

Clean Cities Campaign



Simone Nuglio – resp. CCC per Legambiente



Obiettivo della campagna:

Incoraggiare le principali città

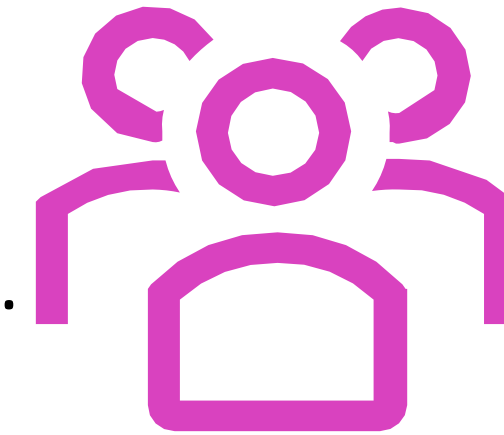
europee ad operare

la transizione verso una

mobilità a zero emissioni entro

il 2030

Il modello operativo



La Clean Cities Campaign è un **directed network** (o networked coalition).

Si tratta di campagne coordinate da un'entità centralizzata che guida l'impostazione di una **strategia comune** e convoglia le energie di partner e alleati verso **obiettivi condivisi**, lasciando **libertà e flessibilità** a tutti gli attori coinvolti.

I membri si uniscono attorno a una causa comune, più che a un obiettivo di policy specifico. Le loro **azioni** sono **amplificate dal network**, al fine di accrescerne l'impatto. Alle azioni localizzate si aggiungono **momenti di convergenza a livello nazionale e internazionale**, durante i quali i membri del network coordinano le proprie azioni per aumentare l'impatto e focalizzare il potere di cambiamento delle diverse comunità coinvolte.

In Italia, fanno parte del network della CCC: [Legambiente](#), #salvaiciclisti Bologna, Sai che puoi?, Massa Marmocchi, ISDE – Medici per l'Ambiente, Torino Respira, Kyoto Club, Cittadini per l'aria

Come intendiamo raggiungere l'obiettivo?

Visione -> Analisi e ricerche

Narrazione -> Denuncia impatto delle auto a combustione interna e visione alternativa per le nostre città

Movimento -> Mobilitazione di un fronte ampio

Advocacy -> Opportunità politiche di influenzare le amministrazioni



Analisi e Ricerca

WHAT EUROPEAN CITY-DWELLERS WANT FROM THEIR MAYORS POST-COVID - SURVEY

May 2021

SUMMARY

The Covid-19 pandemic has caused an unprecedented disruption of mobility in cities across Europe. As the long journey towards a post-pandemic world begins, cities are now at a make-or-break moment. Will mayors decide to go back to a deadly 'pollution as usual' or will they fast-forward the transition towards liveable, clean and healthy cities?

The Clean Cities Campaign, a new European movement aiming to encourage cities to transition to zero-emission transport by 2030, decided to gauge the public opinion in a representative Pan-European online survey with 10,050 respondents in 15 cities across 8 countries. The results show a clear picture of what European urbanites want:

1. **An overwhelming majority of European city dwellers want more greenery:** More than eight out of ten (82%) want more green space and greenery, which is the single clearest signal from the opinion survey.
2. **A clear majority in cities demand more space and action for clean mobility:** 68% want more effort by cities to promote the use of public transport, and a majority also want more space to be reserved for pedestrians (66%) and cycling (56%).
3. **Almost three in four demand more protection from air pollution:** 71% in the 15 cities think that their leaders should do more to protect them from air pollution.
4. **A majority wants only emission-free cars in cities after 2030:** 59% think that petrol and diesel cars should no longer be allowed to be driven in cities after 2030.

Interestingly, respondents who were infected or had family members or close friends who caught Covid-19 expressed a stronger demand for sustainable mobility. Moreover, the demand for greenery is stronger than in surveys from before the pandemic. This could indicate a change in the attitudes of city dwellers caused by Covid-19.

A wide range of policy options are available to drive these mobility changes. The Clean Cities Campaign calls on mayors and governments to reallocate public space to walking, cycling and greenery and to reduce the overall number of cars in cities. Furthermore, the campaign calls for promoting and investing in public transport and shared electric mobility, and the phasing-out of polluting vehicles from cities by 2030 at the latest.

The EU should decide to set an end date for the sales of cars and vans with internal combustion engines in its upcoming review of the CO2 standards.



City Ranking & Rating
Febbraio 2022



Briefing LEZ
Luglio 2022



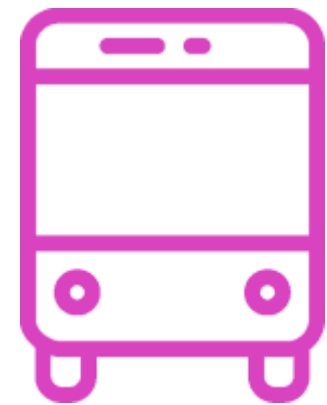
“Non è un paese per bici”
Novembre 2022

Sondaggio post-covid
Maggio 2021

Chiediamo alle città di ripensare la mobilità urbana...



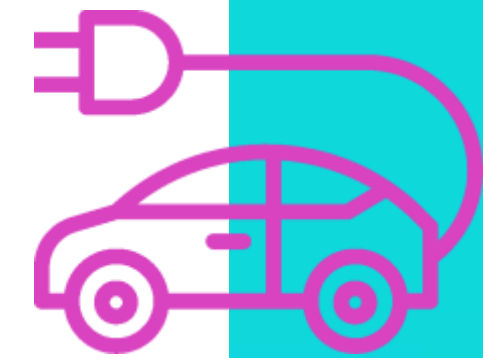
Riallocando lo spazio pubblico a favore di pedoni, bici e aree verdi



Promuovendo e investendo in trasporto pubblico



Facendo gradualmente scomparire le auto a benzina, diesel e gas dalle nostre città



Consentendo la circolazione solo di auto e veicoli commerciali a zero emissioni dal 2035

- **Elettrificazione del trasporto pubblico su gomma e rotaia entro il 2030**
- **Sviluppo rapido di estese reti ciclabili nelle città italiane, grandi, medie e piccole**
- **Meno spazio alla circolazione e alla sosta delle auto, più spazio alle persone e alla mobilità attiva e condivisa**
- **Introduzione di aree a basse emissioni, seguendo un chiaro cronoprogramma, con incentivi allo shift modale**
- **Strade scolastiche davanti a tutte le scuole materne, primarie e medie, e percorsi sicuri casa-scuola**
- **Obiettivo: mobilità a #zeroemissioni entro il 2030**



Mobilizzazioni e advocacy

Tutti giù per strada
Novembre 2021



Campagna per ripristinare
i fondi per la ciclabilità in
legge di bilancio



Streets For Kids
Maggio 2022
Ottobre 2022



Perché zero emissioni al 2030?



- Perché abbiamo poco tempo!
- Scadenze: Fitfor55, AAQD

Abbiamo ingenti riserve di combustibili fossili.

Ma il nostro carbon budget è molto piccolo.



