

## SCUDO VERDE E POLITICHE DI MOBILITA' A FIRENZE

### BOZZA DI TEMI PER LA REDAZIONE DI UN DOCUMENTO CONGIUNTO CON LA COMMISSIONE TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

Problematiche principali emerse dell'analisi dei dati su mobilità e scudo verde:

- Le concentrazioni di inquinanti negli ultimi 20 anni sono calate e sono quasi tutte nei limiti o prossime, ma negli ultimi 5-10 si sono assestate e sono rimaste grosso modo costanti.
- Le emissioni da traffico sono una componente importante, ma non la sola di inquinanti atmosferici, è importante agire anche sulle altre fonti.
- La combustione è solo uno dei fattori di emissione per le polveri sottili, circa il 50%, è prodotto da freni, usura ruote e abrasione strada: queste componenti sono presenti anche per veicoli a bassa emissione o elettrici.
- alle emissioni contribuiscono principalmente gli autocarri leggeri e pesanti, secondariamente le automobili e in misura trascurabile i motocicli.
- limitazioni al traffico localizzate possono avere benefici locali, ma non sono risolutive del problema.
- l'attivazione dei futuri limiti a veicoli euro 2-3-4 all'interno dello scudo verde interessa il 34,4% dell'attuale parco mezzi; questo stesso parco mezzi produce solo l'1% delle emissioni di polveri sottili.
- **In conclusione, l'utilizzo dello scudo verde come strumento per limitare l'accesso a mezzi meno recenti ha benefici limitati dal punto di vista ambientale, ma costringe la popolazione ad elevati costi, favorendo l'acquisto di nuovi mezzi più che la transizione ad un sistema di mobilità sostenibile.**

Ulteriori elementi emersi sono:

- Mancanza di reali percorsi alternativi da alcune provenienze (e.g. dall'area del Chianti).
- il sistema dei trasporti pubblici ha uno sviluppo principalmente radiale verso il centro, con una rete che al netto delle tranvia e poche linee, è in sostanza rimasta inalterata dal passato, questo rende difficili e lunghi spostamenti anche di pochi

chilometri tra aree periferiche della città; questo non risponde alle trasformazioni urbanistiche della città, in cui istituzioni, luoghi di vita, ecc. sono ormai più al di fuori del centro che al suo interno.

- manca una progressiva implementazione del sistema di trasporto su gomma, che porti ad una riduzione dei tempi di percorrenza.
- il progetto di completamento del sistema delle tranvie è a medio-lungo termine, in 20 anni sono state realizzate 2 linee, difficilmente in 3-4 anni saranno completate tutte quelle previste.
- manca una progettazione dell'intermodalità dei trasporti.
- le misure dello scudo verde che consentano l'accesso ad auto nuove o sotto pagamento di ticket, oltre a non rappresentare la soluzione ottimale dal punto di vista ambientale rischiano di essere socialmente inique, in quanto le persone più abbienti possono sobbarcarsi le spese necessarie per accedere alle aree (acquisto nuova auto, pagamento ticket), quelle più povere no.

Indirizzi per politiche corrette:

- Favorire il miglioramento del servizio pubblico a limitazioni parziali alla circolazione che rischiano di produrre risultati trascurabili dal punto di vista ambientale, ma rappresentano un costo elevato per la popolazione, soprattutto quella più povera.
- Ripensare il sistema di collegamento radiale attraverso una struttura a "pettine", con
  - linee veloci (tranvia, treno, bus veloci) che colleghino i quartieri al centro e fra di sé, anche evitando di entrare in centro,
  - linee "di quartiere" che colleghino le zone dei singoli quartieri e le principali stazioni/fermate delle linee veloci (e.g. Campo di Marte o Rifredi, fermate tranvia, ecc.).
- Favorire gli scambi intermodali al margine della città e all'interno, compreso mezzi per mobilità dolce.
- Rivedere gli spazi urbani per favorire nelle brevi distanze (inferiori a 5 km) gli spostamenti a piedi o con mezzi alternativi (pubblici o privati quali bici).
- Le politiche di incentivazione dei mezzi meno inquinanti e, in particolare delle auto elettriche sono giuste, ma devono essere proporzionate agli effettivi benefici e

subordinate rispetto al trasporto pubblico, considerando che comunque oltre a produrre traffico emettono anch'esse degli inquinanti, per es. polveri sottili dal sistema ruota/freni; in tal senso potrebbe essere ripensato il permesso all'accesso in ZTL.