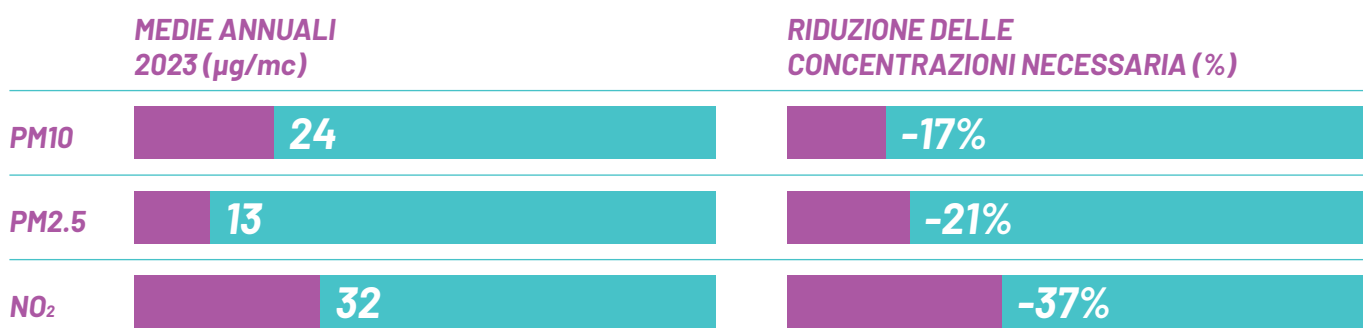


## ROMA 2030

### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Sul fronte dell'inquinamento atmosferico, Roma ha davanti a se ancora un lungo percorso da affrontare. Seppur gli attuali limiti normativi non siano stati superati, ma solo sfiorati, la Capitale ha solo 6 anni per mettersi in pari con i nuovi standard definiti dalla prossima direttiva sulla qualità dell'aria, che ha fatto propri i dettami dell'OMS in materia di salvaguardia della salute dei cittadini dai rischi derivanti dall'inquinamento atmosferico. Sarà necessario davvero tanto impegno da parte dell'amministrazione capitolina per sfruttare al meglio i prossimi sei anni per ridurre del 17% il PM10, del 21% il PM2,5 e del 37% l'NO<sub>2</sub>. Una sfida impegnativa se si pensa ai numerosi interventi necessari, soprattutto in materia di mobilità.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



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



Un tasso di motorizzazione che rimane saldamente nella parte alta della classifica nazionale, con ben 63 auto ogni 100 abitanti. Senza contare che le auto nella città della Capitale restano ferme il 90% del tempo. Se si pensa che per ogni auto occorrono circa 12,5 mt<sup>2</sup> (media, per la superficie di parcheggio e lo spazio di manovra) si fa presto a fare i conti di quale sia l'impatto dei veicoli in una città come Roma dove si contano più auto che patenti. Una delle grandi sfide per la Capitale, verso il 2030, sarà proprio ridurre drasticamente il numero dei veicoli e trasformare lo spazio urbano ridistribuendolo più equamente con gli altri utenti e gli spazi ad uso collettivo. Non soltanto per ridurre l'inquinamento prodotto dal traffico veicolare, ma anche per aumentare il livello di vivibilità e sicurezza. La città, infatti, ha registrato 8000 incidenti e 193 decessi nel solo 2023. Secondo uno studio della LUMSA, nella Capitale avvengono 3 incidenti ogni ora. Una condizione che richiede urgenti ed efficaci soluzioni.

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



Roma può contare su una dotazione di TPL certamente non in linea con altre capitali europee, come Madrid, Parigi o Londra, dove la sola datazione di linee di metropolitana surclassa la Capitale con un rapporto 10 a 2. Nonostante la scarsa dotazione, la domanda di mobilità è piuttosto alta, indice della difficile convivenza della città con l'elevato numero di auto circolanti. A disposizione dei cittadini una flotta di bus di età media avanzata, ma in fase di rinnovamento con vettori elettrici, ibridi e a metano. Nei piani comunali c'è la sostituzione del parco bus con 1000 nuovi mezzi tra il 2024 e il 2025. Come in molte altre città italiane, nel secondo dopoguerra Roma ha dismesso la sua diffusa rete tranviaria per agevolare il traffico delle auto private. Oggi, con il progetto di quattro nuove linee, la Capitale riscopre l'utilità strategica dei tram.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023, Rapporto RSM 2022

# CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



La Capitale è in gran ritardo in materia di ciclabilità. Uno stimolo è arrivato durante la pandemia con alcuni nuovi chilometri di bike lanes, delle quali, però, ancora non si conosce il destino, considerando che alcune sembrano essere ormai scomparse come la vernice che le definiva. Ad ogni modo, amministrazione capitolina sembra intenzionata ad incrementare la ciclabilità urbana attraverso un biciplan (in via di definizione) che, di concerto con il PUMS, consenta di raggiungere alcuni traguardi, cadenzati negli anni.

