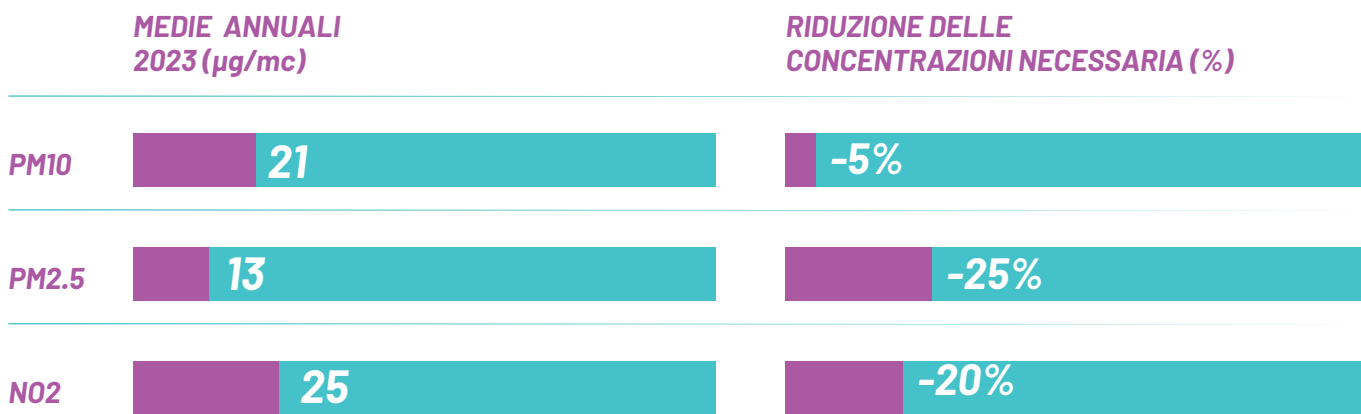


## BOLOGNA 2030

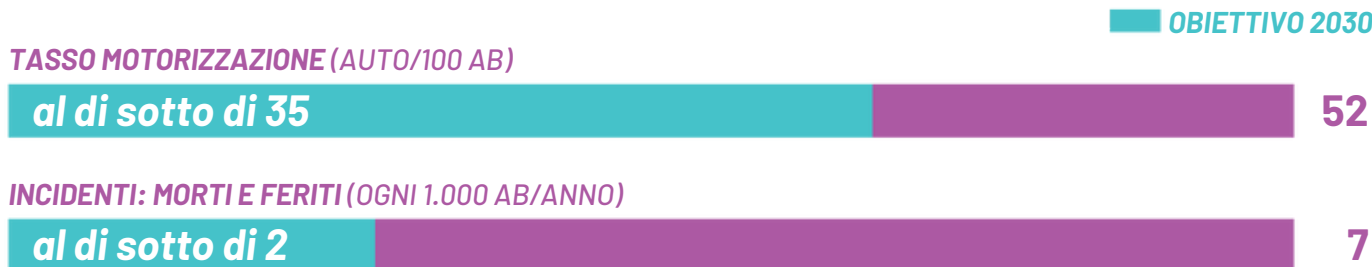
### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Secondo il report Mal'Aria 2024 Bologna, per l'anno 2023, non ha superato le soglie annuali relativamente ai principali inquinanti. L'attuale situazione però ci dice che da inizio 2024 sono già 14 gli sforamenti del limite giornaliero di PM10 sui 35 annui consentiti. Bologna dovrà quindi aumentare, necessariamente, gli sforzi da fare in vista del 2030. La città ha infatti solo 6 anni per ridurre del 5% le concentrazioni di PM10, del 25% quelle di PM2,5 e del 20% l'NO2. Una sfida tutt'altro che semplice, se si considerano tutti gli interventi necessari, soprattutto nell'ambito della mobilità urbana. Inoltre, la città ha una doppia sfida, considerando il suo impegno nella Missione di Neutralità Climatica, sempre entro il 2030.

Fonte: Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



**TROPPE AUTO** in un confronto europeo tra città analoghe, dovremmo scendere sotto le 35 nel 2030 (come oggi Parigi 25, Berlino 33, Londra 30). Lo stato, invece di elargire inutili e dispendiosi bonus per l'acquisto di auto nuove, dovrebbe incentivare gli abbonamenti ai mezzi pubblici e alla sharing mobility per tutti i cittadini (come fa la Germania).

