



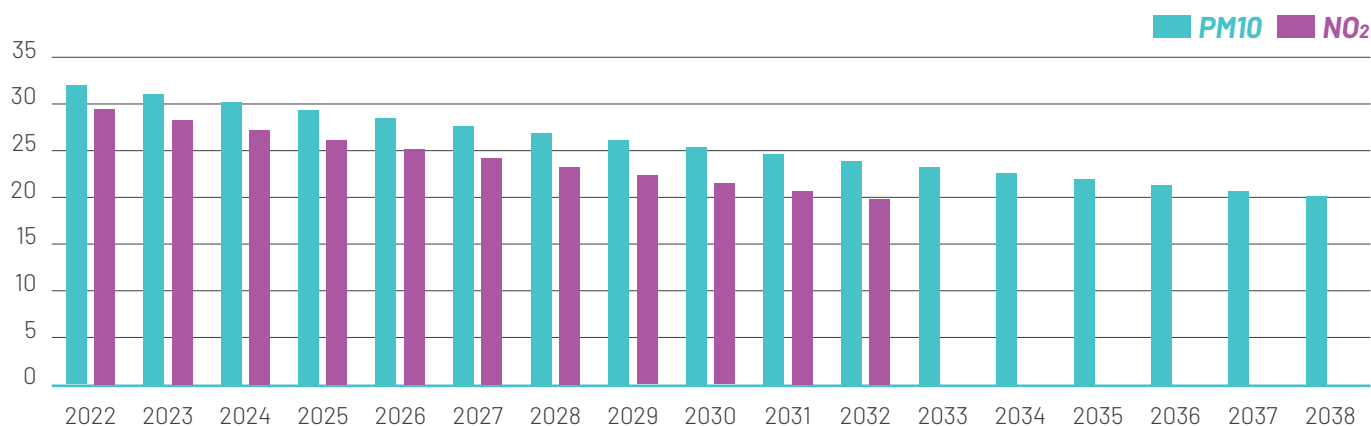
# PADOVA 2030

## ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

L'inquinamento dell'aria oltre alle soglie di guardia a Padova, come in tante altre città della pianura. Ma ad allarmare è la distanza rispetto ai valori limite sanitari e persino ai più tolleranti che stanno per essere adottati dall'Europa per il **2030**. Il **PM10** dovrà essere ridotto **DEL 38% ENTRO IL 2030, IL PM 2,5 DEL 57% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO<sub>2</sub>) DEL 32%**. Certo, l'inquinamento un po' diminuisce, ma di questo passo si resterà oltre la soglia sino al 2032 per gli NO<sub>2</sub> e sino al 2038 per il particolato. Si dovranno dunque intraprendere azioni decise per trasporti e riscaldamento elettrici e a zero emissioni.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

### TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO



## TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il numero di auto per abitante è molto alto, anche rispetto alla media nazionale, soprattutto nelle città, in Italia come il tutta Europa, il tasso di motorizzazione è molto più basso e destinato a **DIMEZZARSI NELL'ARCO DI UN DECENNIO**.

Pesanti, superiori alla media nazionale, le conseguenze (morti e feriti) degli incidenti stradali: il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si propone di dimezzarli entro il 2030.

Fonte dati: ACI, Istat 2021

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



# TRASPORTO PUBBLICO

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

OBIETTIVO 2030

69

300

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

25%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

18

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

100%

**NON ECCEZIONALE** anche l'offerta e l'utilizzo di **MEZZI PUBBLICI**, anche per una media e dinamica città italiana, e senz'altro indietro rispetto all'Europa. Ci attendiamo quindi un nuovo sviluppo dei tram (oggi 18 tram su una linea di 10 km), un rinnovo più rapido degli autobus e la loro conversione verso **ELETTRICO RINNOVABILE** (oggi solo 25% dell'offerta). L'offerta di trasporto "rapido di massa" (su ferro) si limita alla trafficatissima stazione (oltre alla Milano-Venezia, le linee per Bologna, per Bassano e per Calalzo e alla nuova tranviaria di una decina d'anni fa. La **SHARING MOBILITY** è costituita da un buon servizio di **BICICLETTE** (circa 2.500) e 1.000 **MONOPATTINI** oltre a un servizio di car sharing di 25 veicoli, anche elettrici.

