



Le proposte di Legambiente per la mobilità post Covid-19 in Emilia-Romagna

QUALITÀ DELL'ARIA, EMISSIONI DI CO2 E SITUAZIONE DEL BACINO PADANO

Il report dell'EEA "Air-quality-in-Europe 2019" indica che, al 2016, in Italia le morti premature attribuibili a cause legate all'inquinamento atmosferico sono: 58.600 per PM2.5, 14.600 per NO2 (prodotte in massima percentuale dal traffico veicolare), 3000 per O3. La quota principale di tali decessi è concentrata in Pianura Padana, una delle aree al mondo con la maggiore presenza di inquinanti nell'aria. La presenza di elevati livelli di inquinamento determina ricadute negative sulla salute, in particolare l'aumento del numero di persone affette da patologie agli apparati cardiovascolare e polmonare.

Diversi studi scientifici in ambito internazionale e nazionale (vedi studio Valutazione del possibile rapporto tra l'inquinamento atmosferico e la diffusione del SARS-CoV-2 allegato) evidenziano come tali condizioni sembrano giocare un ruolo significativo nell'incremento della suscettibilità del parenchima polmonare umano alle infezioni virali.

Oltre al grave problema delle concentrazioni di inquinanti dell'aria, va considerato anche il cambiamento climatico in atto sul pianeta. Alla conferenza sul clima di Parigi (COP21) del dicembre 2015, 195 paesi hanno adottato il primo accordo universale e giuridicamente vincolante sul clima mondiale che prevede il contenimento dell'incremento della temperatura media globale entro 1,5° – 2° rispetto all'era preindustriale, attraverso la riduzione progressiva delle emissioni globali di gas serra. L'Accordo impegna tutti i Paesi, in forma giuridicamente vincolante, a presentare e commentare ogni cinque anni a livello internazionale un obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni (Nationally Determined Contribution, NDC). L'Accordo stabilisce, inoltre, prime regole per definire gli obiettivi di riduzione dei singoli Paesi, che devono essere chiari e quantificabili.

COME CAMBIARE ROTTA?

Leve fondamentali per la diminuzione delle emissioni nocive in atmosfera sono:

- la diminuzione del traffico e la sua rimodulazione con un forte riequilibrio delle modalità di spostamento a favore di quelle più rispettose dell'ambiente: incremento dello smart-working, incremento del trasporto pubblico collettivo soprattutto su ferro e ad alta capacità (tram, metropolitane, servizio ferroviario metropolitano, trasporti regionali), incremento della mobilità in bici e a piedi, incremento della logistica su ferro
- il risparmio energetico e la sostituzione delle fonti fossili con quelle rinnovabili, attraverso l'efficientamento energetico degli edifici, un forte sostegno alla realizzazione di impianti fotovoltaici, eolici e biometano, facilitando la riconversione attraverso regole certe e snelle, accesso al credito nonché accompagnamento di imprese e cittadini.

GLI EFFETTI DEL LOCKDOWN

Nei mesi di marzo ed aprile 2020, è avvenuta una drastica riduzione delle concentrazioni di NOx (dell'ordine del 40 – 50%) ed una riduzione (in misura minore) delle polveri sottili in tutta l'area



della Pianura Padana legate principalmente alla diminuzione del traffico veicolare (del 50 – 60 %, fonte ENELX).

Secondo un recentissimo studio di *Italy For Climate*, “l’analisi congiunturale delle prime settimane di Aprile 2020 [in cui si è arrivati al vero e proprio lockdown, n.d.] fornisce un quadro realistico dell’impatto “a regime” delle misure di restrizione, con una riduzione delle emissioni del 23% per l’energia elettrica, del 26% per il gas e del 50% per i prodotti petroliferi (valore che sale al 70% guardando solo al comparto trasporti)”. Nella fase di piena operatività delle misure di restrizione, quindi, la riduzione delle emissioni di CO2 può essere stimata attorno al 35%.

Questa riduzione, che ci avvicinerebbe agli obiettivi degli accordi di Parigi, non è stata tuttavia raggiunta attraverso l’adozione di misure strutturali, ma è legata soltanto all’emergenza sanitaria.

Crediamo che questo stop forzato possa diventare l’occasione per ripensare la mobilità e gli spostamenti nella nostra regione, allineando le azioni agli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti.

MISURE PER CONTENERE LA PERDITA DI UTENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E PER IMPLEMENTARE L’UTILIZZO DELLA MOBILITÀ DOLCE (BICI E PIEDI) E DELLA MICROMOBILITÀ NELLA FASE 2 DELL’EMERGENZA COVID-19

La presenza del COVID19 ha determinato cambiamenti epocali che hanno coinvolto tutte le sfere delle attività umane. Con esso saremo costretti a rapportarci per un periodo ragionevolmente ancora lungo e si rende pertanto necessario un adeguamento delle soluzioni individuate in precedenza proprio alla luce della grave situazione determinatasi.

