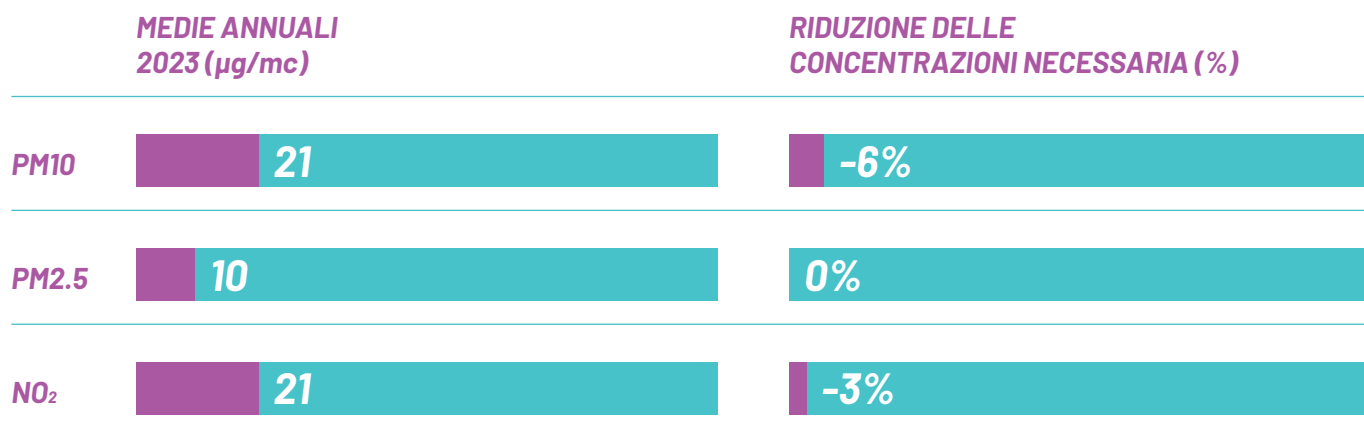


## LATINA 2030

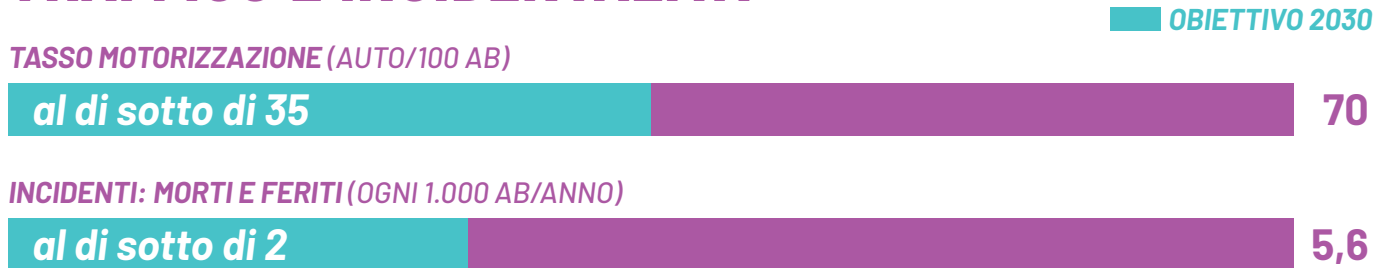
### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Non si registrano superamenti del limite medio annuale degli inquinanti, ma Latina, come molte altre città italiane, dovrà necessariamente mettere in campo delle soluzioni per ridurre del 6% le concentrazioni di PM10, secondo gli standard previsti dalla prossima direttiva sulla qualità dell'aria, prevista per il 2030.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ



Il tasso di motorizzazione di Latina si attesta nella parte alta della classifica dei capoluoghi del Paese, con ben 70 auto ogni 100 abitanti. Indicatore significativo che definisce con chiarezza il modal share del capoluogo pontino. Il numero dei sinistri gravi (morti e feriti) dovrà essere ridotto del 50% entro il 2030, così come prevede il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (rispetto alla quota 2019).