Quali, ad esempio, +20% spostamenti in bicicletta, un minimo di 32 Km di ciclabili ogni 100 Km<sup>2</sup> di territorio, corsie ciclabili in corrispondenza di scuole e università, parcheggi bici in tutti gli edifici pubblici, stazioni ferroviarie, almeno il 25% del parco del trasporto pubblico deve avere spazio per bici. In questo scenario, preoccupa il ritardo nella realizzazione del GRAB, importante progetto di ciclovia turistica, finanziata nel lontano 2016, che ancora non vede l'avvio dei suoi cantieri.

Difficile stabilire i chilometri di strade con limite a 20 e 30 km/h, poiché non censite. D'altro canto va citato l'impegno dell'amministrazione nella realizzazione di zone30 e isole ambientali, misure fondamentali non solo per aumentare la sicurezza dei quartieri, ma anche, per trasformare lo spazio urbano attraverso opere di riqualificazione. Il piano è di rendere attive ben 80 tra zone30 e isole ambientali, che coprano il 70% del territorio comunale. Ad oggi, risultano concluse 6 isole ambientali (Casal Monastero, Aventino, Casal Bertone, Quadraro vecchio e largo Millesimo) e 3 zone30 (Monti, Borgo Pio e Appia antica).

Fonte: Ecosistema Urbano, Roma Servizi Mobilità



# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

A Roma la **"FASCIA VERDE"**, che comprende gran parte dell'abitato più denso, è già una grande Low Emissioni Zone (LEZ), dove è vietata la circolazione delle moto e dei veicoli a benzina sino all'euro1 e ai veicoli diesel sino all'euro2. La ZTL dell'anello ferroviario, che comprende una vasta porzione del centro, i divieti d'ingresso si estendono all'euro2 benzina e all'euro3 diesel. Dal 1 novembre 2023 il divieto verrà esteso agli euro4 diesel. Pochi i controlli elettronici, ancor meno i controlli alle auto circolanti. L'efficacia delle limitazioni è discutibile.

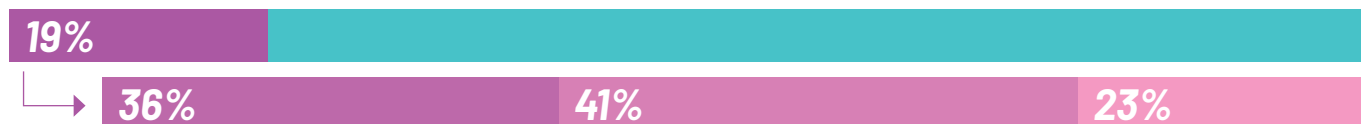
La **ZTL CENTRO STORICO** è limitata (5 km<sup>2</sup>) ma preclusa alle auto sia di giorno che di notte. Un'altra parte del centro storico e alcuni quartieri centrali (Testaccio, Trastevere, San Lorenzo) sono chiuse nelle ore serali e notturne; tutte ben controllate con varchi dotati di telecamera, salvo residenti e autorizzati. Limitazioni d'accesso diversi anche per camion e furgoni trasporto merci o lavori, privilegiando già oggi solo veicoli elettrici.

# 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 Bologna, ben il 19% 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



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



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



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



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

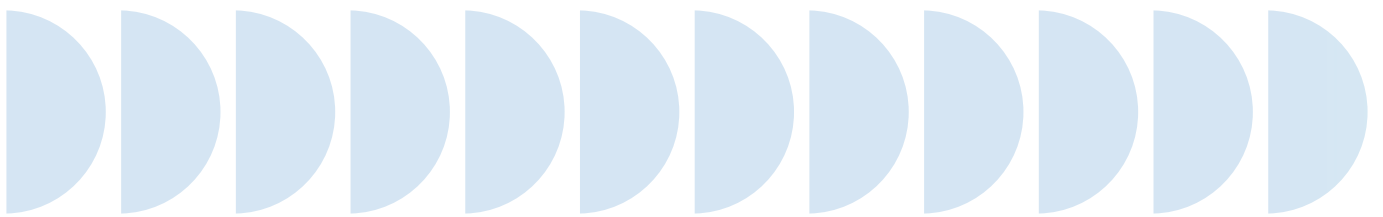
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli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

[italy.cleancitiescampaign.org](http://italy.cleancitiescampaign.org)

