

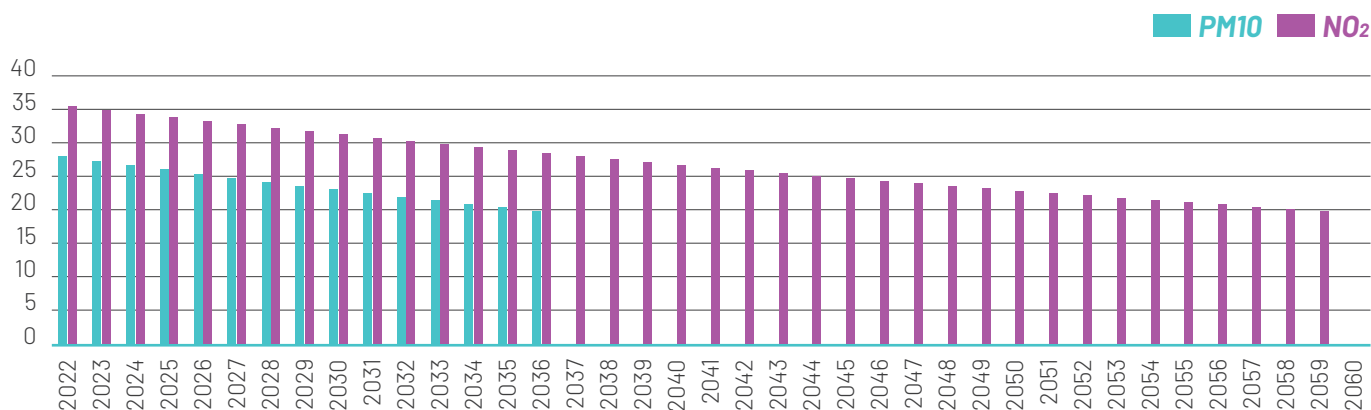
# PALERMO 2030

## ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

L'aria di Palermo è inquinata e le azioni messe in campo dalle politiche risultano ancora insufficienti. Ma dal prossimo anno, con i nuovi valori limite che stanno per essere adottati in tutta Europa, il **PM10** dovrà essere ridotto **DEL 29% ENTRO IL 2030, IL PM 2,5 DEL 30% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO<sub>2</sub>) DEL 44% ENTRO IL 2030**. Abbiamo provato a proiettare gli andamenti discendenti delle curve di inquinamento nei prossimi anni e ci siamo accorti che, di questo passo, non riusciremo a rientrare nei limiti europei fissati per tempo: forse nel 2036 per il particolato e **NEANCHE NEL 2050 PER GLI OSSIDI D'AZOTO**. Si devono dunque raddoppiare gli sforzi per trasporti e a zero emissioni.

Fonte dati: Agenzie Regionali, elaborazione Malaria - Legambiente 2023

### TREND RIDUZIONE INQUINAMENTO



## TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

### TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



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



Il numero di auto per abitante è alto, prossimo alla media nazionale, ma molto alto per le città sia italiane (48 a Genova) o europee (Parigi 25, Berlino 33, Madrid 32): le auto costano sempre di più e in città l'obiettivo al 2030 non può essere che quello di dimezzare il tasso di motorizzazione.

Così come dovremo dimezzare le conseguenze degli incidenti stradali (morti + feriti), come per altro prevede il Piano Nazionale Sicurezza Stradale.

Fonte dati: ACI, Istat 2021, Comando Polizia Municipale Palermo

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



# TRASPORTO PUBBLICO

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

OBIETTIVO 2030

29

300

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

17%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

9

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

97%

100

Basso l'utilizzo di trasporto pubblico (neanche 30 corse all'anno ad abitante), inferiore di un ordine di grandezza di quel che si osserva a Milano, Torino, Genova, per non parlare dell'Europa. **INSUFFICIENTE** l'offerta di trasporto "rapido di massa" (su ferro) a causa dello stato pessimo delle linee ferroviarie siciliane: una **ECCEZIONE POSITIVA** è la nuova metropolitana di Palermo, che svolge anche servizi extraurbani (in totale le ferrovie contano 18 stazioni e una settantina di convogli giornalieri. Ancora **LIMITATE LE LINEE TRAMVIARIE**: 36 km di linee, appena 17 tram, abbastanza nuovi (8 anni). Grazie ai treni e ai tram l'offerta elettrica nel trasporto pubblico giunge al 17%. La **SHARING MOBILITY** si è rilanciata l'anno scorso dal nuovo servizio di monopattini elettrici (4.000) oltre al precedente di bici (1.500 bici elettriche) e 154 auto (di cui 24 elettriche e 10 ibride).