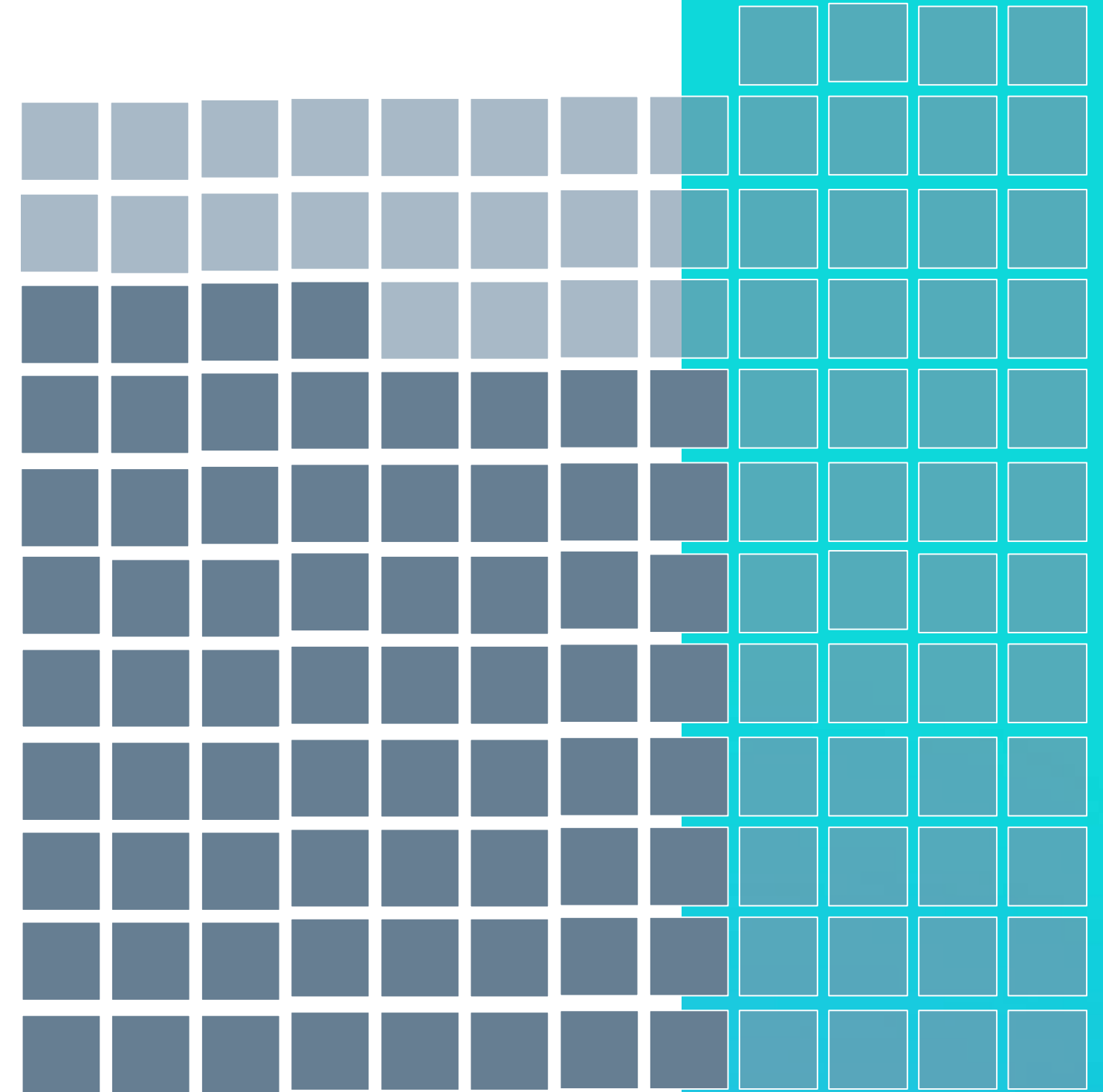
≈50 GtCO₂e

I gas a effetto serra che emettiamo **ogni anno**



90-250 GtCO₂e

Il **quantitativo massimo di gas a effetto serra che possiamo emettere da adesso in poi**



2,734 - 5,385 GtCO₂e

L'equivalente in tonnellate di CO₂ delle **riserve di combustibili fossili conosciute**

Chi è maggiormente responsabile per la crisi climatica?

Distribuzione delle emissioni di CO2 tra Paesi ricchi e poveri (2017)

High and Upper Middle Income

3.8 Billion People

86%

Lower Middle and Low Income

3.7 Billion People

14%

Perché le città?



- **Il 4% della superficie UE, ma ospitano il 70% dei cittadini europei**
- **Le città consumano oltre il 65% dell'energia mondiale e sono responsabili del 70% delle emissioni globali di CO2**
- **Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO2 in Europa, il 71,7% delle quali viene prodotto dal trasporto stradale**
- **Il 54% della popolazione mondiale in città; nel 2030 sarà circa il 70%**

A che punto siamo?

- **Non siamo usciti dalla pandemia più green**
- **Tutte le città italiane superano i nuovi limiti elaborati dall'OMS per i principali inquinanti dell'aria**
- **La crisi climatica si aggrava e il tempo a disposizione per evitare gli scenari peggiori è agli sgoccioli**
- **Le città italiane sono tutte bocciate o rimandate a Settembre**

Cosa ne pensano i cittadini?

In un sondaggio **IPSOS** commissionato da **Transport & Environment** nel 2018 il **75%** degli italiani intervistati erano “decisamente” o “abbastanza” favorevoli all’introduzione di zone a basse emissioni nelle loro città.

Un sondaggio del 2021 commissionato dalla **Clean Cities Campaign** ha dimostrato che l’**84%** dei cittadini italiani interpellati vogliono che i loro sindaci facciano di più per proteggerli dall’inquinamento dell’aria.

Il **72%** dei cittadini italiani interpellati in un sondaggio **YouGov** del 2021 è favorevole ad eliminare le auto a benzina e diesel dalla propria città a partire dal 2030.

CLEAN CITIES

Benchmarking European cities on creating the right conditions for zero-emission mobility



CleanCities

| POSITION | CITY | COUNTRY | OVERALL SCORE | GRADE | Space for people | Safe roads | Access to climate-friendly mobility | Policies | Clean air |
|----------|------------|----------------|---------------|-------|------------------|-----------------|-------------------------------------|------------------|-------------|
| | | | | | Icon: Person | Icon: Ambulance | Icon: Bus | Icon: Smartphone | Icon: Cloud |
| 1 | Oslo | Norway | 71.5 | B | 58 | 85 | 70 | 93 | 60 |
| 2 | Amsterdam | Netherlands | 65.5 | B | 64 | 62 | 69 | 93 | 40 |
| 3 | Helsinki | Finland | 64.2 | B | 69 | 30 | 64 | 34 | 72 |
| 4 | Copenhagen | Denmark | 62.3 | B | 63 | 58 | 69 | 63 | 57 |
| 5 | Paris | France | 61.9 | B | 42 | 65 | 79 | 85 | 41 |
| 6 | Stockholm | Sweden | 61.7 | B | 57 | 66 | 56 | 78 | 58 |
| 7 | Ghent | Belgium | 58.7 | C | 60 | 43 | 70 | 70 | 43 |
| 8 | Munich | Germany | 57.5 | C | 51 | 67 | 62 | 59 | 51 |
| 9 | Brussels | Belgium | 57.0 | C | 40 | 79 | 55 | 70 | 51 |
| 10 | Barcelona | Spain | 56.9 | C | 54 | 79 | 58 | 66 | 28 |
| 11 | Lyon | France | 56.6 | C | 54 | 58 | 54 | 58 | 63 |
| 12 | London | UK | 55.8 | C | 32 | 69 | 53 | 88 | 51 |
| 13 | Vienna | Austria | 55.5 | C | 50 | 87 | 56 | 44 | 44 |
| 14 | Bilbao | Spain | 55.0 | C | 55 | 81 | 51 | 47 | 44 |
| 15 | Lisbon | Portugal | 53.5 | C | 37 | 56 | 73 | 59 | 42 |
| 16 | Madrid | Spain | 52.8 | C | 49 | 73 | 42 | 63 | 45 |
| 17 | Birmingham | UK | 52.8 | C | 38 | 74 | 38 | 69 | 59 |
| 18 | Antwerp | Belgium | 52.0 | C | 52 | 40 | 58 | 70 | 36 |
| 19 | Berlin | Germany | 51.6 | C | 41 | 72 | 44 | 66 | 45 |
| 20 | Milan | Italy | 51.1 | C | 44 | 54 | 53 | 63 | 44 |
| 21 | Strasbourg | France | 50.6 | C | 47 | 30 | 42 | 51 | 40 |
| 22 | Liège | Belgium | 49.7 | D | 49 | 61 | 51 | 39 | 49 |
| 23 | Turin | Italy | 49.3 | D | 41 | 57 | 63 | 51 | 33 |
| 24 | Hamburg | Germany | 48.4 | D | 42 | 74 | 48 | 36 | 46 |
| 25 | Cologne | Germany | 47.0 | D | 46 | 51 | 38 | 59 | 46 |
| 26 | Marseille | France | 46.6 | D | 28 | 63 | 44 | 48 | 61 |
| 27 | Granada | Spain | 46.2 | D | 55 | 75 | 37 | 39 | 25 |
| 28 | Ljubljana | Slovenia | 45.7 | D | 47 | 61 | 50 | 33 | 35 |
| 29 | Prague | Czech Republic | 45.1 | D | 47 | 66 | 45 | 40 | 28 |
| 30 | Manchester | UK | 42.1 | D | 34 | 70 | 31 | 39 | 47 |
| 31 | Edinburgh | UK | 41.3 | D | 31 | 71 | 42 | 39 | 29 |
| 32 | Rome | Italy | 40.4 | D | 23 | 44 | 41 | 56 | 46 |
| 33 | Tri-city* | Poland | 39.5 | E | 50 | 49 | 35 | 33 | 30 |
| 34 | Warsaw | Poland | 38.7 | E | 40 | 53 | 41 | 33 | 25 |
| 35 | Krakow | Poland | 37.9 | E | 32 | 62 | 32 | 33 | 37 |
| 36 | Naples | Italy | 37.8 | E | 27 | 51 | 35 | 44 | 46 |



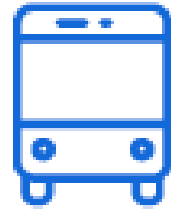







City Ranking & Rating 2022 - Approccio

- 36 città europee analizzate in 16 paesi
- Rating complessivo su una scala da F (pessimo) ad A (ottimo)
- Ranking % basato su quanto ciascuna città è vicina al goal della mobilità #zeroemissioni al 2030
- Variabili considerate:
 - lo spazio urbano dedicato a pedoni e biciclette
 - i livelli di sicurezza per pedoni e ciclisti sulle strade urbane
 - i livelli di congestione del traffico urbano
 - l'accessibilità ed economicità del trasporto pubblico locale
 - l'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici
 - le politiche di riduzione del traffico e dei veicoli inquinanti
 - l'offerta di servizi di sharing mobility

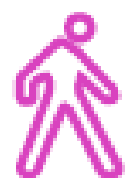

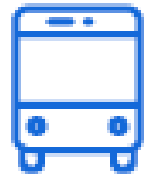


City Ranking & Rating 2022 - Risultati

- Nessuna città europea è in classe A
- Oslo è prima in classifica con il 71,5%
- Napoli è 36esima e ultima con il 37,8%
- Le città italiane sono tutte nella metà bassa della classifica
 - Milano è 20esima, classe C
 - Torino è 23esima, classe D
 - Roma è 32esima, classe D
 - Napoli è 36esima, classe E