Fonti: Ecosistema Urbano 2021, Pendolaria e Comune 2022

## PNRR

**335 MILIONI PER LA LINEA SIR2 E CIRCA 50 MILIONI PER LA SIR3 (TRA PNRR E FONDI STATALI), I RESTANTI, PER ARRIVARE A 400 MILIONI, RISORSE COMUNALI.** Inoltre 3,5 milioni per l'implementazione di 7 km di percorsi ciclabili che collegheranno la stazione con i principali poli universitari, per realizzare percorsi ciclabili nelle aree di via Dolfin, via Grassi/Rocco/Ippodromo e per collegare diversi corsi e piste ciclabili comunali.



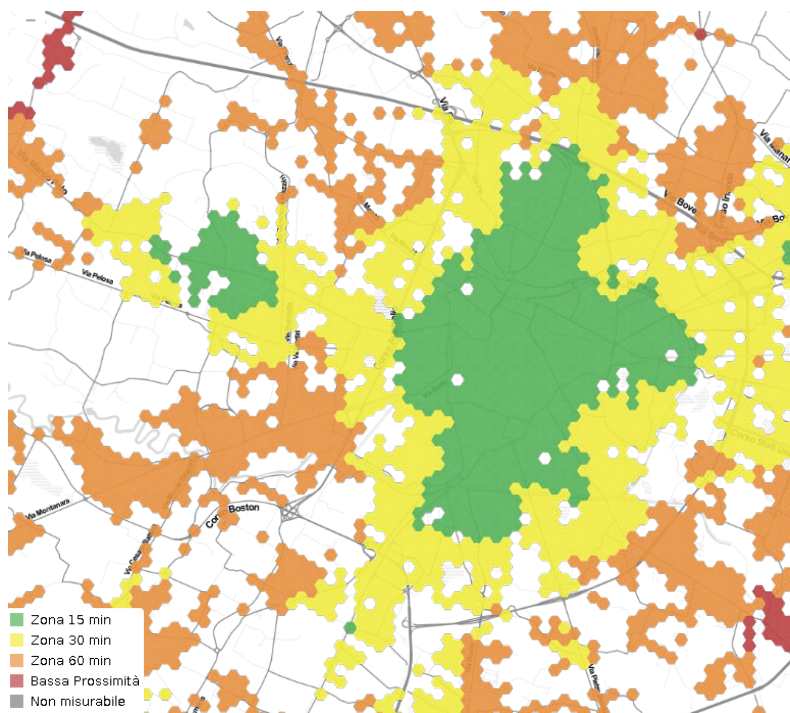
**CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA**