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2020 e CittaMEZ 2021

## PNRR

- ▶ **RILEVANTE SFORZO DI AMMODERNAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CATANIA, MESSINA E PALERMO (6 MILIONI PER ALCUNI LOTTI).**
- ▶ **COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON IL PORTO DI CATANIA E SERVIZI LOGISTICI (98 MILIONI).**
- ▶ **Trasporto Rapido di Massa per l'area metropolitana di Palermo: 96 MILIONI PER L'ACQUISTO DI AUTOBUS E LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI.**
- ▶ **ALTRI 500 MILIONI DI EURO PER IL SISTEMA TRAMVIE**, in particolare per la realizzazione delle Linee D, E, F, e G e correlati parcheggi di interscambio. Rientrano nel progetto anche infrastrutture per i servizi sociali e la rigenerazione urbana.



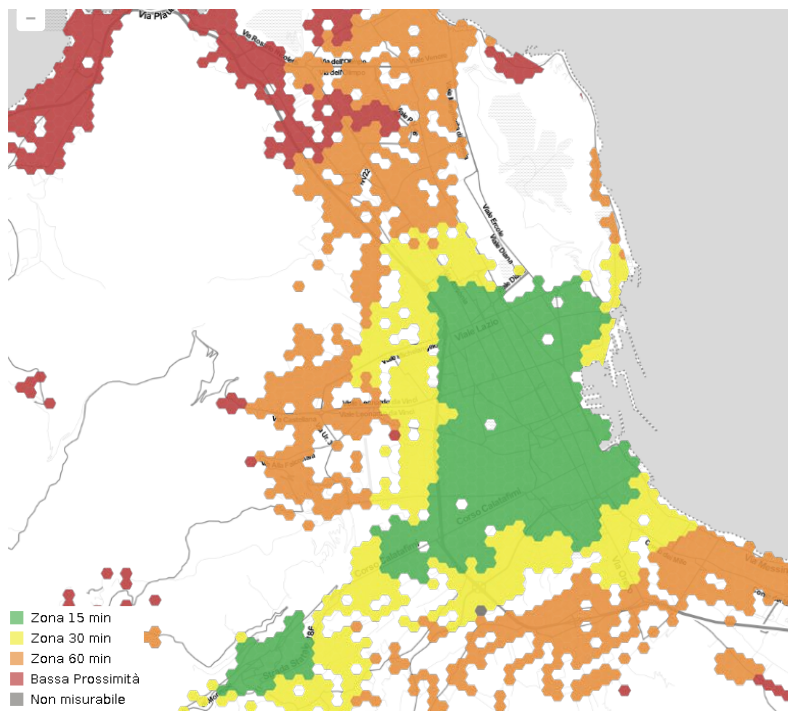
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



