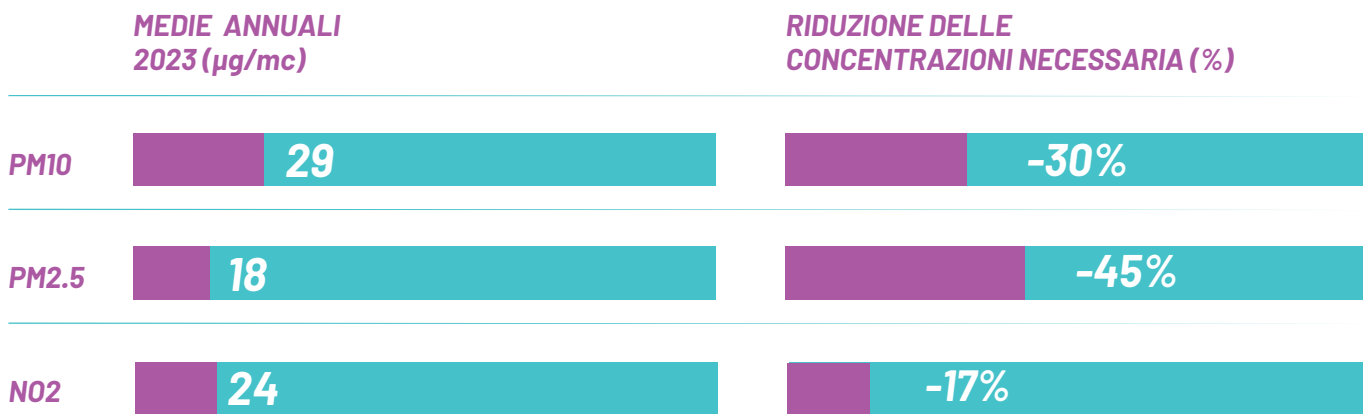


LODI 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Seppur non si registrano superamenti del limite medio annuale degli inquinanti, Lodi supera 43 volte all'anno il valore limite giornaliero ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$) per il particolato (PM10) e quindi ancora ben distante dagli standard fissati dalla prossima direttiva sulla qualità dell'aria. La città ha solo 6 anni per ridurre del 30% la concentrazione di PM10 e del 45% quello del PM2.5

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

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

OBIETTIVO 2030

al di sotto di 35

59

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

al di sotto di 2

4,2

Il tasso di motorizzazione di Lodi è nella media italiana, quindi il più alto in Europa: un obiettivo di riduzione (da città "europea") sino a 35, deve essere favorito dall'accessibilità ciclopedonale a tutti i servizi (città dei 15 minuti) e da valide alternative di servizi di mobilità: treni, bus, mezzi in condivisione e servizi a chiamata.

Seppur contenuti i numeri degli incidenti stradali (2022), occorre ricordare l'obiettivo del PNSS che ne prevede il dimezzamento entro il 2030.

Fonte dati: 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



Lo scarso uso del mezzo pubblico è lo specchio di un servizio inadeguato e della brutta abitudine ad usare la propria auto, anche nei brevi spostamenti urbani: Lodi con appena 10 viaggi ad abitante all'anno è inferiore di dieci volta a Pavia, 6 volte a Mantova, 4 volte a Cremona. Influisce negativamente la scarsa accessibilità della stazione (in bus, bici e per i pedoni) e l'abbandono della ferrovia dopo il Covid a causa dei disservizi di Trenord.

Il Comune ha riavviato gli ordini per i nuovi autobus elettrici, dopo anni di ritardi, e ha in programma nuovi servizi di sharing. Ma in città come Lodi è indispensabile attuare un piano di accessibilità a piedi ed in bici di tutti i servizi quotidiani. La città dei 15 minuti, a Lodi, che si attraversa tutta al massimo in mezzo'ora, potrebbe diventare una realtà per il 2030. Servizi di mini-bus a chiamata e convenzioni con i taxi potrebbe sopperire alla domanda dispersa delle zone periferiche, rurali e nelle ore serali e notturne.

Fonti: Ecosistema Urbano 2021, CittaMEZ 2021, Pendolaria 2022

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



La città ha appena avviato gli studi per dotarsi di un suo PUMS, strumento fondamentale per lo sviluppo di una mobilità a zero emissioni e l'accessibilità a tutti i servizi e quartieri di Lodi. Sul fronte della ciclabilità si sta proseguendo con il tracciamento di alcuni km ogni anno; speriamo in un prossimo incremento con la ciclabile sul tracciato della vecchia via Emilia che attraversa tutta la città. Lodi ha deciso di diventare "città30", non solo come dichiarazione di principio: anche soltanto, come chiede il Piano Nazionale Sicurezza Stradale, applicando la velocità limitata alle strade frequentate dai pedoni, vorrebbe dire estendere la misura ad almeno 100 km di strade urbane (sulle 155 mappate dal MIT).

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2021, lunghezza strade MIT (CNIT) 2017.

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

Le zone pedonalizzate (parzialmente piazza Vittoria e piazza San Francesco) sono oggi irrisorie. Piazza San Francesco viene aperta al traffico e al parcheggio negli orari di apertura e chiusura delle scuole, al contrario di quel che si fa in tutto il mondo. Lodi ha una più vasta ZTL (Zona a Traffico Limitata) coinvolge una parte del centro storico: dovrà riguardare progressivamente quasi tutto il centro, rendendolo più accessibile grazie a percorsi ciclopedonali studiati per attraversare la linea ferroviaria e il ponte napoleonico sull'Adda. Va esteso progressivamente il divieto alla circolazione di veicoli più inquinanti, che deve riguardare tutto il nucleo abitato, sino ai parcheggi di interscambio.



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 ciclopeditonalità, 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