Crediamo sia prioritario **pianificare con urgenza il ritorno all’utilizzo del mezzo pubblico**, con misure accessorie volte all’**implementazione della mobilità dolce e delle strategie di riduzione degli spostamenti non necessari**. Queste misure dovranno essere pianificate in ambiti di **bacini quantomeno provinciali/metropolitani, non limitandosi ai Comuni capoluogo**.

Contestualmente sarà fondamentale **garantire in via prioritaria la sicurezza sanitaria degli utenti del trasporto pubblico**.

1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Misure Tariffarie

Alla luce del prevedibile spostamento del *modal share* verso l’utilizzo dell’auto privata, proponiamo urgenti misure tariffarie per favorire il ritorno al trasporto pubblico locale nella fase post emergenza, implementando l’utenza anche sul lungo periodo con il ritorno alla normalità.

Crediamo in quest’ottica fondamentale agire sulla **leva tariffaria** attraverso lo strumento di un **abbonamento a tariffa unica di bacino metropolitano** per Bologna, e provinciale per gli altri capoluoghi, sull’esempio di quanto già succede per il distretto di Friburgo.

Più in dettaglio è auspicabile pensare ad un **abbonamento al TPL ripensato come “tessera della mobilità”**, utilizzabile su tutto il TPL di bacino provinciale (bus,treni) e che includa anche una quota di utilizzo (ad esempio un monte ore mensile) dei servizi di sharing presenti sul territorio (bike sharing, car sharing, monopattini elettrici, motorini elettrici).



Modulazione tariffaria degli abbonamenti in base alle fasce orarie di utilizzo. Si potrà prevedere che l'abbonamento utilizzabile su tutte le 24 ore e 7 giorni su sette venga venduto a costo intero, mentre, a prezzo ridotto, potranno essere venduti speciali abbonamenti che non saranno utilizzabili nelle fasce orarie di maggior afflusso di utenti (orario di ingresso e di uscita dal lavoro e da scuola). Tale modulazione tariffaria favorirebbe un minor affollamento del TPL durante le ore di punta, incentivando l'utilizzo nelle fasce orarie meno affollate per tutti gli abbonati che non hanno la necessità di spostarsi in orari definiti.

Bonus mobilità

A sostegno delle fasce più deboli della popolazione e di tutti i nuclei familiari che non dispongono di un mezzo privato, riteniamo fondamentale **attivare da subito un bonus mobilità regionale che copra i costi della "carta della mobilità"**.

Tale bonus avrebbe il pregio di essere un **supporto economico alle famiglie in difficoltà** a seguito della congiuntura economica negativa causata dal CORONAVIRUS, oltre che **favorire il ritorno sul mezzo pubblico**. Le risorse potrebbero essere reperite trasformando il "Fondo straordinario nazionale sul trasporto pubblico" pensate per sostenere le aziende del TPL: l'utilizzo di possibili fondi ministeriali per erogare bonus mobilità alle famiglie si tradurrebbe in un **sostegno economico ai cittadini ed allo stesso tempo ad un sostegno economico alle aziende del TPL che vedrebbero aumentare il numero di abbonati al servizio con un maggiore introito**.

Altri fondi per consentire l'erogazione del bonus potrebbero essere reperiti dalla **cancellazione del bonus rottamazione degli autoveicoli**.

Crediamo, infine, che il bonus mobilità sostenibile debba essere **modulato per fasce di reddito, con precedenza a tutti quei nuclei familiari che non sono in possesso di un'automobile privata**.

Sicurezza sanitaria

A questo scopo crediamo necessario un impegno economico e di coordinamento da parte della Regione, per l'acquisto di **"kit di protezione" gratuiti destinati a tutti gli abbonati al TPL**. A queste persone andrà garantita una fornitura mensile gratuita di mascherine e guanti (come base pensiamo ad un kit mensile da 20 mascherine e altrettante paia di guanti, uno per giornata lavorativa), che consentano di effettuare i propri spostamenti in sicurezza. Contestualmente andrà inserito **l'obbligo di utilizzo di guanti e mascherina sui mezzi del trasporto pubblico**, pena ammende cospicue.

2. SERVIZI DI SHARING MOBILITY

A sostegno della riduzione dell'utilizzo del mezzo privato crediamo prioritario **incentivare l'utilizzo della sharing mobility, sia per i servizi già esistenti che implementando i servizi nei territori che al momento non ne prevedono**, attraverso supporti economici alle aziende fornitrici.

Per quanto riguarda i servizi di car sharing esistenti, sarà **fondamentale allargare le aree di utilizzo anche fuori dai capoluoghi**, per consentirne l'utilizzo anche ai cittadini dei Comuni di cintura, favorendo l'abbandono del mezzo privato.



