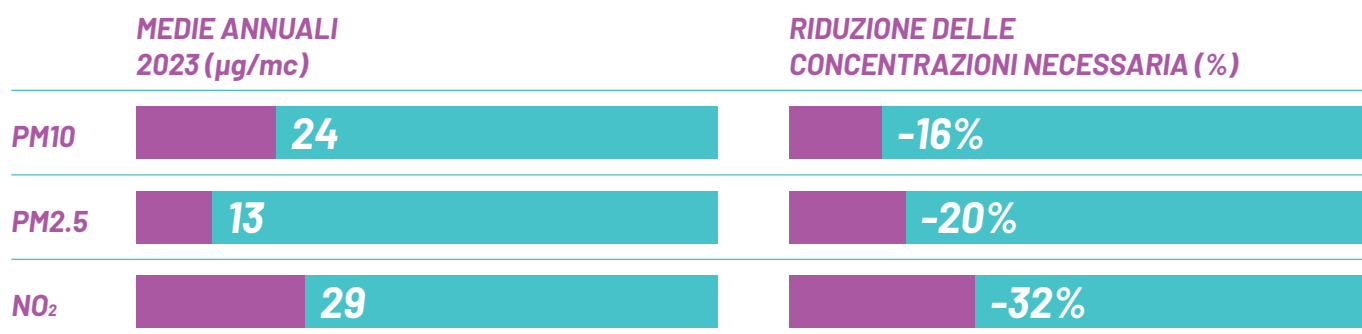


FIRENZE 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



La sfida che attende Firenze, così come molte altre città italiane, va traguadata al 2030, anno in cui entrerà in vigore la prossima direttiva sulla qualità dell'aria. In soli 6 anni, infatti, il capoluogo toscano dovrà necessariamente ridurre le concentrazioni di PM10 del 16%, del 20% quelle del PM2,5 e del 32% l'NO₂. Una sfida tutt'altro che semplice, soprattutto se si considerano le misure che, in maniera sinergica, dovranno essere varate, soprattutto in materia di mobilità, partendo dai divieti alla circolazione per i veicoli più inquinanti e agli investimenti per il potenziamento del TPL e della sharing mobility.

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

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

OBIETTIVO 2030

al di sotto di 35

55

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

al di sotto di 2

8,4

Ancora troppe auto in città. Firenze, dovrebbe far propria la vocazione a divenire in breve tempo una città car free, seguendo le orme dei centri urbani nord europei come Oslo. Questa ambizione non è solo connessa alla riduzione del tasso di motorizzazione e al modal share ancora troppo sbilanciato sull'auto privata, ma anche alla necessità di ridurre l'inquinamento atmosferico e aumentare la sicurezza stradale, intervenendo anche attraverso pratiche di trasformazione dello spazio urbano. Infatti, sono ancora troppi gli incidenti registrati. Ricordiamo come nei primi due mesi del 2023 si sono registrati ben 578 incidenti (397 con feriti e 4 decessi, la metà dei morti registrati nell'intero 2022). Nell'estate 2023 l'amministrazione ha stanziato numerosi fondi per far fronte a questa emergenza. Un budget che è stato utilizzato prioritariamente per asfaltature, manutenzione dei marciapiedi e rifacimento degli attraversamenti pedonali. Si tratta certamente di interventi necessari, ma che non incidono in nessun modo sulle principali cause dei sinistri che sono la velocità eccessiva e distrazione alla guida. Per questo motivo, al fine di perseguire l'obiettivo del -50% di sinistri gravi fissato dal PNSS per il 2030, Firenze dovrebbe seriamente considerare l'adozione di tutte le misure necessarie al raggiungimento dello status di Città30. Un nuovo paradigma che, oltre al diffuso limite a 30km/h prevede che lo spazio venga ridisegnato per garantire la convivenza e la sicurezza di tutte le utenze, in particolar modo quelle deboli.

Fonti: Ecosistema Urbano 2023



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030

193

300

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

9,38%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

18

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

98%

100

Buona l'offerta TPL del capoluogo toscano, che è riuscito ad assorbire l'importante domanda di mobilità con il progetto strategico del tram. L'amministrazione, a fine 2023, ha annunciato il progetto della stazione di ricarica per i 70 nuovi bus elettrici attesi, che alzerebbero notevolmente la quota del tpl a zero emissioni. Firenze si conferma anche una città sharing friendly, con un interessante combinazione di servizi, quasi tutti elettrici, a disposizione dei cittadini: 150 auto, 1650 monopattini, 2600 bici a pedalata assistita, 1900 bici muscolari e 150 scooter elettrici, per la maggior parte operativi con il sistema del free floating.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

124

200

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

259

800

BUONA l'estensione delle piste ciclabili, ma la città dovrebbe coltivare molto di più l'ambizione a divenire un centro urbano a mobilità prettamente ciclabile, soprattutto attraverso un incremento esponenziale dei percorsi disponibili e la trasformazione dello spazio al fine di incrementare la sicurezza delle utenze come pedoni e ciclisti.

BUONO lo sviluppo delle **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**. Le strade 30 dovrebbero riguardare tutte le zone residenziali perché, oltre a incentivare la mobilità ciclopedonale, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali: **L'OBIETTIVO È L'80% STRADE CITTADINE** quindi altri 6-700 km per diventare una **"CITTÀ 30"**. E avviare un ridisegno capillare degli spazi pubblici. a ben guardare, Firenze sembrerebbe fatta apposta per abbracciare questo nuovo paradigma, in grado di aumentare non solo la sicurezza, ma anche la vivibilità della città.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023

FIRENZE 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. Firenze non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 23 km/h, dunque prossima al limite suggerito.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 21 min
Velocità media: 23 km/h

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LA ZTL comprende il centro storico, una parte oltre Arno, precluso alle auto dei non residenti e del lungo Arno nelle ore serali e notturne. L'estensione totale è di circa 9 km quadrati, circa il 20% dell'abitato denso.

LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PIÙ INQUINANTI (LEZ): dal 31 marzo 2021 è vietato l'accesso e il transito, alle auto e ai veicoli merci delle classi diesel Euro 3 ed Euro 4, nell'area della ZTL e nell'area dei viali di circonvallazione tra viale Amendola-Giovine Italia e piazza della Libertà. Inspiegabile deroga ai residenti sino a settembre 2022.



SHARING MOBILITY E MOBILITÀ ON-DEMAND

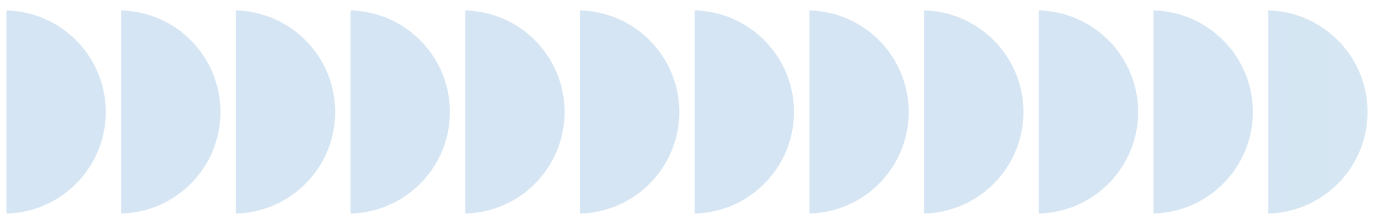
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli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

