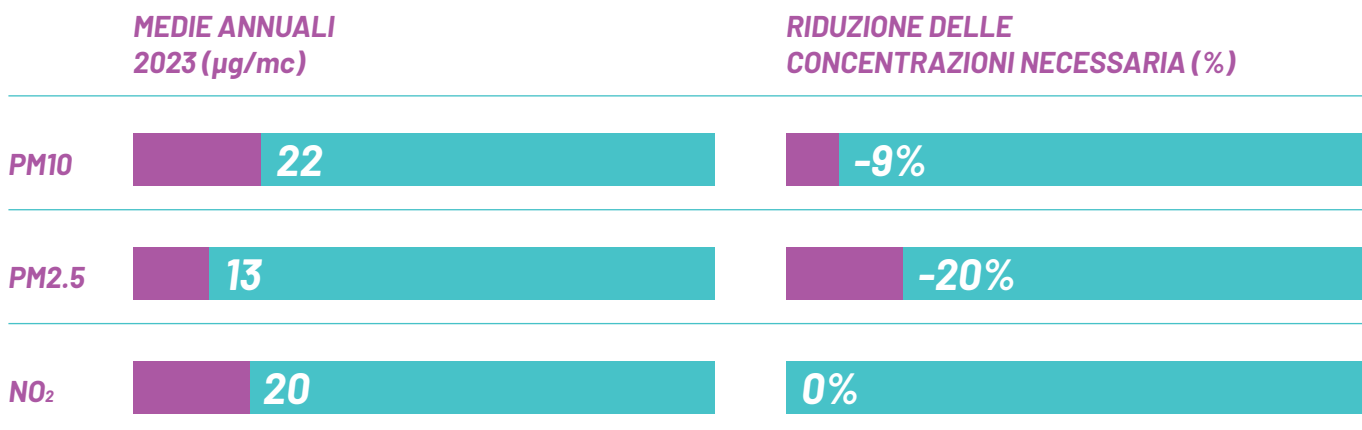


PESCARA 2030

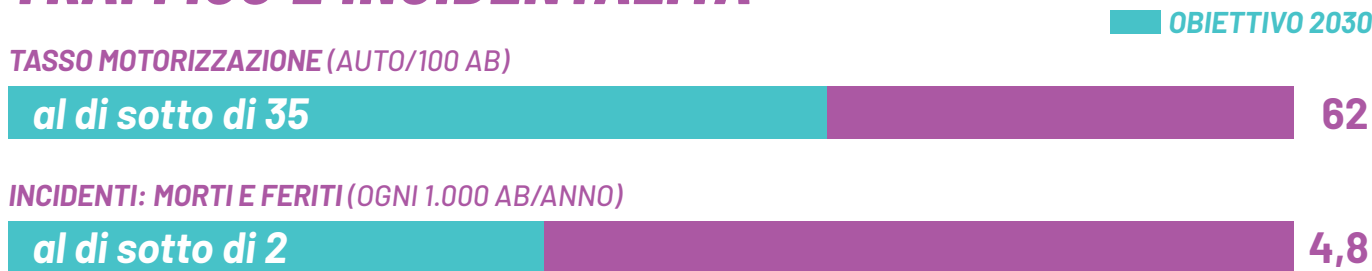
ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Non si registrano superamenti del limite medio annuale degli inquinanti, ma Pescara, come molte altre città italiane, è ancora distante dagli standard previsti dalla prossima direttiva sulla qualità dell'aria. Il capoluogo abruzzese, infatti, ha solo 6 anni per ridurre del 9% la concentrazione di PM10 e del 20% quello del PM2,5.

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

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il tasso di motorizzazione di Pescara resta nella parte alta della classifica dei capoluoghi del Paese. Il numero dei sinistri gravi (morti e feriti) non sembra essere diminuito così come prevede il Piano Nazionale Sicurezza Stradale che si propone di dimezzarli entro il 2030 (rispetto alla quota 2019).

Fonte: Istat, Ecosistema Urbano 2023



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030

23

400

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

4,6%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

6,7

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

99%

100

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 abruzzese. L'offerta di sharing mobility può contare su una flotta di monopattini (500), su bici elettriche (250) e il noleggio bici operato da Legambiente. A questi, si aggiungono circa 50 scooter elettrici della start up GoMo e 8 veicoli ibridi del car sharing offerto dalla società Pasquarelli Auto.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023, Comune di Pescara.

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

45,5

100

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

6

640

POCHE LE STRADE "30 ALL'ORA". La moderazione della velocità è una misura indispensabile non solo per incentivare la mobilità ciclopedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti stradali: con 600 km di strade a velocità moderata Pescara diventerebbe una vera e propria "città 30". Con il ridisegno di strade e delle piazze per favorire spostamenti ciclopedonali, come le zone scolastiche, si potrebbe ridurre il tasso di motorizzazione e favorire la mobilità di prossimità in condizioni di sicurezza e sostenibilità.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023

PESCARA 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. Pescara non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 34 km/h, dunque porssima al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 15,10min
Velocità media: 34 km/h

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

Le aree a traffico limitato (**6 ZTL E ZONA PEDONALE**) del centro ha una estensione di circa 1 km², solo l'area pedonale è controllata da valichi elettronici, comprende anche un piccolo porzione di strada lungo il mare. Non risulta attiva **ALCUNA LIMITAZIONE PERMANENTE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PIÙ INQUINANTI.**



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