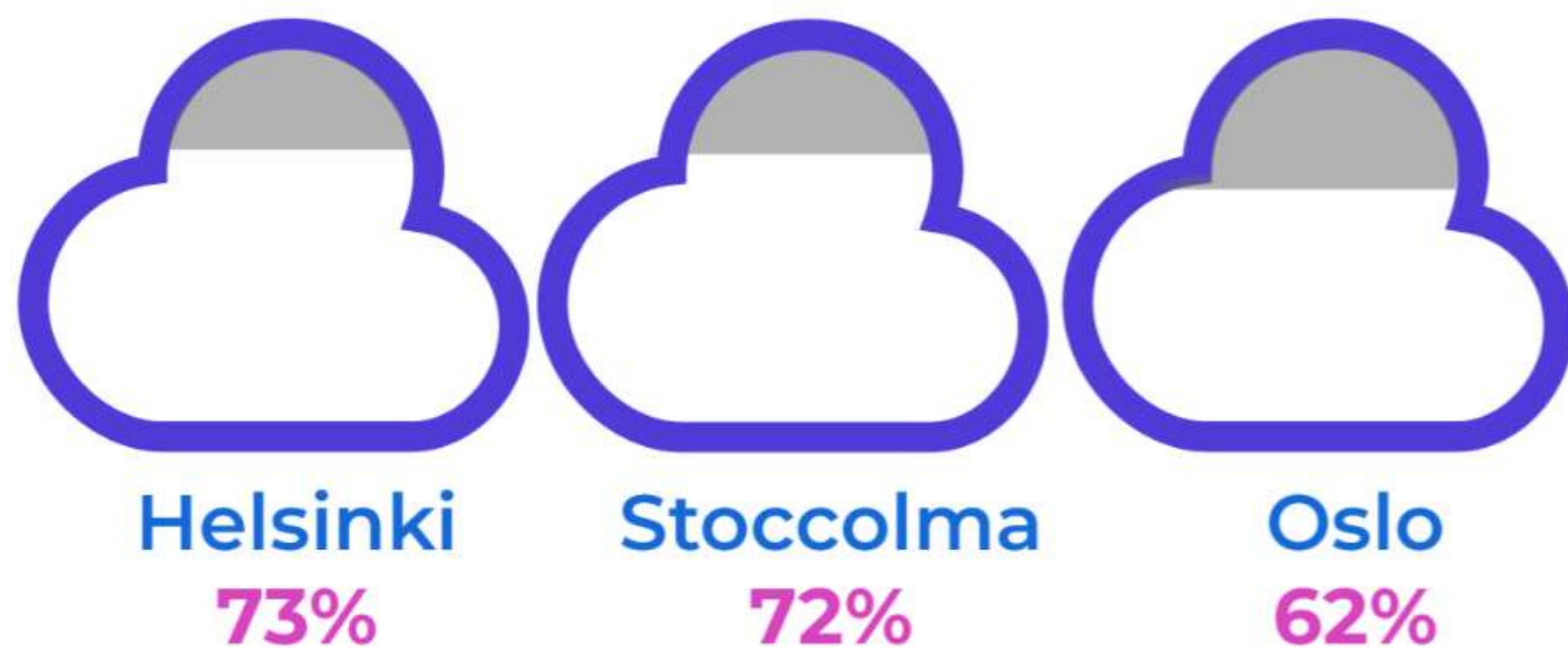
Quanto sono pronte le città italiane a decarbonizzare i trasporti?

| POSIZIONE | CITTÀ | PUNTEGGIO % COMPLESSIVO | VOTO |  Spazio per le persone |  Strade sicure |  Accesso a una mobilità rispettosa del clima |  Politiche |  Aria pulita |
|-----------|--------|-------------------------|------|--|--|--|--|--|
| | | | |  |  |  |  |  |
| 1 | Milano | 51 | C | 44 | 54 | 53 | 63 | 44 |
| 2 | Torino | 49 | D | 41 | 57 | 63 | 51 | 33 |
| 3 | Roma | 40 | D | 23 | 44 | 41 | 56 | 46 |
| 4 | Napoli | 38 | E | 27 | 51 | 35 | 44 | 46 |

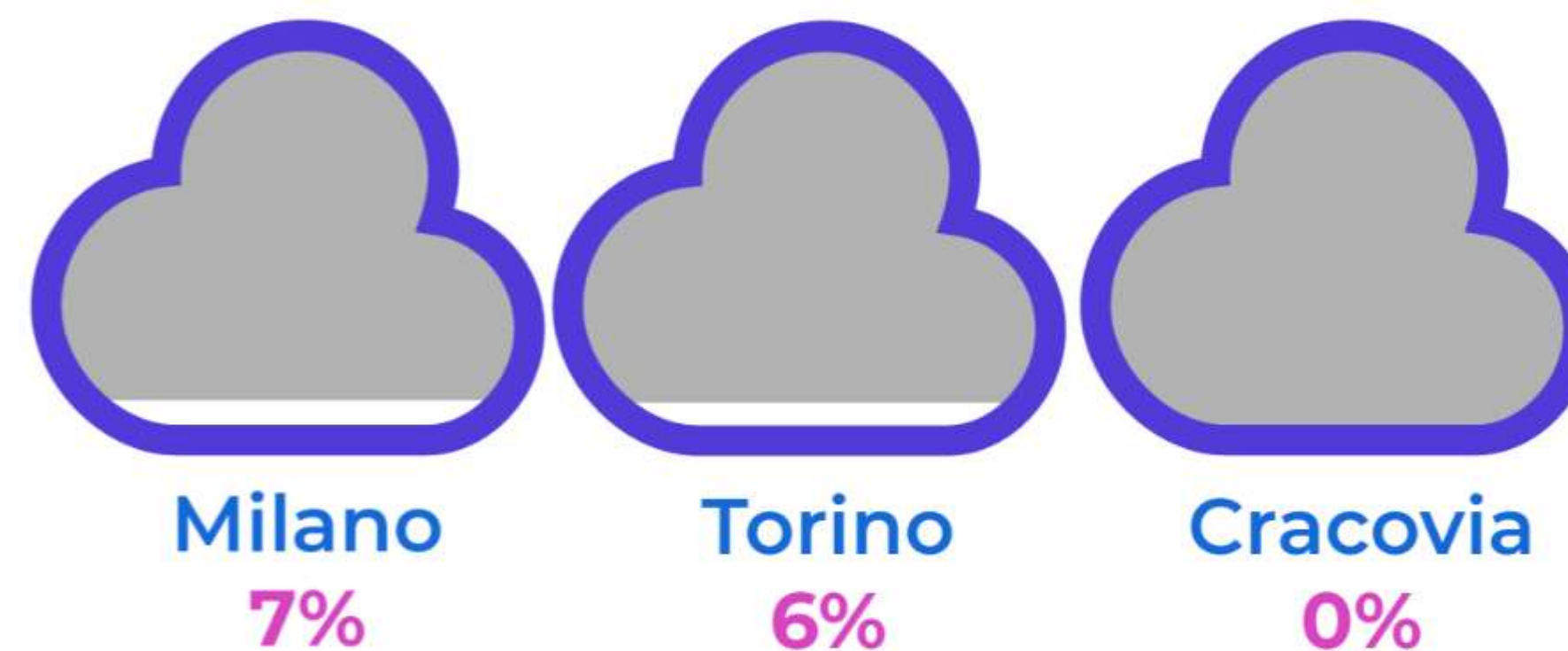
How ready are cities to clean up transport?

| POSITION | CITY | COUNTRY | OVERALL % SCORE | GRADE |  |  |  |  |  |
|----------|------------|-------------|-----------------|-------|---|---|---|---|---|
| | | | | | Space for people | Safe roads | Access to climate-friendly mobility | Policies | Clean air |
| 1 | Oslo | Norway | 72 | B | 56 | 88 | 70 | 93 | 60 |
| 2 | Amsterdam | Netherlands | 66 | B | 64 | 62 | 69 | 93 | 40 |
| 3 | Helsinki | Finland | 64 | B | 69 | 80 | 64 | 34 | 72 |
| 4 | Copenhagen | Denmark | 62 | B | 63 | 58 | 69 | 63 | 57 |
| 5 | Paris | France | 62 | B | 42 | 65 | 79 | 85 | 41 |
| 6 | Stockholm | Sweden | 62 | B | 57 | 66 | 56 | 78 | 58 |
| 7 | Ghent | Belgium | 59 | B | 60 | 43 | 70 | 70 | 43 |
| 8 | Munich | Germany | 58 | C | 51 | 67 | 62 | 59 | 51 |
| 9 | Brussels | Belgium | 57 | C | 40 | 79 | 55 | 70 | 51 |
| 10 | Barcelona | Spain | 57 | C | 54 | 79 | 58 | 66 | 28 |

