

TARANTO 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

Come noto, l'aria è ancora inquinata a Taranto con valori che, pur restando al di sotto dei limiti di legge attualmente in vigore, si attestano al di sopra della soglia di rilevanza sanitaria (OMS). Inoltre dal prossimo anno, con i nuovi valori limite che stanno per essere adottati in tutta Europa, il **PM10** (concentrazione media annua) dovrà essere ridotto del 6%, il **PM 2,5 DEL 9% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO₂) DEL 13%**. L'inquinamento a Taranto ha prevalentemente una origine industriale, ma anche il traffico in certe zone della città non è influente. Si devono dunque raddoppiare gli sforzi per trasporti a zero emissioni, quindi elettrici e rinnovabili.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

OBIETTIVO 2030

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)

al di sotto di 35

59

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

al di sotto di 2

4,56

In Italia abbiamo mediamente 65 auto ogni 100 abitanti, ma nelle città la media scende anche considerevolmente, come a Genova (48). In Europa Madrid è a 32: al 2030, con la crescita dei prezzi delle auto nuove, la necessaria dismissione di auto vecchie e inquinanti, è ragionevole puntare su 35 auto ogni 100 abitanti, in quota parte in servizi di sharing e noleggio.

Taranto presenta, come molte città d'Italia, un elevato rischio di incidenti stradali: troppi morti e feriti sulla strada. Il Piano nazionale Sicurezza Stradale si propone di dimezzare morti e feriti gravi entro il 2030, ecco spiegato l'obiettivo di 2 anche per Taranto.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2021



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



TRASPORTO PUBBLICO

OFFERTA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (PASSEGGERI/AB ALL'ANNO)

OBIETTIVO 2030



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Basso l'utilizzo di trasporto pubblico, ogni residente prende l'autobus appena 43 volte all'anno, 7 volte meno che a Milano o Genova, e 10 volte meno delle meglio servite città europee. Potrebbe migliorare significativamente l'offerta di servizio pubblico con le nuove linee di "Bus Rapid Transit" (PNRR) e modernizzazione e potenzialmente delle ferrovie: la stazione di Taranto è crocevia tra le linee per Bari, la Brindisi-Lecce e la direttrice Metaponto - Potenza: attualmente lente e con cadenze insufficienti. PUMS approvato già nel 2018, che ha permesso l'accesso a fondi cassa depositi e Prestiti e progetti per il PNRR, ma indietro nell'attuazione. Grazie ai 5 nuovi autobus 100% elettrici (dell'italiana rampini) l'attuale offerta di mezzi pubblici elettrici arriva al 3%. Una decina di città italiane si sono già date obiettivo TPL 100% elettrico per il 2030.

Fonti: Pendolaria 2022

PNRR

▶ **136 MILIONI PER IL BUS RAPID TRANSIT LINEA ROSSA, 26 KM, 130 MILIONI PER LA LINEA BLU, ALTRI 24 KM,** completamente elettrici e parzialmente su corsia riservata.

▶ **ALTRI 20 MILIONI PER L'ACQUISTO DI 53 NUOVI AUTOBUS (PURTROPPO SOLO IBRIDI), 25 MILIONI** per l'ammodernamento della stazione ferroviaria e la sua trasformazione in hub interscambio di mobilità sostenibile e una quindicina di km di piste ciclabili.



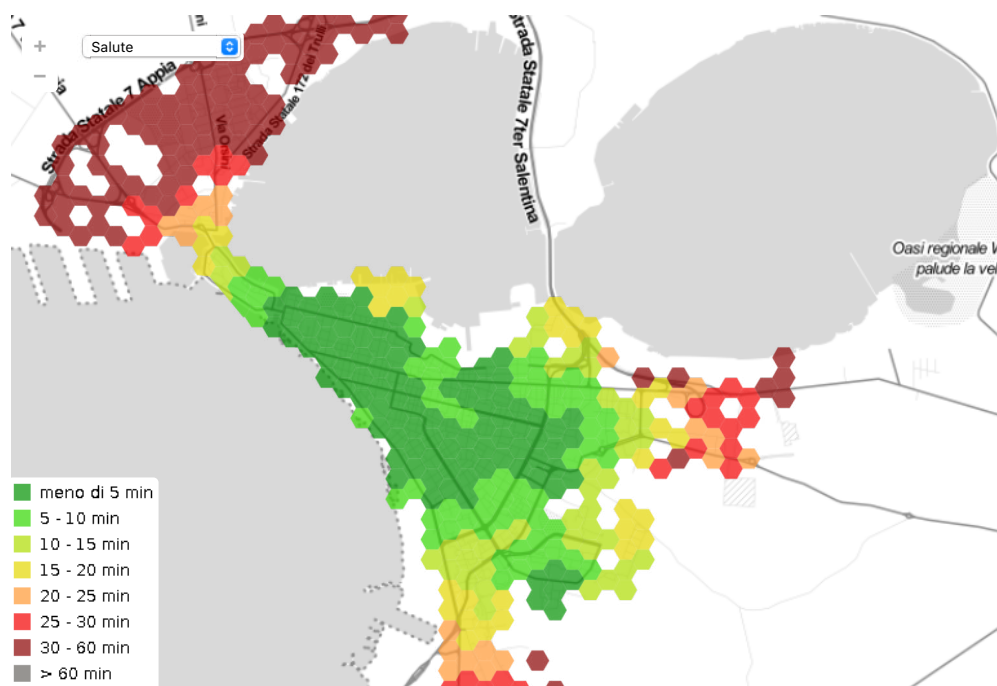
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



