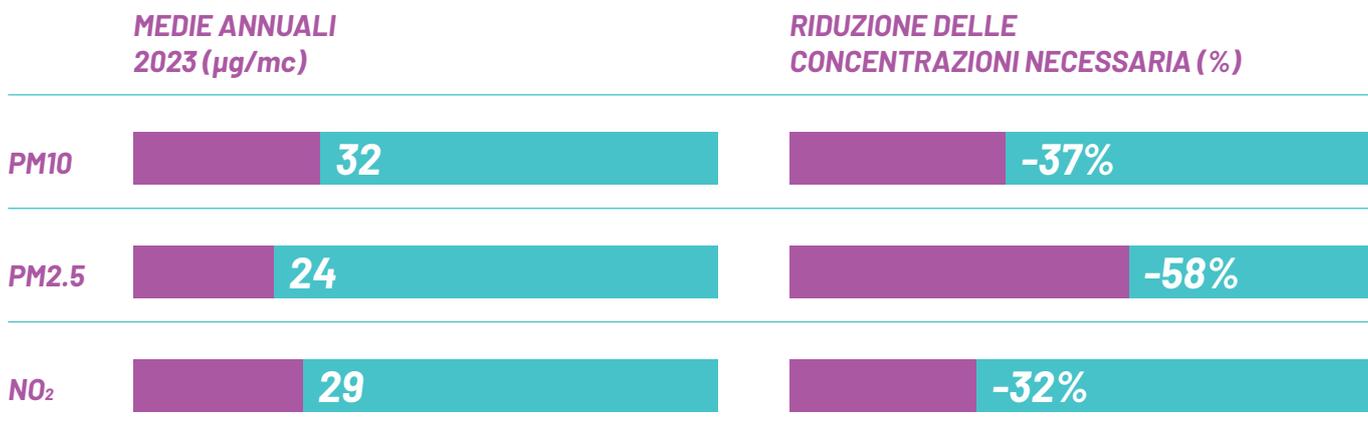


PADOVA 2030

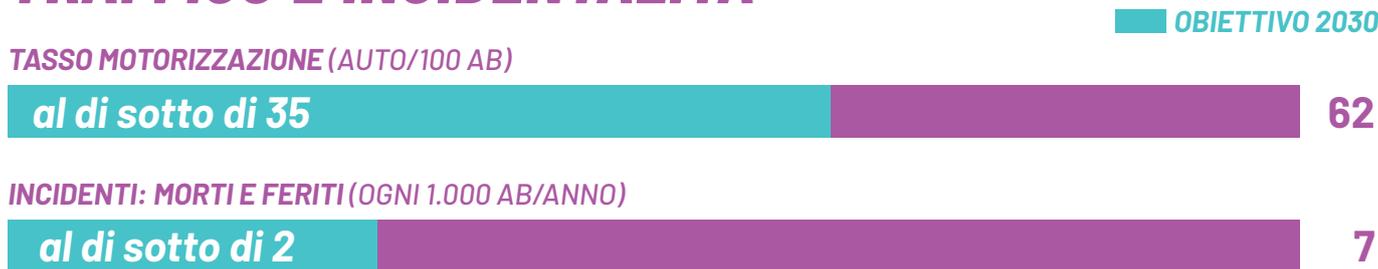
ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Padova è tra le città italiane con i valori medi di PM10 e PM 2,5 più alti nel 2023. Seppur stabili, si rivelano sempre a limite dell'attuale normativa. Sarà necessario un notevole sforzo per ridurre, in soli 6 anni, del 37% il PM10, del 58% il PM2,5 e del 32% l'NO₂.

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

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il tasso di motorizzazione del capoluogo veneto rimane alto. Anche il numero dei sinistri gravi (morti e feriti/1000 abitanti) si attesta nella parte alta della classifica nazionale. Il PNSS richiede il dimezzamento delle vittime rispetto ai dati rilevati nel 2019; un traguardo tutt'altro che scontato.

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



L'alto tasso di motorizzazione fa il paio con una domanda verso il trasporto pubblico piuttosto contenuta, che si attesta sui 90 viaggi/abitante/anno. I nuovi bus in arrivo andranno ad incrementare la quota elettrica del TPL che è ancora troppo bassa per una città come Padova che sta dimostrando una buona vocazione all'elettrificazione del proprio trasporto. Da migliorare il numero di mezzi in sharing a disposizione dei residenti e degli studenti universitari che si contano in circa 70.000 unità.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023, Comune di Padova 2024

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



BUONA, verso l'eccellenza, se si mantiene tiene la tabella di marcia attuale e la precisa vocazione indicata dal PUMS. Padova ha già realizzato 2 terzi dei 300 km di percorsi ciclabili previsti. Considerando il contributo alla trasformazione fornito dalla ciclabilità, è auspicabile una decisa estensione delle strade a velocità calmierata per ridurre la gravità degli incidenti stradali affinché si possa concretamente perseguire l'obiettivo del PNSS. Non solo, Padova ha tutte le carte in regola per poter ambire a diventare una "CITTÀ 30". Non si tratta solo di applicare segnaletica e far rispettare divieti, ma di "ridisegnare" il territorio, anche attraverso misure come strade scolastiche e isole ambientali.

Fonte: Comune di Padova

PADOVA 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. Padova non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 37 km/h, dunque prossima al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 12 min
Velocità media: 37 km/h

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LE ZTL A PADOVA si limita ad una superficie di poco superiore alla città murata, ma ben organizzata e controllata (varchi elettronici).

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) riguarda di fatto l'abitato: non possono circolare di giorno e durante la stagione invernale, i veicoli a benzina (sino a Euro 1), veicoli diesel (sino a Euro 4), ciclomotori e motocicli (Euro 0).



SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

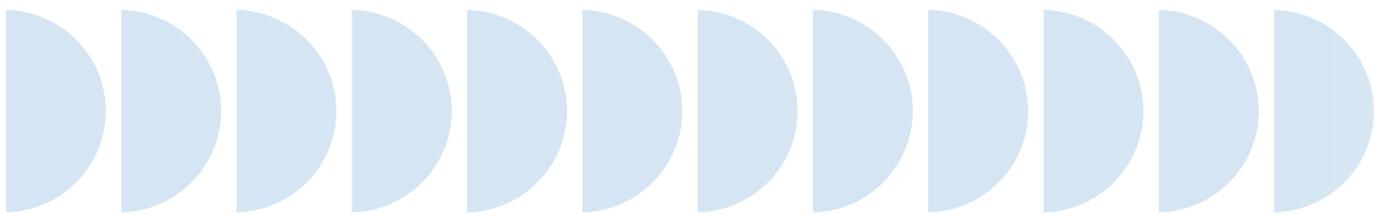
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli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