Le città europee con la migliore qualità dell'aria

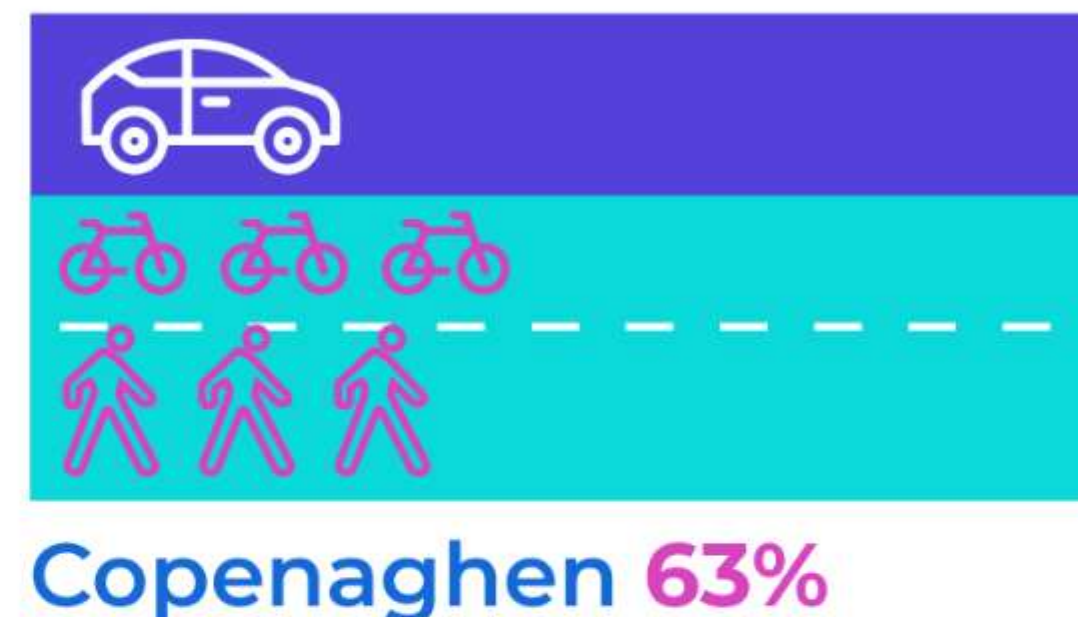
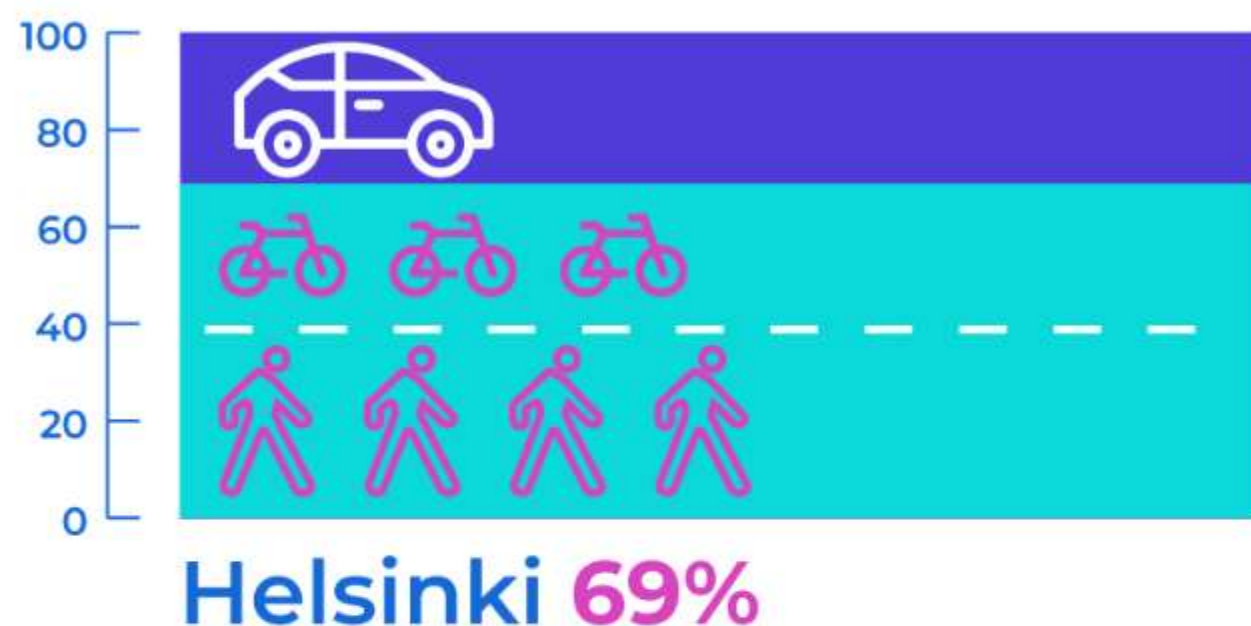


Le città europee con la peggiore qualità dell'aria

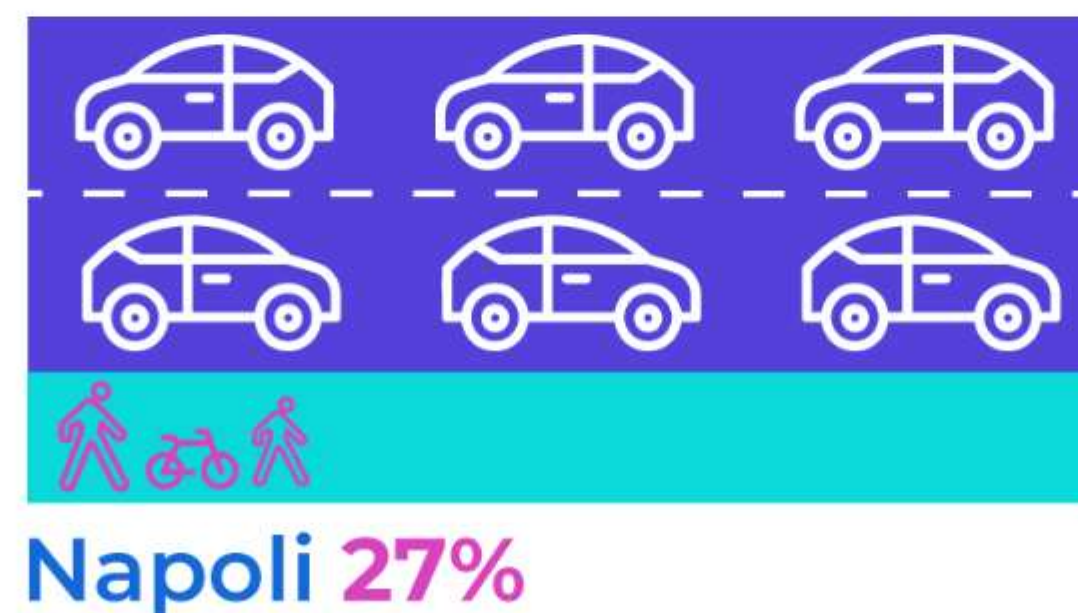


Punteggio basato sulla concentrazione media annuale di NO₂, PM₁₀ e PM_{2.5}, utilizzando i dati degli ultimi 3 anni disponibili

Le 3 città europee che danno più priorità allo spazio per le persone

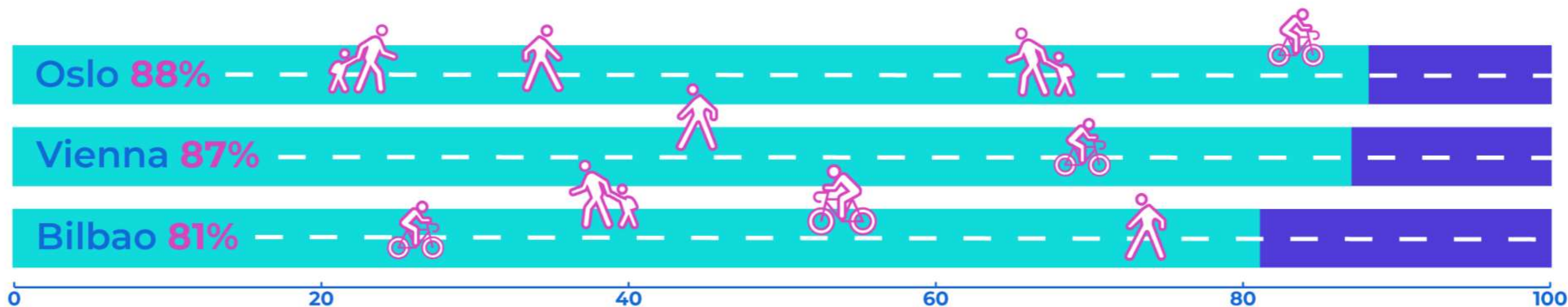


Le 3 città europee che meno considerano lo spazio per le persone

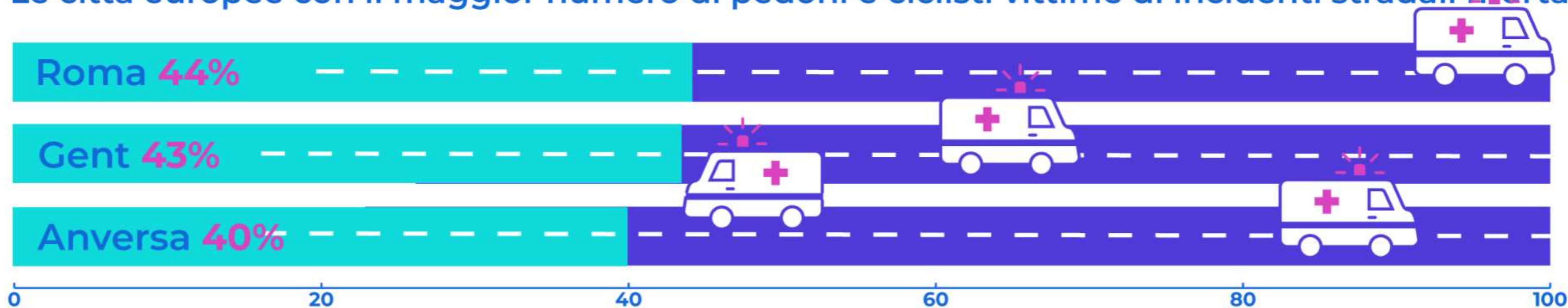


Punteggio basato sulla lunghezza dei passaggi pedonali e delle piste ciclabili rispetto alla lunghezza totale della rete stradale cittadina, ed anche sulla media dei livelli di traffico di TomTom su un periodo di 3 anni