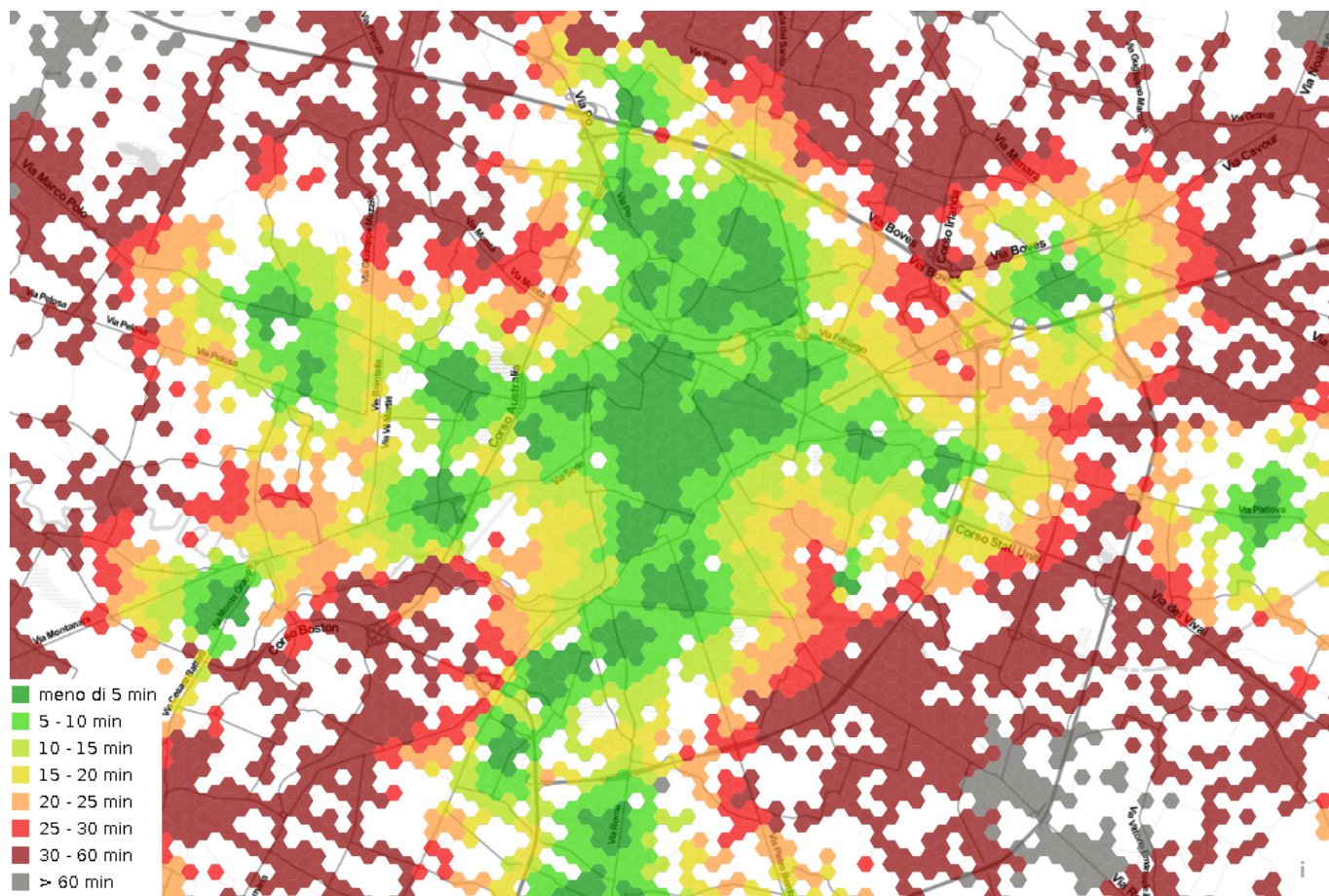
# INDICE DI PROSSIMITÀ

L'indice di prossimità, basato su **DATI OPEN** ed elaborato dalla **DEDA NEXT** ([www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/](http://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 Padova ([Padova.html](http://Padova.html)) 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 il centro di Padova è ben servito, ben diversa è l'accessibilità delle scuole a piedi, ecco l'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

209

300

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

31

800

**BUONA**, verso l'eccellenza, se si tiene il ritmo deciso nel PUMS cittadino lo sviluppo dei percorsi ciclabili: Padova ha già realizzato 2 terzi dei 300 km di percorsi ciclabili previsti, compresi i comuni vicini. Ed è stata proprio la predisposizione di percorsi ciclo pedonali a promuovere la **MOBILITÀ CICLABILE** nei mesi di lockdown, più di tutti i bonus all'acquisto.

Ci attendiamo un maggior impegno nell'estensione delle strade a velocità calmierata, già 31 km, per ridurre la gravità degli incidenti stradali, ci attendiamo la loro moltiplicazione per 40 entro il 2030 (**OBIETTIVO 80% STRADE CITTADINE**) affinché Padova 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"**.

# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

**LE ZTL A PADOVA** si limita ad una superficie di poco superiore alla città murata, ma ben organizzata e controllata (varchi elettronici).

**L'AREA LEZ** (limitazioni accesso veicoli inquinanti) riguarda di fatto l'abitato: non possono circolare di giorno e durante la stagione invernale, i veicoli a benzina (sino a Euro 1), veicoli diesel (sino a Euro 4), ciclomotori e motocicli (Euro 0).



**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 ciclopedità, 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](http://legambiente.it)

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