**PESANTI LE CONSEGUENZE (FERITI E MORTI) DEGLI INCIDENTI** stradali, superiori - come spesso nelle città - alla media nazionale: l'obiettivo del Piano nazionale Sicurezza Stradale è il loro dimezzamento al 2030.

Fonte dati: ACI, Istat 2021



# 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



Complessivamente alta la domanda di mobilità nel comune di Bologna, con ben 202 viaggi/ab/anno. Ad assorbire tale domanda concorre la nuova dotazione di 24 bus elettrici che serviranno anche a rispondere alle necessità dettate dalla missione Horizon EU che vede la città impegnata nel raggiungere la neutralità climatica entro il 2030. Si potenzia anche la sharing mobility del capoluogo, che passa da 4 a 8,2 mezzi ogni 1000 abitanti. Un buon incremento, seppur ancora lontano dallo standard necessario per assorbire la domanda locale dei cittadini, pendolari e ai quasi 100.000 studenti. Se da una parte la sharing mobility aumenta la sua fetta nello split modale, sarebbe opportuna una maggiore dotazione di vettori elettrici, dalle auto alle bici. Resta tuttora irremovibile la scelta del Comune di non dotarsi di una flotta di monopattini e quella di TPER di dotarsi di mezzi a idrogeno anziché continuare ad investire sull'elettrico.

Fonte: Ecosistema Urbano 2023

# CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



Buona la dotazione di percorsi ciclabili, 2020 km completati (inclusi 30 km all'interno di aree verdi e fluviali) ai quali dovrebbero aggiungersi ulteriori 50 km entro la fine del 2024.

Fonte: Comune di Bologna 2023

## BOLOGNA 30KM/H: È REALTÀ!

Bologna è il primo capoluogo di regione italiano ad adottare la misura Città30. Un nuovo paradigma di spazio urbano che, non soltanto attraverso la moderazione della velocità a 30km/h su tutto il territorio cittadino (ad eccezione degli assi di scorrimento), punta a trasformare lo spazio sinora "autocentrico" in uno spazio a misura delle persone, più salubre e sicuro. L'implementazione della misura, avvenuta a gennaio 2024, non ha trovato il favore unanime dei cittadini bolognesi e non sono mancate le polemiche e gli attacchi a livello nazionale, persino il tentativo del MIT di invalidare il provvedimento

sulla base di fumose argomentazioni. L'auspicio è che l'amministrazione tenga fede al suo impegno di trasformare la città in uno spazio più sicuro e vivibile, cercando di armonizzare il provvedimento di Città30 in una visione organica di mobilità urbana sostenibile, non dimenticando i necessari altri interventi.

## BOLOGNA A 30KM/H?

Il Tom Tom city index ci aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale.

Bologna non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 32 km/h, dunque prossimo al limite suggerito.

**Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km:** 15 min  
**Velocità media:** 32 km/h



# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

**LA ZTL Ambientale di Bologna:** Dal primo gennaio 2024 è entrato in vigore il nuovo pacchetto di provvedimenti legati all'introduzione della Ztl ambientale: i possessori di veicoli Euro 4 diesel non potranno più circolare negli orari di limitazione della Zona a Traffico Limitato.

**LA ZTL ambientale di Bologna,** paragonabile ad una low emission zone, è entrata in vigore il primo gennaio 2020, in attuazione degli obiettivi posti dal PAIR Piano Aria Regionale Integrato per rientrare nei valori limite di emissioni fissati dall'Unione Europea entro il 2020.

Da allora i criteri con i quali il Comune di Bologna rilascia i permessi di accesso al cuore della città sono diventati ambientali: non ci si basa più solo su requisiti funzionali, come la residenza, ma anche sulla compatibilità ambientale dei veicoli a motore.

L'insieme di questi provvedimenti, approvati nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums), ha l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente.

Fonte: Comune di Bologna 2023

## 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 a 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 A OPPORTUNITÀ DI CURA, LAVORO E STUDIO A CAUSA DI PROBLEMI NELLA MOBILITÀ

Percentuale di chi ha rinunciato a opportunità di cura



Percentuale di chi ha rinunciato a opportunità di lavoro



Percentuale di chi ha rinunciato a 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**

5%

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

6%

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

7%

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

4%

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)