Le città europee con il minor numero di pedoni e ciclisti vittime di incidenti stradali mortali

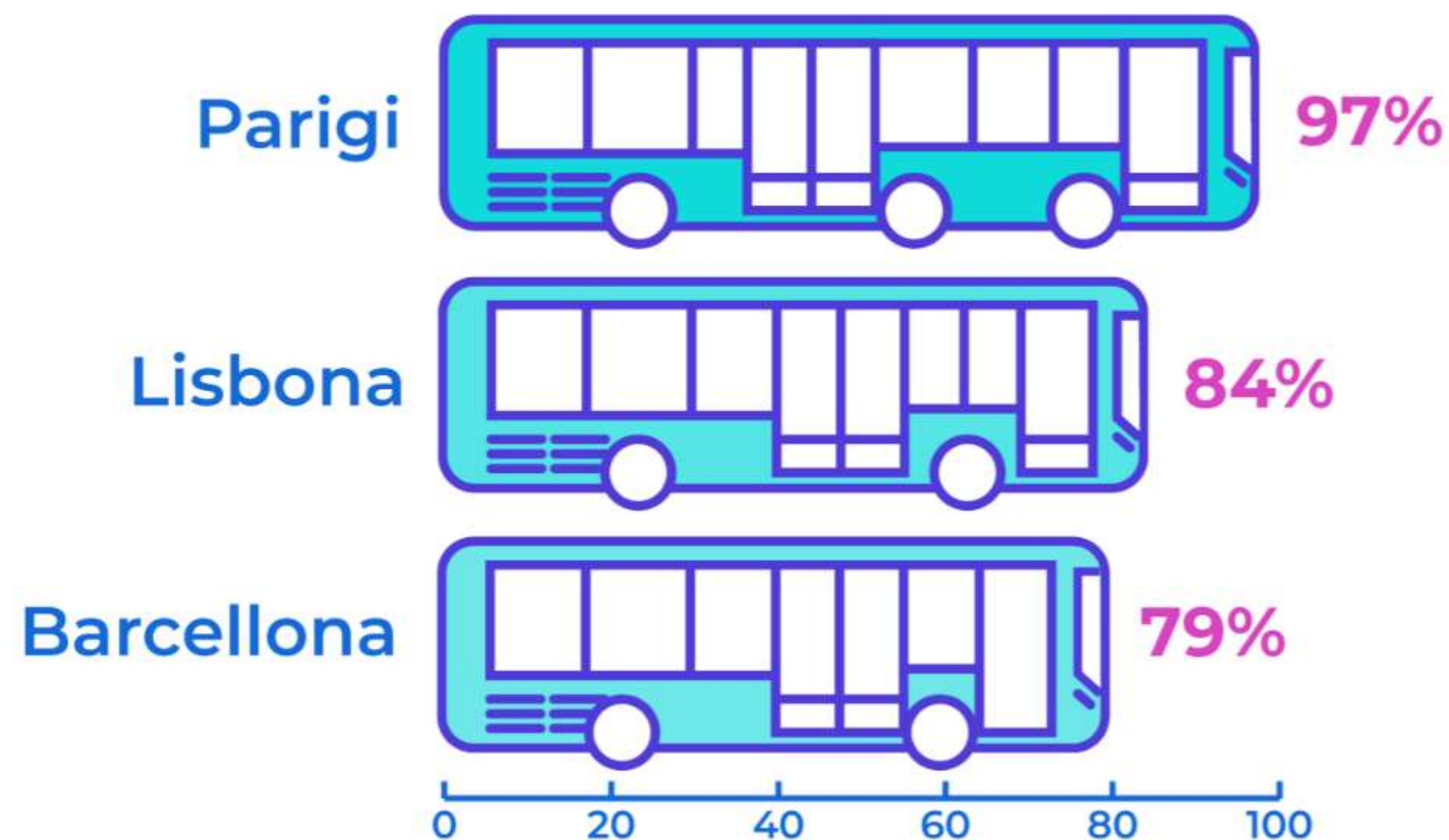


Le città europee con il maggior numero di pedoni e ciclisti vittime di incidenti stradali mortali

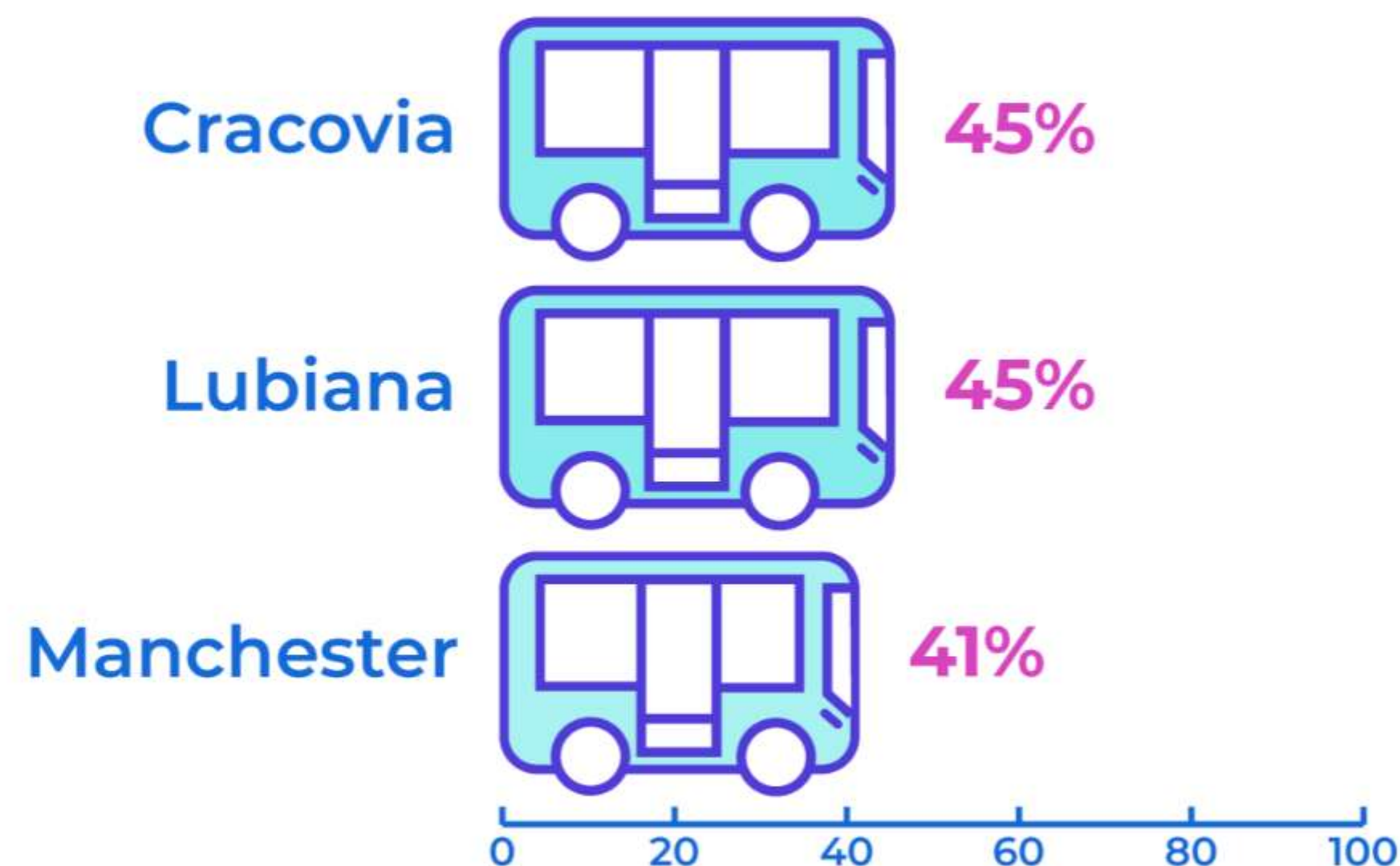


Punteggio basato sul numero di pedoni e ciclisti morti in tre anni rispetto alla popolazione della città

