

PADOVA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Il report Mal'Aria 2025 di Legambiente sottolinea come siano stati 25 i capoluoghi di provincia, con ben 50 centraline di monitoraggio della qualità dell'aria (definite di traffico o di fondo urbano), a superare il limite giornaliero di 35 giorni con una concentrazione media giornaliera superiore a 50 microgrammi per metro cubo ($\mu\text{g}/\text{mc}$). Padova è tra questi con la centralina Arcella a ben 61 sforamenti giornalieri.

Di certo il capoluogo veneto non presenta ad oggi una situazione emergenziale stando agli attuali dettami di legge, non avendo superato nel 2024 il limite normativo stabilito in 40 microgrammi per metro cubo come media annuale.

Il problema, però, emerge con evidenza considerando l'attuale situazione in riferimento alla nuova direttiva sulla qualità dell'aria recentemente approvata a livello comunitario, che ha rivisto i limiti di riferimento per il PM10, avvicinandoli molto a quelli suggeriti dall'OMS; dal 2030, infatti, il limite stabilito come media annuale da non superare scenderà dagli attuali 40 $\mu\text{g}/\text{mc}$ a 20 (rimane 15 $\mu\text{g}/\text{mc}$ il valore suggerito dall'OMS).

Questo significa che nel giro di soli cinque anni le città dovranno introdurre tutte le necessarie misure antinquinamento per farsi trovare pronte alla scadenza. Padova, ad esempio, è tra i 19 capoluoghi che dovranno ridurre le concentrazioni attuali di pm10 del 35% e dell'NO₂ del 22%. Un lavoro impegnativo se si considerano tutti i fronti sui quali intervenire, a partire dalla mobilità e dai trasporti.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



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



Il tasso di motorizzazione del capoluogo veneto rimane alto, ben 62 auto ogni 100 abitanti. Un dato che indica chiaramente come l'auto privata resti la principale scelta per muoversi in città, dal momento che il modal split relativo è del 40%. Merita un'analisi anche il profilo del parco veicolare circolante che, secondo il portale ACI, consta di ben 128.303 autoveicoli di cui il 32% è a gasolio. A tal proposito, va ricordato che le concentrazioni di NO₂ sono un chiaro marker della combustione dei motori diesel.

Anche il numero dei sinistri gravi (morti e feriti/1000 abitanti) è ancora troppo alto, ben 6,7 ogni 1000 abitanti. C'è un'altra importante scadenza fissata sempre al 2030, ovvero il dimezzamento delle vittime sulla strada, così come previsto dal PNSS, rispetto ai dati rilevati nel 2019.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



All'alto tasso di motorizzazione corrisponde una domanda verso il trasporto pubblico piuttosto contenuta, che si attesta sui 108 viaggi/abitante/anno.

E' in atto un processo di rinnovamento della flotta urbana dei bus con vettori ad emissioni zero ad alimentazione elettrica e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione. L'intervento rientra tra le risorse messe a disposizione della misura M2 C2 - 4.4 "Rinnovo flotte bus e treni verdi" sub-investimento 4.4.1 "Bus" del PNRR. In totale è stato finanziato l'acquisto di un lotto di 35 autobus elettrici in servizio da fine 2024.

A questi andranno ad aggiungersi 7 nuovi autobus snodati diesel Euro 6, acquistati in autofinanziamento. Nel corso del 2025, dovrebbero arrivare altri 21 bus elettrici e un mezzo ibrido. I nuovi bus in arrivo andranno ad incrementare la quota elettrica del TPL che è ancora troppo bassa per una città come Padova che sta dimostrando una buona vocazione all'elettrificazione del proprio trasporto.

