

COMUNICATO STAMPA

La Clean Cities Campaign arriva a Trieste per presentare i dati sulla mobilità urbana

Legambiente Trieste: “C’è ancora molto da fare per rendere la mobilità urbana più sostenibile ed efficiente. Applichiamo le migliori esperienze italiane ed europee anche nella nostra città”

Trieste, 25 febbraio 2023. Legambiente Trieste – nell'ambito della campagna nazionale di Legambiente “Clean Cities” – ha presentato i dati relativi alla **città di Trieste** riguardanti **l'inquinamento dell'aria, l'incidentalità, il trasporto pubblico**, la mobilità condivisa (sharing), confrontando la situazione attuale con gli obiettivi al 2030.

I dati Istat e dei Comuni, elaborati da diversi report di Legambiente (Ecosistema Urbano, Pendolaria, Malaria), indicano che nel capoluogo regionale molti problemi ambientali restano aperti e i risultati sono ancora carenti. È evidente la mancanza di una strategia organica e coerente da parte del Comune per una mobilità sostenibile e condivisa basata su una città sicura ed accessibile. Gli interventi per favorire la mobilità pedonale e ciclabile, nonostante le previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), restano insoddisfacenti, le infrastrutture di ricarica per i mezzi elettrici sono carenti, mentre le strade scolastiche e il car sharing sono del tutto assenti. Nessuna iniziativa è stata intrapresa neppure per implementare la sezione del PUMS dedicata alla logistica urbana.

“In molte città italiane – ha ricordato **Andrea Poggio, responsabile mobilità di Legambiente nazionale** – l'emergenza Covid ha stimolato le amministrazioni a innovare nel campo della mobilità dolce e dello sharing. Per aumentare la sicurezza e ridurre le emissioni anche a Trieste, la via giusta da perseguire è quella del ridisegno dello spazio pubblico e l'elettrificazione della mobilità pubblica e privata, anche delle merci”.

“Purtroppo, devo constatare che – commenta **Andrea Wehrenfennig, presidente di Legambiente Trieste** – il Comune ha sprecato un'importante occasione per ripensare la mobilità offerta dall'emergenza Covid e dal PUMS per fissare obiettivi chiari di transizione e riequilibrio modale a favore del trasporto pubblico e della mobilità dolce. Invece, si è dedicato completamente al dannoso progetto della cabinovia, che sembra destinato soltanto al turismo e non tiene conto delle reali esigenze dei cittadini di Trieste e dell'Altopiano carsico”.

Come ha aggiunto **Marko Germani ingegnere e ambientalista**, per ottenere la transizione alla mobilità elettrica c'è da investire nelle infrastrutture di ricarica. Anche la mobilità ciclabile dovrebbe essere una priorità, perché all'ampliamento delle rete



LEGAMBIENTE



del bike sharing non ha corrisposto una contestuale realizzazione degli assi ciclabili in città.

Una particolare attenzione è stata dedicata al **tema dell'accessibilità e della città "dei 15 minuti"**: grazie all'indice di prossimità basato su dati open è stata messa a disposizione una mappa interattiva di Trieste che indica il tempo a piedi necessario dalle abitazioni ai diversi attrattori e in particolare alle scuole. Su questi temi Legambiente intende coinvolgere le altre associazioni, i cittadini e i genitori interessati alla mobilità casa-scuola e casa-lavoro.

Come per le altre città italiane, anche a Trieste, Legambiente propone interventi per una **città a misura d'uomo** e per la sicurezza stradale, per incentivare la mobilità elettrica condivisa e ridurre le emissioni grazie all'elettrificazione della mobilità e dei trasporti.

Questa tappa è parte del [tour nazionale organizzato da Legambiente](#). Un viaggio che **dal 1° febbraio al 2 marzo 2023** fa tappa in **18 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, promuove la **mobilità attiva, condivisa, elettrica e giusta** per rendere le città più vivibili e sostenibili. Inoltre, insieme alla campagna itinerante viaggia il progetto [MOB – movimento in rivoluzione della Fondazione Unipolis](#), in partnership con Legambiente, che ha come obiettivo l'engagement e la sensibilizzazione delle nuove generazioni sul tema della mobilità sostenibile.

In allegato, la scheda "Trieste 2030" – un focus sui principali indicatori urbani di mobilità, strumenti (in primis, la Città dei 15 minuti e l'indice di prossimità) e proposte per trasformare il capoluogo regionale in una vera clean city, inclusiva e sicura per tutti, entro il 2030.