Le 3 città europee con il trasporto pubblico più accessibile e conveniente

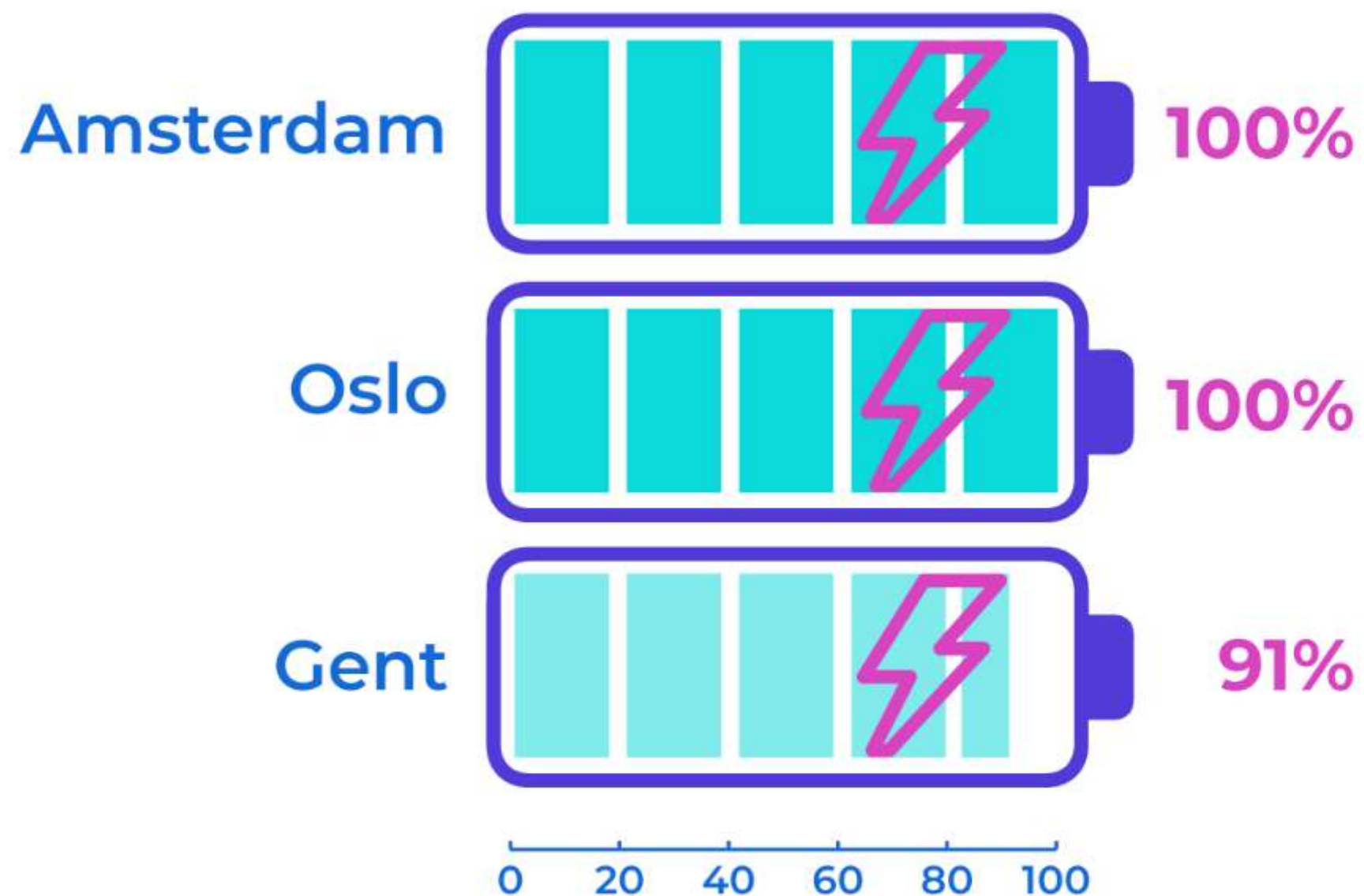


Le 3 città europee con il trasporto pubblico meno accessibile e più costoso



Punteggio basato sulla convenienza del trasporto pubblico, calcolata confrontando il costo degli abbonamenti mensili ai servizi di trasporto pubblico rispetto al reddito medio mensile di una famiglia, e sull'accessibilità del trasporto pubblico, calcolata attraverso il numero di stazioni e fermate del trasporto pubblico per km²

Le 3 città europee con più accesso alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici



Le 3 città europee con meno accesso alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici

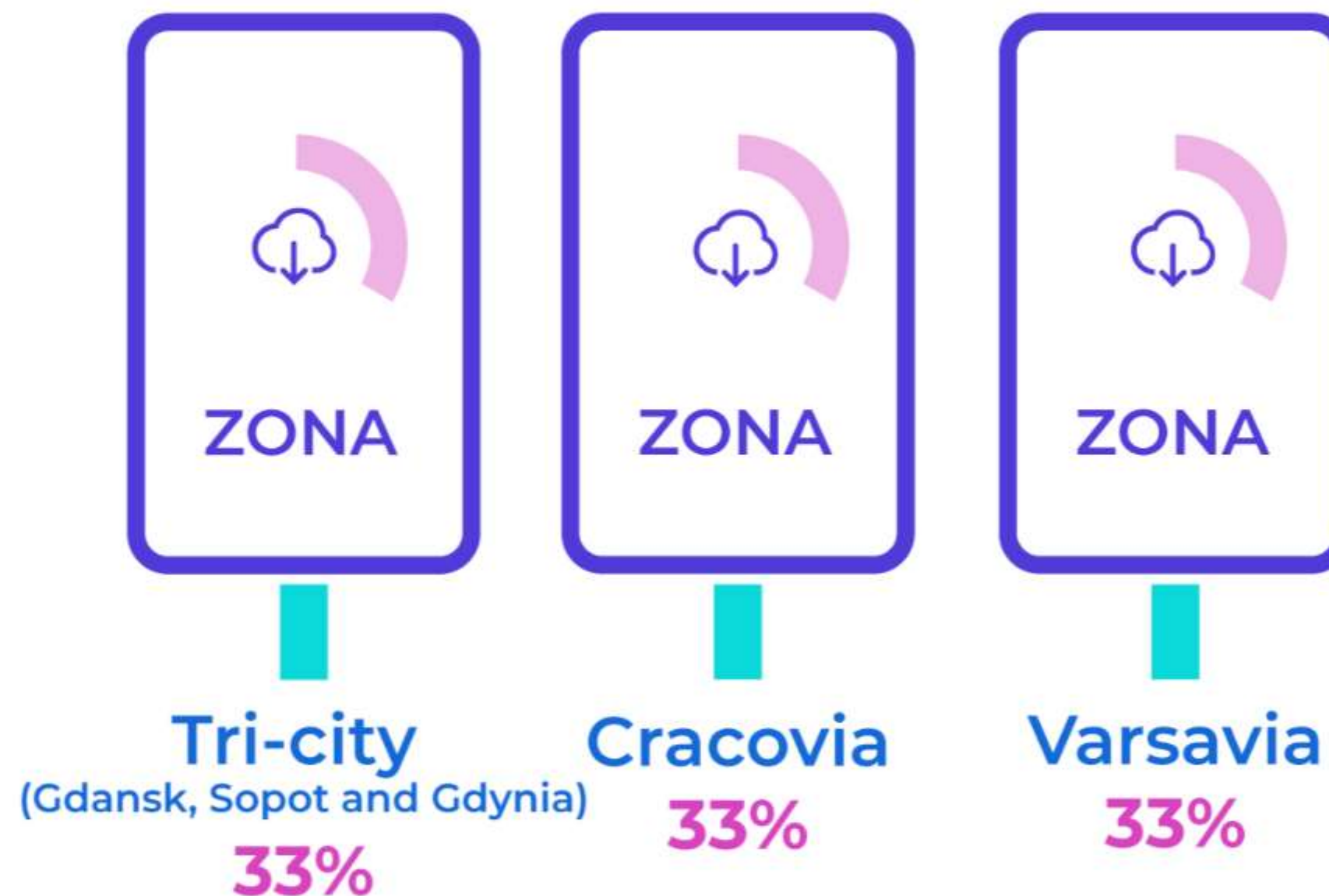


Punteggio basato sull'accesso alle stazioni di ricarica pubbliche e semi-pubbliche calcolato come potenza (kW) per 1.000 abitanti.

Le città europee con le politiche urbane più ambiziose



Le città europee con le politiche urbane meno ambiziose



Il punteggio si basa sull'esistenza o sulla previsione di zone a zero/basse emissioni, sull'aver programmato l'eliminazione graduale delle vendite di automobili con motori a combustione interna e sull'esistenza di servizi di bike e car sharing e di biglietti/app per il trasporto pubblico integrato

Politiche di mobilità VS Infrastrutture di mobilità

Zone a basse emissioni: la formula giusta?