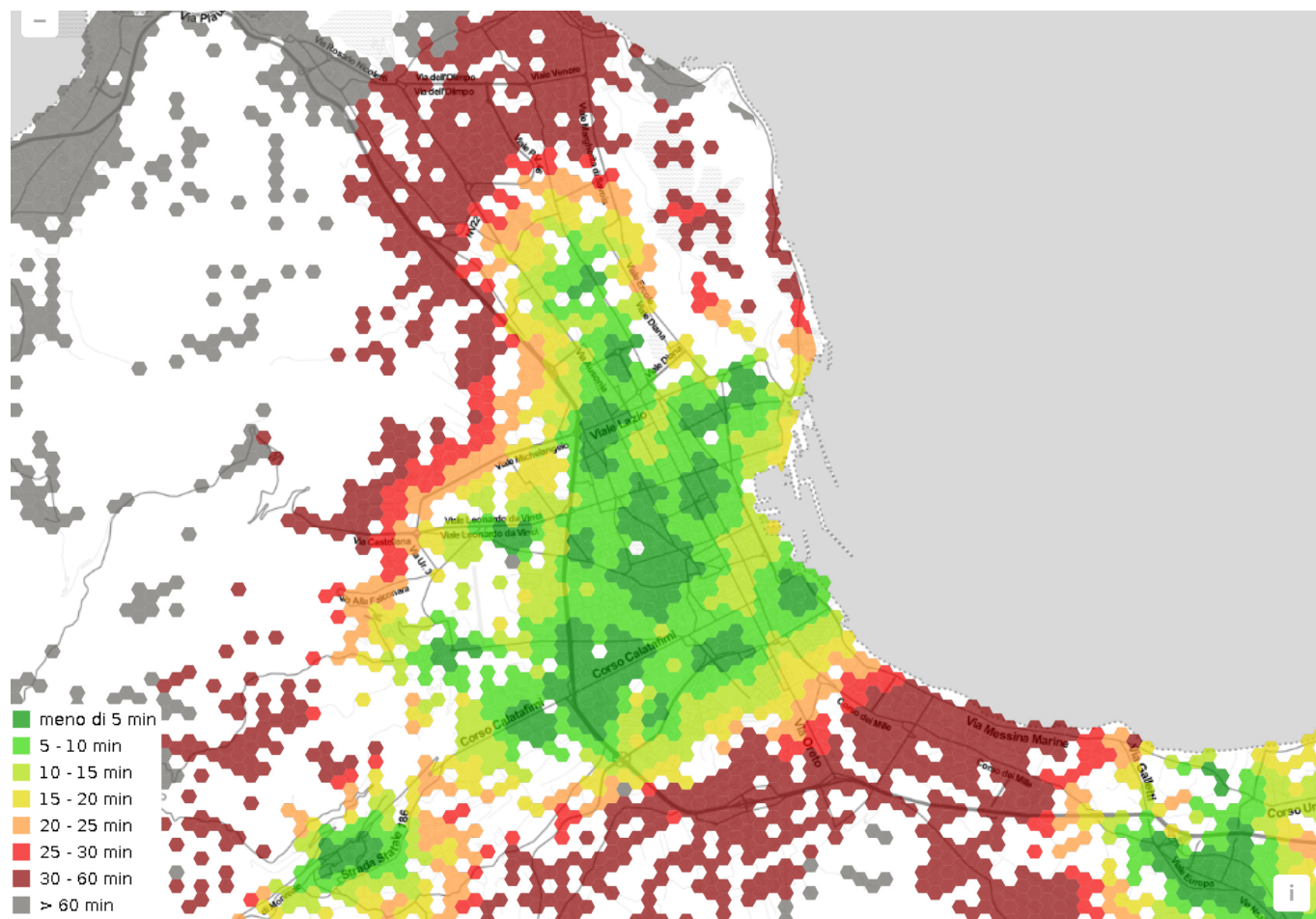
# INDICE DI PROSSIMITÀ

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 Palermo ([Palermo.html](http://Palermo.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. Tutto a 15 minuti solo nel centro di Palermo.

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.



Arrivare a scuola a piedi è impossibile in tanti quartieri, ecco la 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



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



**INSUFFICIENTE** l'offerta di percorsi ciclabili, anche se non pochi i ciclisti urbani che li popolano: Palermo si è dotato di un **CORAGGIOSO PUMS CITTADINO**, con l'obiettivo di estendere la ciclabili in città, che dovrà essere attuato e implementato anche per la ciclabilità: la predisposizione di percorsi ciclo pedonali a promuovere la **MOBILITÀ CICLABILE**, più di qualsiasi bonus all'acquisto, anche perché parte di questa nuova domanda potrebbe essere soddisfatta dai nuovi servizi di bike e monopattini in sharing.

La città deve cominciare ad estendere le **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**: le strade 30, oltre a incentivare la mobilità ciclopedonale, sono indispensabili per ridurre la gravità degli incidenti stradali. Ci attendiamo la loro diffusione entro il 2030 all'**80% DELLE STRADE CITTADINE**, affinché Palermo 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

**LIMITATA LA ZTL**, limitata al centro storico. Le vie, controllate da valichi elettronici, sono divise in "strade verdi" (solo ciclomotori, motocicli e biciclette), "strade azzurre" (solo auto residenti e autorizzati) e "strade rosse", dove l'ingresso è autorizzato solo in orario diurno feriali.

**INESISTENTE QUALSIASI LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI VEICOLI INQUINANTI (LEZ)**, persino gli euro0 sono autorizzati in qualsiasi giorno ed ora in tutta la città.



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)