Stesso ragionamento va fatto per i **servizi di bike sharing elettrici**, che possono essere complementari al TPL per tutti i Comuni limitrofi ai capoluoghi.

Proponiamo inoltre **incentivi e sostegni economici rivolti prioritariamente alle aziende del TPL per attivare quanto prima servizi di car sharing di bacino ampio**, complementari al trasporto pubblico locale. Servizi che consentirebbero di riequilibrare i bilanci delle aziende in una fase in cui saranno ridotti gli introiti da bigliettazione ed abbonamenti. Tali fondi potranno essere in secondo luogo utilizzati per **favorire l'avvio di servizi di sharing privati al momento non attivi come quelli dei motorini elettrici** (pensando al bacino provinciale) e **monopattini elettrici** (di bacino urbano).

Attenzione e supporto va dato anche **ai servizi di car sharing tra privati**, realtà emergenti nel nostro territorio, ed ai servizi di **noleggio autovetture e taxi** che potranno consentire di ridurre il tasso di motorizzazione privata se affiancati da un efficiente TPL.

3. MOBILITÀ CICLABILE, PEDONALE E MICROMOBILITÀ

Ciclabilità

La bicicletta è il mezzo che permette il migliore distanziamento, quindi sarà la chiave per evitare l'abuso delle automobili in ambito urbano.

È urgente quindi realizzare percorsi ciclabili temporanei (con semplici strisce di vernice e apposita simbologia stradale) lungo gli assi prioritari e le tratte più frequentate, togliendo spazio alla circolazione degli autoveicoli e garantendo invece lo spazio per trasformare successivamente questi percorsi temporanei in ciclabili stabili. Questa soluzione, che garantirebbe anche una maggiore sicurezza per i ciclisti alla luce dell'eliminazione degli attraversamenti stradali (con percorsi in carreggiata) è già in fase di attuazione in diverse città del mondo: da Montpellier a Berlino, passando da Bogotà fino ad arrivare a Vancouver, New York, Boston e Parigi. Questi **interventi sono attuabili con costi limitatissimi** (e quindi accessibili anche per le piccole amministrazioni). **Le risorse per realizzare vere ciclabili sono reperibili attraverso i fondi già stanziati** nella Legge di Bilancio 2020: 150 milioni di Euro per il co-finanziamento di percorsi ciclabili urbani. **Tale rete ciclabile andrà estesa a tutti i Comuni, non solo quelli del capoluogo.**

Per i centri storici e le aree urbane di tutti i Comuni, può essere anche messa in campo una misura a costo zero, come la **definizione di aree 30 diffuse su tutto il centro storico**, per favorire l'utilizzo della bicicletta a discapito dell'automobile garantendo contestualmente maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada.

Assieme all'ampliamento delle zone 30, andranno **necessariamente ampliate le ZTL** per favorire gli spostamenti a piedi garantendo allo stesso tempo il necessario distanziamento sociale.

4. TELELAVORO E E-LEARNING

Il **telelavoro e l'e-learning** possono rappresentare uno strumento importante ai fini del contenimento degli spostamenti non necessari e quindi dell'utilizzo del mezzo privato. Per poter esprimere in modo efficace il suo potenziale necessita di essere governato e sostenuto. La Regione deve svolgere il ruolo fondamentale di "regia" della sua



implementazione mappando le attività e le aziende che possono svolgere il proprio lavoro in modalità da remoto favorendone l'adozione anche attraverso un sistema di incentivi e disincentivi.

Prevedendo in futuro una **possibile alternanza fra didattica in aula ed online**, sarà utile favorire questa seconda metodologia di apprendimento per studenti fuori sede, aiutando le famiglie che non possiedono PC. Tale modalità andrà considerata anche per i percorsi di alta formazione e per la formazione rivolta all'inserimento nel mondo del lavoro.

5. MOBILITY MANAGEMENT

Diventa centrale, per favorire la mobilità alternativa all'auto privata, **rafforzare il ruolo dei mobility manager aziendali** (anche sotto forma di mobility manager di distretto), **di area e scolastici**. I piani di mobilità (PSCL e PSCS) finalizzati alla "riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico" andranno **sostenuti con risorse pubbliche adeguate**.

Affianco a queste figure, già previste nella normativa nazionale, proponiamo **l'inserimento della figura del "Personal Mobility Manager"**: sul modello di quanto sperimentato a Bologna in occasione dell'avvio della ZTL ambientale, riteniamo efficace l'attivazione di questo servizio (attraverso i Comuni o le Aziende del TPL) dedicato a supportare il cittadino nella transizione verso la mobilità sostenibile con servizi personalizzati di analisi e pianificazione degli spostamenti.