- **Amsterdam**
 - Approccio settoriale e progressivo
 - Piano LEZ -> ZEZ al 2030 già deciso
- **Londra**
 - Molto efficace: 92% compliance
 - Congestion charge elevata sul principio “polluter pays”
 - Piano ZEZ dal 2025 al 2040/50 per aree progressive
- **Bruxelles**
 - Piani per 50 quartieri a traffico calmierato (“maillles apaisées”) con pedonalizzazioni e zone 30
 - Divisione dei quartieri in modo da impedire il traffico di attraversamento
- **Parigi**
 - Espansione progressiva
 - Piani per ZEZ al 2030
 - Schemi di rottamazione estesi all’area metropolitana
- **Ghent**
 - Riduzione del tasso di motorizzazione con schemi di traffico alternativi
 - Congestion charge a 35€ al giorno

| Città | Ore di attività | Standard di emissione | Esenzioni e pass | Controlli | Piani futuri | Misure complementari di regolazione del traffico | Alternative di mobilità |
|--------------------------------------|---|--|---|--|--|---|---|
| Amsterdam | 24/7 | Auto diesel Euro 4 | Un pass giornaliero può essere acquistato | Varchi telematici con lettura targa | ZEZ entro il 2030, con un piano dettagliato | Restrizioni all'accesso in alcune zone | Buona infrastruttura ciclabile; Trasporto pubblico accessibile |
| Brussels (Région Bruxelles Capitale) | 24/7 | Auto diesel Euro 5 e benzina Euro 2 | Alcuni veicoli sono esentati. Un pass per 8 ingressi l'anno può essere acquistato. | Varchi telematici con lettura targa | Standard 2025: Benzina Euro 3; diesel Euro 6 Phase-out completo delle auto a diesel nel 2030 ZEZ entro il 2035 | Restrizioni all'accesso e zone pedonali | Infrastruttura ciclabile e pedonale accettabile, da potenziare; Accesso al trasporto pubblico accettabile, da potenziare |
| London | L'ULEZ è attiva 24/7; la congestion charge dal lunedì al venerdì, dalle 7 alle 18 | Auto diesel Euro 6 e benzina Euro 4 | I veicoli che non rispettano gli standard di emissione pagano una tassa giornaliera di 15 sterline per entrare nella ULEZ. Alcuni veicoli possono richiedere un'esenzione permanente. | Varchi telematici con lettura targa | ZEZ entro il 2040, entro il 2030 nell'area centrale di Londra i (implementazione graduale con sperimentazioni in diversi quartieri della città) | Congestion Charge | Scarsa infrastruttura pedonale e ciclabile; Trasporto pubblico molto costoso benché capillare |
| Paris (Greater Paris) | Dal lunedì al venerdì, dalle 8 alle 20 | Auto diesel Euro 4 (Crit'air 2) e benzina Euro 2 | Alcune esenzioni locali (servizi pubblici, logistica di prossimità) | Polizia locale (L'accensione dei varchi telematici è stata rinviata molte volte) | Luglio 2022: Diesel Euro 5 (Crit'air 1) ZEZ entro il 2030 | Schema per blocco del traffico di emergenza; Restrizioni all'accesso in alcune zone | Trasporto pubblico accessibile ed economicamente conveniente; infrastruttura ciclabile e pedonale da migliorare |
| Ghent | 24/7 | Auto diesel Euro 5 e benzina Euro 2 | Pass giornalieri per 35€, max 8 all'anno per i diesel euro 3; permessi temporanei per i diesel euro 4. Altre tariffe possono essere applicate a seconda del periodo e del tipo di veicolo. | Varchi telematici con lettura targa | Gennaio 2025: benzina Euro 3, Diesel Euro 6 Gennaio 2028: Benzina Euro 4 e Diesel Euro 6d (RDE). | Tariffe applicate ai veicoli non conformi che entrano nella LEZ | Buona infrastruttura ciclabile; trasporto pubblico economicamente accessibile (ma si deve fare di più); infrastruttura pedonale da migliorare |

IL PROGETTO

- Definire gli obiettivi
- Definire l'area di applicazione
- Identificare le categorie di veicoli interessati
- Scegliere la giusta tempistica
- Prevedere ulteriori misure di regolazione del traffico

LE MISURE

DI SOSTEGNO

- Potenziare le alternative all'auto privata
- Fornire un sostegno economico mirato a categorie specifiche

LA VISIONE

DI LUNGO TERMINE

- Prevedere una raccolta dati sistematica
- Pianificare la transizione ad una zona a zero emissioni

LA COMUNICAZIONE

- Comunicare chiaramente e con largo anticipo
- Consultare i cittadini e le categorie interessate

I CONTROLLI

- Prevedere un periodo di tolleranza o di prova
- Applicare misure e strumenti di controllo efficaci
- Usare gli introiti dello schema per finanziare la mobilità alternativa



Strade 30km/h: uno strumento per la sicurezza e la transizione verso le zero emissioni



Chance of Fatality by Impact Speed

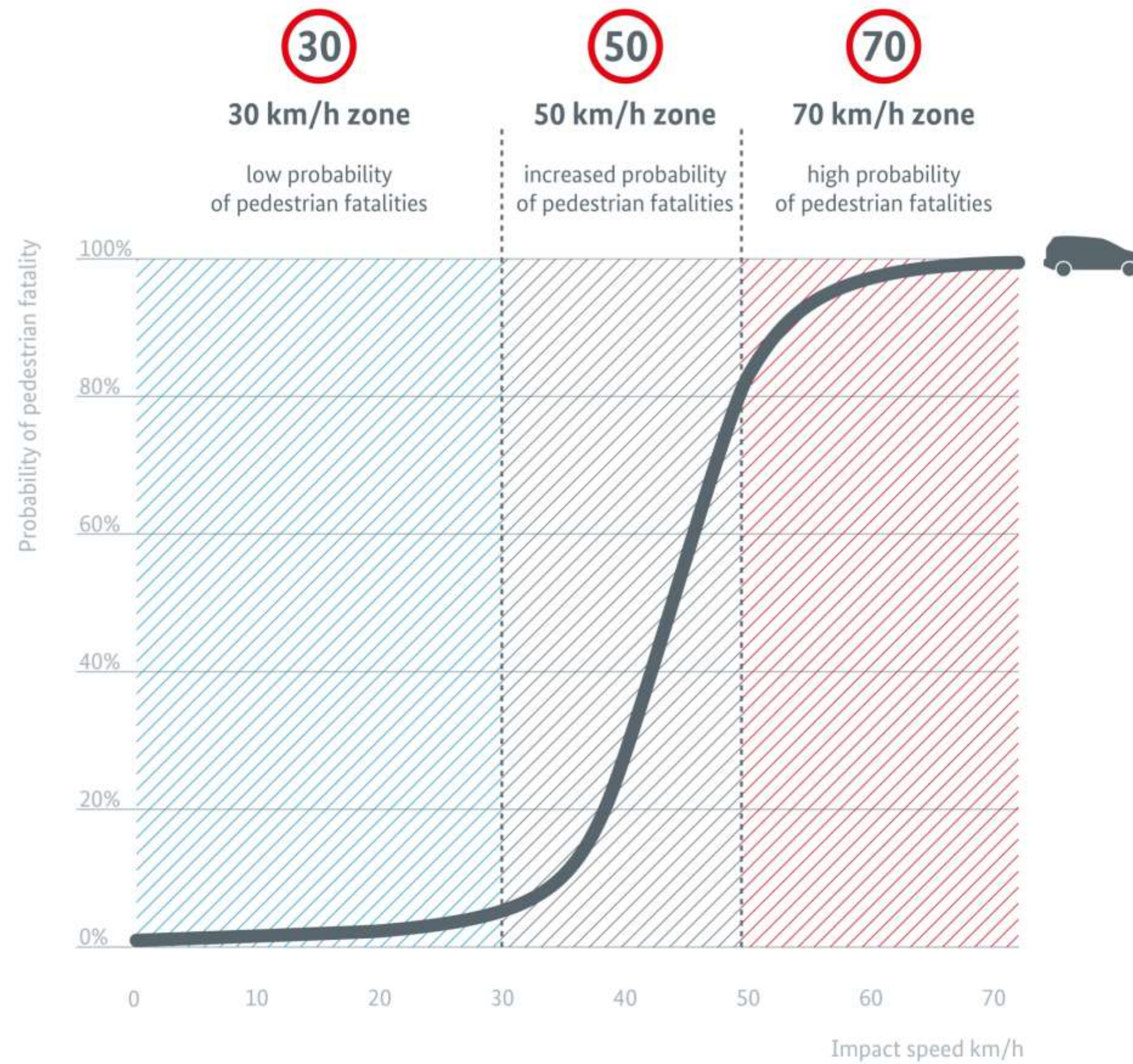


Illustration based on: Petersen (2004, p.11). Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 2a, Land Use Planning and Urban Transport, GIZ. https://sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB2_Land-Use-Planning-and-Demand-Management/GIZ_SUTP_SB2a-Land-use-Planning-and-Urban-Transport_EN.pdf (accessed: 20.09.2018)

MODERARE LA VELOCITÀ È SEGNO DI CIVILTÀ



Dalle strade alle città 30km/h

Alcune considerazioni:

Forti interdipendenze tra la sicurezza, gli aspetti ambientali, economici e sociali.

Crisi dell'auto privata come modello predominante di mobilità (- 33% rispetto al 2019)

- Elevato impatto ambientale
- Inefficiente dal punto di vista trasportistico (tonnellate per muovere chili; singolo passeggero; spostamenti brevi; velocità medie non superiori ai 20 km/h)
- Inefficiente economicamente (costo che genera costi + crisi economica, energetica e salari fermi agli anni '90)
- Arrivo sul mercato dei consumi delle nuove generazioni (tasso ed età neo-patentati)

Paradigma che ribalta la visione "autocentrica": la strada spazio e infrastruttura condivisa, living streets (es. woonerf olandesi)

Riequilibrio dello split modale verso i TPL, bici e spostamenti pedonali

Nuova concezione basata su un modello di mobilità non votato al consumo di risorse!