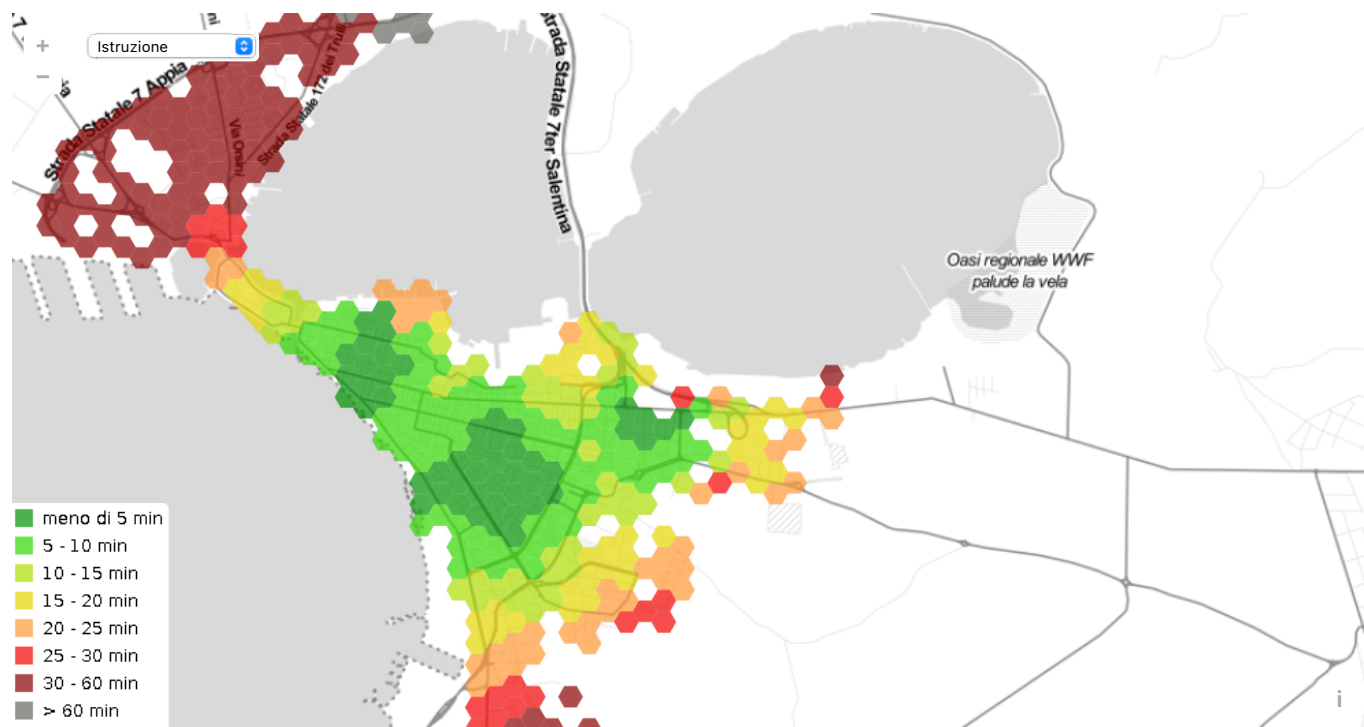
INDICE DI PROSSIMITÀ

L'indice di prossimità, basato su **DATI OPEN** ed elaborato dalla **DEDA NEXT** (www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/), è uno strumento utile e immediato per ripensare la città, mettendo al centro le persone e le loro esigenze: entrando nella mappa interattiva di Taranto si ottiene una fotografia di quanto siamo oggi "15 minuti" (esagoni verdi). L'indice "misura" il tempo a piedi dalle abitazioni ai diversi punti di interesse: alimentari, ristorazione, istruzione, salute, banche e poste, verde pubblico, intrattenimento, commercio.

Questo strumento è destinato a amministrazioni, urbanisti e cittadini e serve a pianificare il cambiamento, disegnare nuovi percorsi ciclo pedonali, avvicinare i servizi e semplificarne l'accesso, ridurre le disuguaglianze e migliorare la coesione sociale, dando valore a una nuova dimensione sostenibile di vicinato.



Se in centro di Taranto si trova tutto, andare a scuola a piedi è un impossibile in molti quartieri, come evidente nella mappa dell'indice di prossimità per l'istruzione:



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

13

150

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

19

300

INSUFFICIENTE l'offerta di percorsi ciclabili, anche se alcuni indomiti ciclisti urbani li popolano: Taranto deve accelerare e attuare gli impegni previsti nel PUMS cittadino, che non indica un obiettivo preciso per i percorsi ciclabili protetti, che noi abbiamo stimato dover essere di almeno 150 km entro il 2030, sulla base della struttura viaria, dell'orografia e delle necessità della popolazione. Presto inizieranno i lavori del primo "corridoio ciclabile prioritario" che dovrebbe attraversare mezza città, speriamo finiscano presto.