Fonti: Ecosistema Urbano 2023



# TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)

OBIETTIVO 2030

5

400

MEZZI TPL COMPLETAMENTE ELETTRICI

0%

100

OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)

0

30

MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI

0%

100

La domanda di trasporto pubblico è piuttosto bassa, e fa il paio con l'elevato tasso di motorizzazione, a riprova della centralità dell'auto privata nelle scelte di mobilità nel capoluogo pontino. Non esiste più un'offerta di sharing mobility. Il car sharing di Eppy, primo car sharing full electric d'Italia, ha terminato l'attività operativa nella primavera del 2023. Ad oggi, non è stata ancora varata una gara per l'affidamento del servizio. Anche la flotta di monopattini Helbiz, dopo un periodo di sperimentazione di due anni, ha abbandonato la città. Anche in questo caso, non si hanno informazioni in merito a future evoluzioni del segmento. La micromobilità in sharing sta dimostrando un'efficacia notevole in tutti i capoluoghi dove sono attivi servizi in condivisione di bici e monopattini.

Fonti: Ecosistema Urbano 2023

# CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)

OBIETTIVO 2030

30

100

STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)

4,2

300

**NON RISULTANO PROGRESSI SIGNIFICATIVI NEI KM DI PERCORSI CICLABILI**, che dovranno moltiplicarsi di tre o quattro volte entro il 2030, Latina, infatti, grazie alla sua orografia e alla concentrazione dei servizi in una porzione contenuta della città, potrebbe essere lo scenario urbano perfetto per una mobilità sbilanciata fortemente sulla ciclabilità. Di certo, il ritardo del PUMS (documento di indirizzo redatto nel 2023) non fornisce alla città l'adeguata visione per lo sviluppo di un modello di mobilità sostenibile che possa trovare nella ciclabilità una delle chiavi.

**POCHE LE STRADE "30 ALL'ORA"**. La moderazione della velocità è una misura indispensabile non solo per incentivare la mobilità ciclopedonale, ma anche e soprattutto per ridurre la gravità degli incidenti stradali: Latina ben si presterebbe al ridisegno di strade e piazze per favorire spostamenti ciclopedonali. Interventi come isole ambientali e strade scolastiche potrebbero ridurre il tasso di motorizzazione e favorire la mobilità di prossimità in condizioni di sicurezza e sostenibilità.

Fonte dati: Ecosistema Urbano 2023

# TRAFFICO E AREE A ZERO EMISSIONI

Di recente revoca l'assetto di area pedonale nel centro della città che, recentemente, è tornata ad essere soggetta al regime di ZTL, con limitazioni orarie. Una misura di vero e proprio down-grade rispetto alla pedonalizzazione; non solo perché non prevede un divieto mirato ai veicoli maggiormente inquinanti, ma anche perché impedisce la trasformazione dello spazio urbano interessato dalla pedonalizzazione in favore dei pedoni. Una trasformazione che, ovunque elaborata, contribuisce alla riduzione del traffico, dell'inquinamento e genera valore aggiunto per le attività commerciali.



# 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

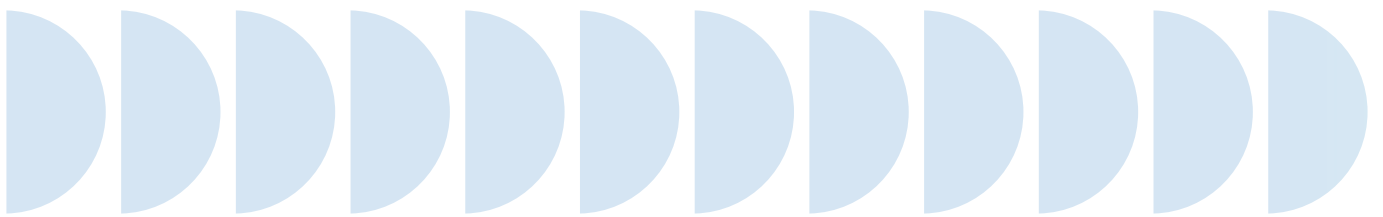
Incentivare la mobilità elettrica condivisa (micro, bici, auto, van e cargo bike) anche nelle periferie e nei centri minori, realizzare 5.000 km di ciclovie e corsie ciclabili pensate come una rete che si integra nel sistema urbano di mobilità sostenibile, rendere l'80% delle strade condivise tra cicli 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)