Petizione on line ["Ci siamo rotti i polmoni. No allo smog!"](#) per chiedere al Governo risposte urgenti nella lotta allo smog, a partire dagli interventi sulla mobilità e l'uso dello spazio pubblico e della strada. Firmala anche tu >> attivati.legambiente.it/malaria

Andrea Wehrenfennig
presidente del Circolo Verdeazzurro Legambiente Trieste APS
(per contatti 3887219510]

Circolo Verdeazzurro LEGAMBIENTE Trieste APS
Sede operativa: Via Donizetti, 5a - 34133 Trieste - Tel. 366-3430369
Sede legale: Via Fabio Severo 31 – 34133 Trieste
www.legambientetrieste.it - email: info@legambientetrieste.it
pec: legambientetrieste@pec.csvfvg.it



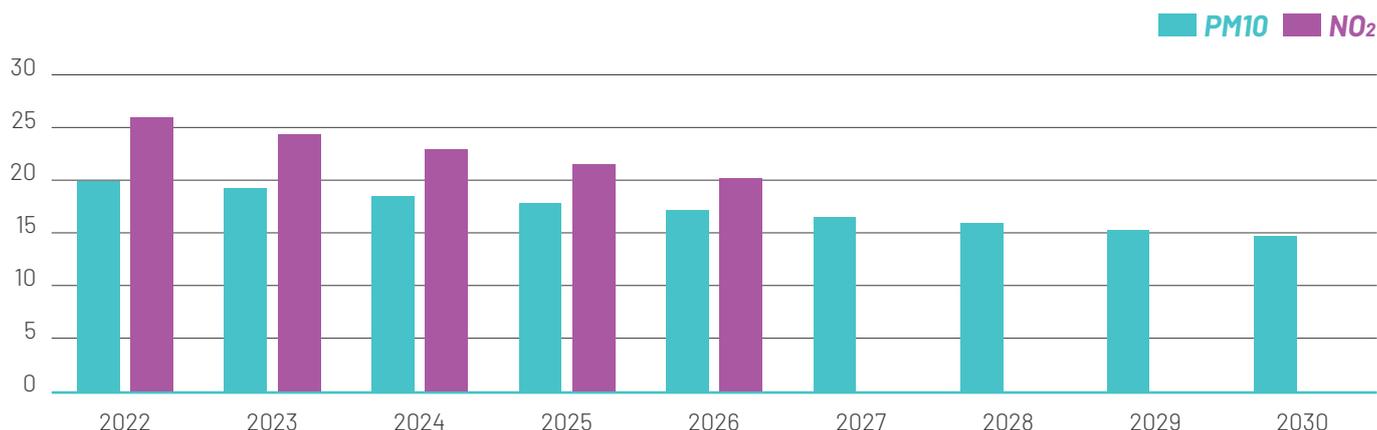
TRIESTE 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

L'inquinamento dell'aria è e sarà ancora un problema a Trieste, perché ancora oltre le soglie di carattere sanitario dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Inoltre, per rispettare i nuovi valori limite per essere adottati dall'Europa per il 2030, la concentrazione annuale media del **PM 2,5 DOVRÀ ESSERE RIDOTTO DEL 17% E GLI OSSIDI D'AZOTO (NO₂) DEL 23%**. Certo, l'inquinamento un po' diminuisce, ma di questo passo si resterà oltre la soglia sino al 2026 per gli NO₂ e oltre i valori OMS sino al **2030**. Si dovranno dunque intraprendere azioni decise per avere trasporti, navi nel porto 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 ancora alto, soprattutto nel confronto delle altre europee, 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



MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



BUONA l'offerta e l'utilizzo di **MEZZI PUBBLICI**, anche per una media e dinamica città italiana, e senz'altro indietro rispetto all'Europa. Non è ancora stata ripristinata la storica linea tranviaria verso Opicina. A Trieste alcuni tratti di linee ferroviarie ed alcune vecchie stazioni ci sono ancora: non mancano proposte e progetti di nuove linee tranviarie, per esempio il lungomare. Ci attendiamo un rinnovo più rapido degli autobus e la loro conversione verso **ELETTRICO RINNOVABILE**. La **SHARING MOBILITY** è quasi inesistente, limitata ad un servizio di un centinaio di bici con 19 parcheggi fissi di prelievo e consegna e un piccolo servizio di car sharing organizzato dal concessionario Toyota.