SMART, ovvero il tram che sta rivoluzionando Padova

SMART è l'acronimo di Sistema Metropolitano a Rete Tranviaria, che racchiude le tre linee di tram della città di Padova e le vede svilupparsi su 8 percorsi lungo 35 chilometri di binari, mettendo in rete 69 fermate a servizio dell'area metropolitana. Sir sta, invece, per Sistema intermedio a rete e vede già operativa la linea 1, dal capolinea nord Pontevedigodarzere a quello sud, Guizza. Padova, come molte altre città italiane ed europee, sta puntando su un'efficiente e capillare rete tramviaria in grado di rimodulare il modal split, riconnettere le aree urbane, riqualificarle, abbattere inquinamento e CO₂ e garantire ai cittadini un'opzione di mobilità accessibile anche dal punto di vista economico. I lavori della Sir3 dovrebbero terminare entro il 2025, quelli della Sir2 entro il 2026. Il sistema sarà interconnesso grazie alla tecnologia Translohr, più silenziosa e versatile di un tram tradizionale, perché porta il tram a viaggiare su gomma e a seguire un unico binario centrale. I mezzi potranno viaggiare indistintamente sulle 3 linee, arrivando a trasportare 20 milioni di passeggeri l'anno. Nel 2024 si sono realizzati circa 3/4 dell'infrastruttura. Il progetto SMART, secondo le stime, permetterà di ridurre di 15.600 tonnellate le emissioni di CO₂, di far risparmiare il 25% del tempo negli spostamenti, diminuendo l'incidentalità del 35% e il traffico di circa il 30%.

Da migliorare il numero di mezzi in sharing a disposizione dei residenti e degli studenti universitari. Solo 2,7 ogni 1000 abitanti. È stato pubblicato il bando per il nuovo servizio di bike sharing e monopattini elettrici.

Sarà prevista una flotta massima complessiva pari a 2.200 veicoli presso il comune capoluogo e di ulteriori 1.165 veicoli dislocati negli 11 comuni aderenti al bando. La flotta del Comune di Padova sarà costituita da 1000 biciclette a pedalata assistita, 500 biciclette a pedalata muscolare o altro mezzo, anche a pedalata assistita, e 700 monopattini elettrici.

Il servizio verrà affidato ad un unico gestore, a differenza della situazione attuale che ne vede tre attivi sul territorio.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024, Comune di Padova 2024, Busitalia Veneto S.p.A



CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



204

OBIETTIVO 2030

300

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



84

100

Padova ha una evidente vocazione alla ciclabilità, considerando che la bici copre il 22% dello split modale urbano, addirittura superiore a quello relativo al TPL. La città ben si presta per estensione ed orografia all'uso della bici e la dotazione di percorsi ciclabili è sicuramente buona, se si mantiene la tabella di marcia attuale e la precisa vocazione indicata dal PUMS. Padova ha già realizzato i due terzi dei 300 km di percorsi ciclabili previsti. Considerando il contributo alla trasformazione fornito dalla ciclabilità, è auspicabile una decisa estensione delle strade a velocità calmierata per ridurre la gravità degli incidenti stradali affinché si possa concretamente perseguire l'obiettivo del PNSS. Non solo, Padova ha tutte le carte in regola per poter ambire a diventare una "CITTÀ 30". Padova Città30 è una realtà auspicabile.

Fonte: Ecosistema urbano 2024, Comune di Padova

TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

La 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), i veicoli diesel (sino a Euro 4), i ciclomotori e i motocicli (Euro 0).

INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ATTIVE



279

Nel capoluogo veneto sono appena 1033 le autovetture elettriche, ovvero lo 0,8% dei 128.303 autoveicoli circolanti in città. Questi possono contare su una rete di ricarica di appena 279 centraline attive, circa 15 ogni 1000 veicoli.

Seppur in rapida espansione, la rete di ricarica in Italia sembra essere ancora un limite fortemente percepito dagli utenti. Per questo, nelle città italiane sarà necessario garantire la presenza di punti di ricarica, lenta e veloce, in numero sempre maggiore con una distribuzione capillare in tutte le aree urbane. La diffusione della rete di ricarica elettrica non sarà un "game changer" solo per i veicoli privati, ma rappresenterà un importante fattore di sviluppo anche per le flotte di autoveicoli, sia in sharing che private.

Fonte: Piattaforma Unica Nazionale





LEGAMBIENTE



LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

È NECESSARIO MUOVERSI "LEGGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH₄) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O₃).

DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO₂. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.



LEGAMBIENTE

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