Ci attendiamo un maggior impegno nell'estensione delle **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**, appena 19 km. Le strade 30, oltre a incentivare la mobilità ciclopedonale, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali, ci attendiamo la loro moltiplicazione di 15 volte entro il 2030 (**OBIETTIVO 80% STRADE CITTADINE**), affinché Taranto possa diventare una **"CITTÀ 30"**. Non si tratta solo di applicare segnaletica e far rispettare divieti, ma di "disegnare" quartiere per quartiere, percorsi e strade per un abitare di prossimità, per la **"CITTÀ 15 MINUTI"**.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2020

TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

LE ZTL A TARANTO sono due, di poche centinaia di metri quadrati complessivi: le zone pedonali lungo via Duomo nel pieno centro storico confinato all'interno della città insulare, e lungo via Tommaso d'Aquino, strada commerciale a cui si aggiunge un'area a traffico limitato in prossimità di piazza Castello.

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti) è inesistente, visto che non sono in vigore limitazioni alla circolazione per veicoli inquinanti.



CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



LE PROPOSTE

La ricetta per le città italiane è già scritta. Mancano ancora gli ingredienti per poterla realizzare. Le città possono fare molto. Possono essere il motore del cambiamento. Già abbiamo buoni esempi che vanno nella giusta direzione. Pur sapendo che ci sono altre importanti azioni da introdurre che vedono altri soggetti attuatori coinvolti, come le Regioni o il Governo nazionale, e consapevoli che le emissioni vedono settori come le attività industriali e il riscaldamento, ci limitiamo a elencare le seguenti proposte strategiche per la mobilità e i trasporti nelle area urbane.

01 DALLE ZTL ALLE ZEZ (ZERO EMISSIONI ZONE). C'erano una volta le Zone Traffico Limitate, in genere in porzioni limitate del centro storico. Ora le città, grandi e piccole, tendono a definire limiti alle emissioni (inquinanti e climalteranti) in ampie zone della città (Low Emission Zone). A Milano si chiama AreaB, coinvolge quasi tutta l'area urbana, limita fortemente la circolazione dei diesel Euro 4 e 5 e Euro 2 a benzina, impedisce l'ingresso ai veicoli più inquinanti. A Londra l'area si estende per ben 380 km quadrati (si chiama Ultra Low Emission Zone) e un euro6 diesel per entrare paga 12,5 sterline al giorno. Sia a Milano che a Londra esiste anche, nell'area centrale la Congestion charge (AreaC a Milano), in cui entrano i veicoli meno inquinanti a pedaggio: 11,5 sterline a Londra, 5 euro a Milano. Le limitazioni sia a Londra che a Milano si stima riducano le emissioni da traffico del 30 o 40%.

02 ABBONAMENTI AL TRASPORTO PUBBLICO E TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (TRM). L'Italia con gli investimenti previsti nel PNRR prevede di iniziare a colmare il ritardo di offerta di treni pendolari, metropolitane, tram veloci, filovie e autobus elettrici, anche e soprattutto nelle aree metropolitane e lungo le coste: dovremmo moltiplicare per 4 l'offerta di linea. Promuovere gli abbonamenti integrati: in Germania, dopo l'ottimo lancio nell'estate 2022 (post Covid) a 9 euro al mese a tutti i trasporti regionali, si è deciso di perseverare per tutto il 2023 con abbonamenti integrati a 49 euro/mese. La crisi ha diminuito i viaggi degli italiani, aumentato la percentuale di popolazione immobile, il trasporto pubblico è la risposta universale, l'incentivo all'auto privata è più costoso e divisivo. In Italia un'analoga misura costerebbe 2 miliardi all'anno, si possono attingere le risorse dai bonus auto a combustione e dai buoni benzina e dell'autotrasporto.

03 SHARING MOBILITY. 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). Milano è ai vertici europei per l'offerta di servizi di sharing mobility (auto, scooter elettrici, bici e monopattini).

04 RIDISEGNARE LO SPAZIO PUBBLICO URBANO a misura d'uomo, "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 ciclopeditività, micromobilità elettrica. Cesena è stata antesignana in Italia di "Città 30" (nel 1998, da allora -20% di incidenti e -50% feriti), ma ora tra le grandi città Torino, Bologna e più recentemente Milano 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 km all'ora.

05 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). 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.

CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



La **Clean Cities Campaign** torna con il suo tour nazionale organizzato da Legambiente.

Un viaggio che dal 1° febbraio al 2 marzo 2023 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 della **Clean Cities Campaign** tornerà nelle nostre città per il sostegno alle politiche di mobilità attiva, condivisa, elettrica e giusta, per un futuro urbano più vivibile e sostenibile.

***dal 1° febbraio
al 2 marzo 2023***

SEGUICI SU

 Legambiente Lab

 Legambiente

 Legambiente

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org