Fonti: Ecosistema Urbano 2021, Pendolaria e Comune 2022

PNRR

IL COMUNE DI TRIESTE, COLTO ALLA SPROVVISTA DAGLI ADEMPIMENTI DEL PNRR, HA PUNTATO TUTTO SU UNA IMPROVVISATA PROPOSTA DI REALIZZAZIONE DELLA CABINOVIA TURISTICA PER OPICINA (GIÀ SERVITA DAL VECCHIO TRAM): 52 MILIONI DI FINANZIAMENTO, ma manca ancora un progetto esecutivo ed è ferma la procedura di VAS e Vinca per l'attraversamento di un'area Natura 2000. Forti dubbi sulla fattibilità economica e progettuale, col Comune che forza i tempi e fa partire la gara dell'appalto integrato prima ancora dell'approvazione della variante apposita al Piano Regolatore. Data la sopravvalutazione del numero di passeggeri previsti, è probabile invece un deficit milionario dovuto alla gestione a carico del Comune. Forse davvero più utile convertire il progetto in primo lotto di linea tranviaria sul lungomare, anche approfittando dei fondi PNRR di rigenerazione urbana in porto vecchio.

La gran parte dei fondi (oltre 500 milioni) agli interventi su rete ferroviaria e soprattutto nelle infrastrutture in ambito portuale. Tra le ciclovie turistiche (1.250 km) è da segnalare la litoranea Trieste-Lignano-Venezia.



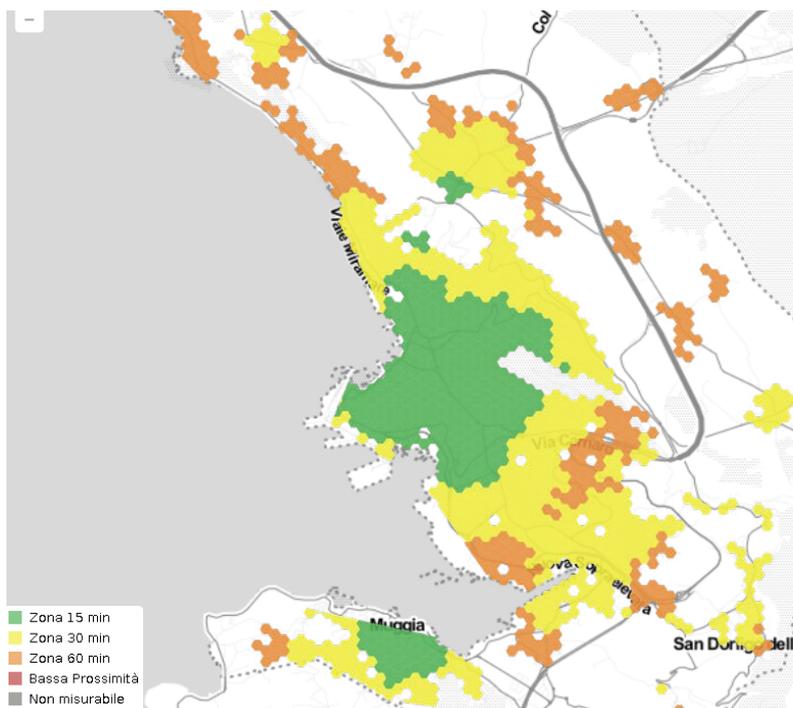
CHANGE IS IN THE AIR - IL CAMBIAMENTO È NELL'ARIA



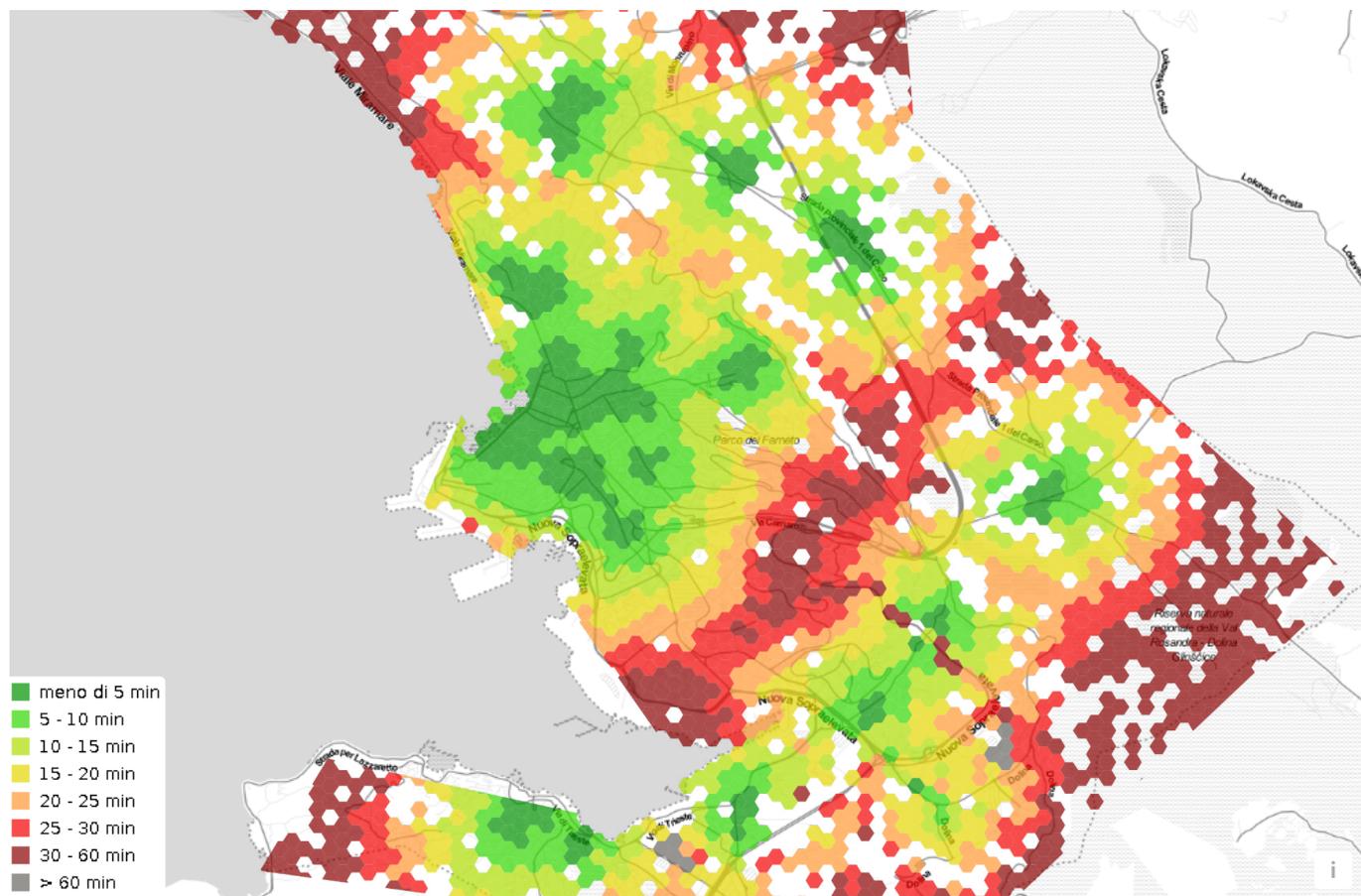
INDICE DI PROSSIMITÀ

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 Trieste (Trieste.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 Trieste 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

14

150

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

6

300

Trieste ha approvato il Piano Mobilità sostenibile (PUMS) a luglio 2021 che prevede una implementazione di appena 44 km di piste ciclabili e l'istituzione di "zone 30" attorno alle polarità urbane ad elevata densità. Troppo poco a nostro parere. Trieste parte da ben poche piste e percorsi ciclabili e non sono certamente sufficienti le direttrici turistiche proposte dal PNRR: proponiamo al 2030 una moltiplicazione per dieci dell'estensione attuale..

Ci attendiamo un maggior impegno nell'estensione delle **STRADE A VELOCITÀ CALMIERATA**, per ridurre la gravità degli incidenti stradali, per arrivare all'**OBIETTIVO DEL 80% STRADE CITTADINE** al 2030. 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 AREE PEDONALI sono una quarantina e hanno una estensione complessiva di 100 mila metri quadri e le ZTL di appena 18 mila. Tante gocce in un mare di traffico.

L'AREA LEZ (limitazioni accesso veicoli inquinanti): NESSUNA, salvo occasionali limitazioni nei giorni di inquinamento oltre la soglia di allarme.



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 ciclopeditonalità, 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