“School streets” - Tutti giù per strada



#stradescolastiche

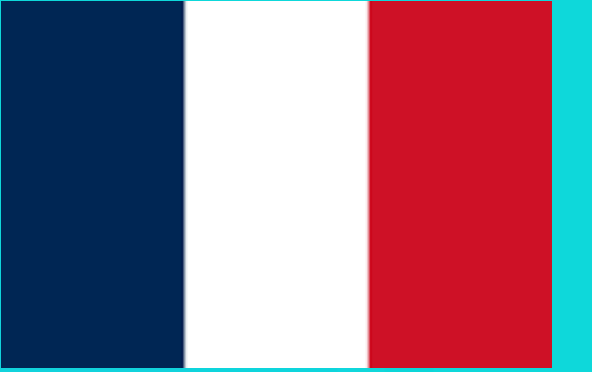
2020 – DL Semplificazioni introduce nel CdS la Strada Scolastica

CODICE DELLA STRADA (Art. 3 – comma 1 n. 58-bis):
“Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.



CleanCities









- aumentare la consapevolezza dei rischi associati all'**inquinamento atmosferico** e alla **sicurezza stradale**
- influenzare le scelte di spostamento **casa-scuola** e incoraggiare l'uso di soluzioni non inquinanti come la **bicicletta, gli spostamenti a piedi, il trasporto pubblico e lo sharing**
- aumentare la consapevolezza sulla necessità di una transizione verso **una mobilità a zero emissioni entro il 2030**.

TUTTI GIÙ PER STRADA 

STRADE SCOLASTICHE SCHOOL STREETS

CHE COSA SONO:
Strade chiuse al traffico in orario di entrata e uscita da scuola o definitivamente

PERCHE' SI FANNO

01
Per la salute dei bambini: che così respirano aria più pulita e si muovono di più e meglio

02
Per la loro sicurezza: fuori da scuola, negli attraversamenti e negli spostamenti casa-scuola

03
Per favorire il gioco libero all'aperto 

04
Per promuovere l'autonomia 

05
Per incentivare la mobilità attiva: gli spostamenti a piedi e in bici 

06
Per fare bene al clima, all'ambiente, alla città 

Perché le strade scolastiche?



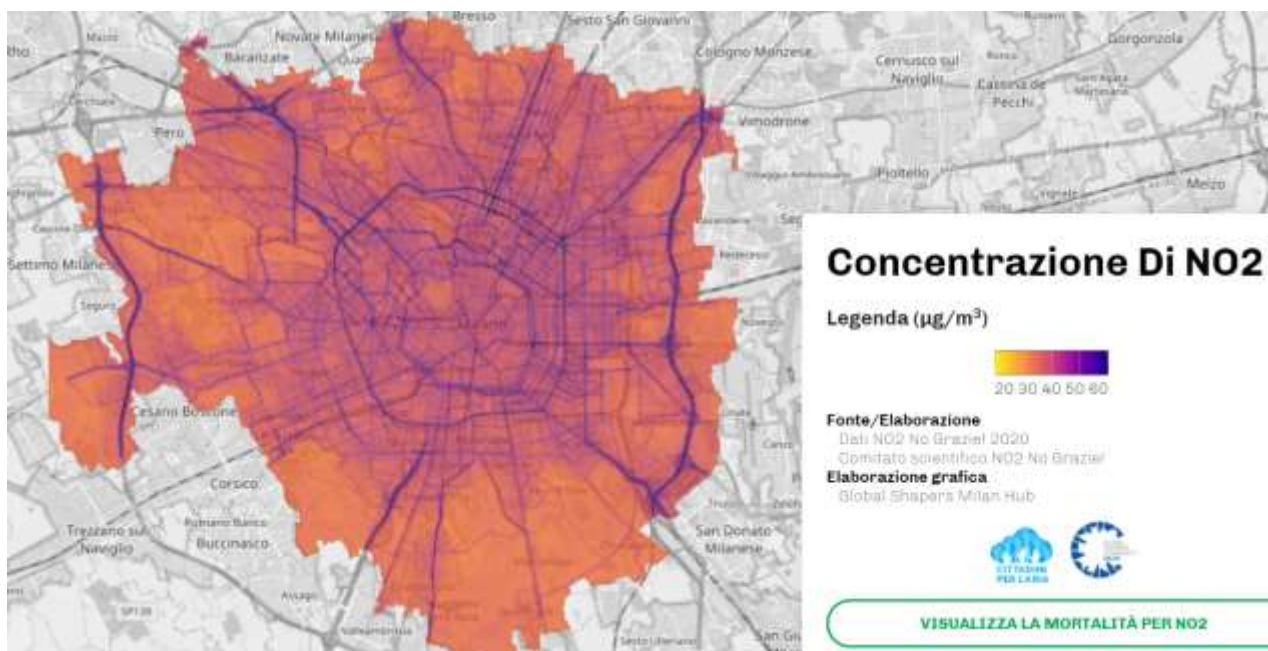
Qualità dell'aria / No2 No Grazie



L'esposizione continua a inquinanti strettamente legati al traffico veicolare (e in particolare ai motori diesel) come il biossido di azoto recano gravi danni alla salute dei bambini: **asma, malattie polmonari e cardiache, danni alle cellule cerebrali, e alla capacità di apprendimento.** Non a caso l'Oms ha recentemente abbassato i limiti di tolleranza a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dai 40 precedenti. Questi numeri vengono regolarmente e ampiamente superati nelle strade delle scuole delle nostre città, come registrato dall'ultima [**campagna No2 No Grazie di Cittadini per l'Aria**](#)



[**L'INDAGINE HEAL**](#) ha rilevato valori di biossido di azoto (NO_2) dentro le aule di 50 scuole elementari a Varsavia, Berlino, Londra, Parigi, Madrid e Sofia intorno ai 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A Londra è stato dimostrato che le strade scolastiche hanno **ridotto i livelli di biossido di azoto fino al 23%.**



Nel **Codice della strada** dall'autunno 2020. Ora tocca alle amministrazioni comunali.

Policy che **non richiede grossi investimenti.**

Effetto trasformativo sullo spazio urbano circostante e sulle scelte individuali di mobilità.

Spazio di mediazione tra l'ambiente scolastico e l'ambiente urbano.

Necessario agire su **comunicazione e coinvolgimento cittadini.**

Step successivo: **percorsi casa-scuola sicuri**, mettere al centro la mobilità attiva nei quartieri.





Il confronto con l'Europa

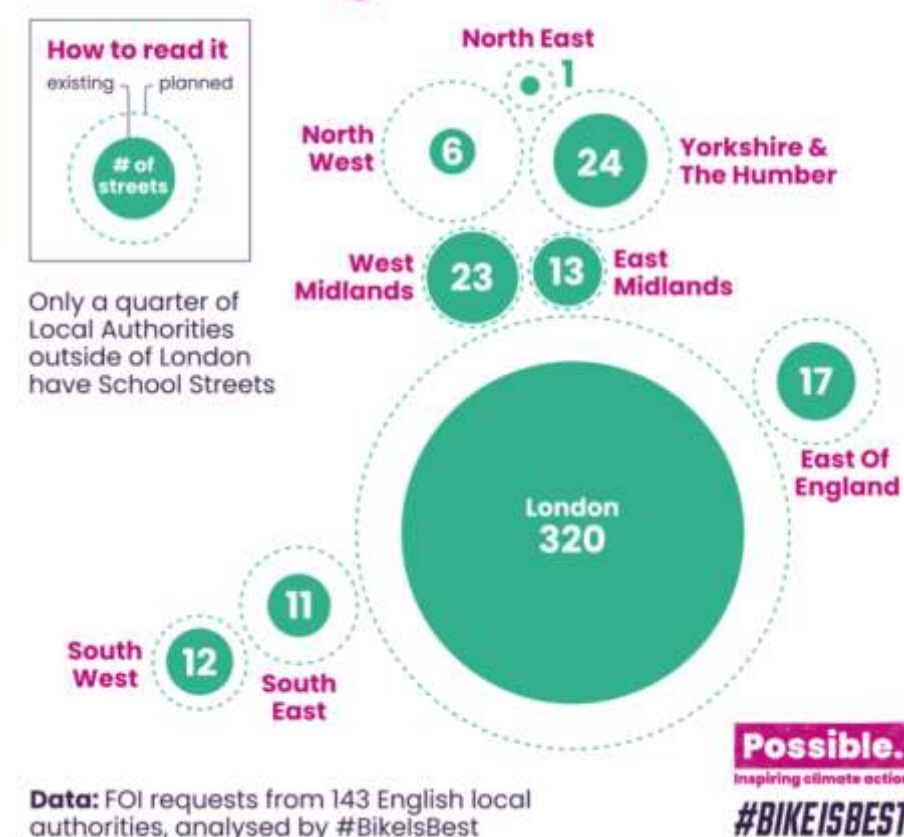
FRANCIA

Parigi: 180 strade scolastiche

Lione: tra 20 e 30

REGNO UNITO

Where are England's School Streets?



BELGIO

50 strade scolastiche a Bruxelles; 10 sono permanenti



PROTEGIM LES ESCOLES

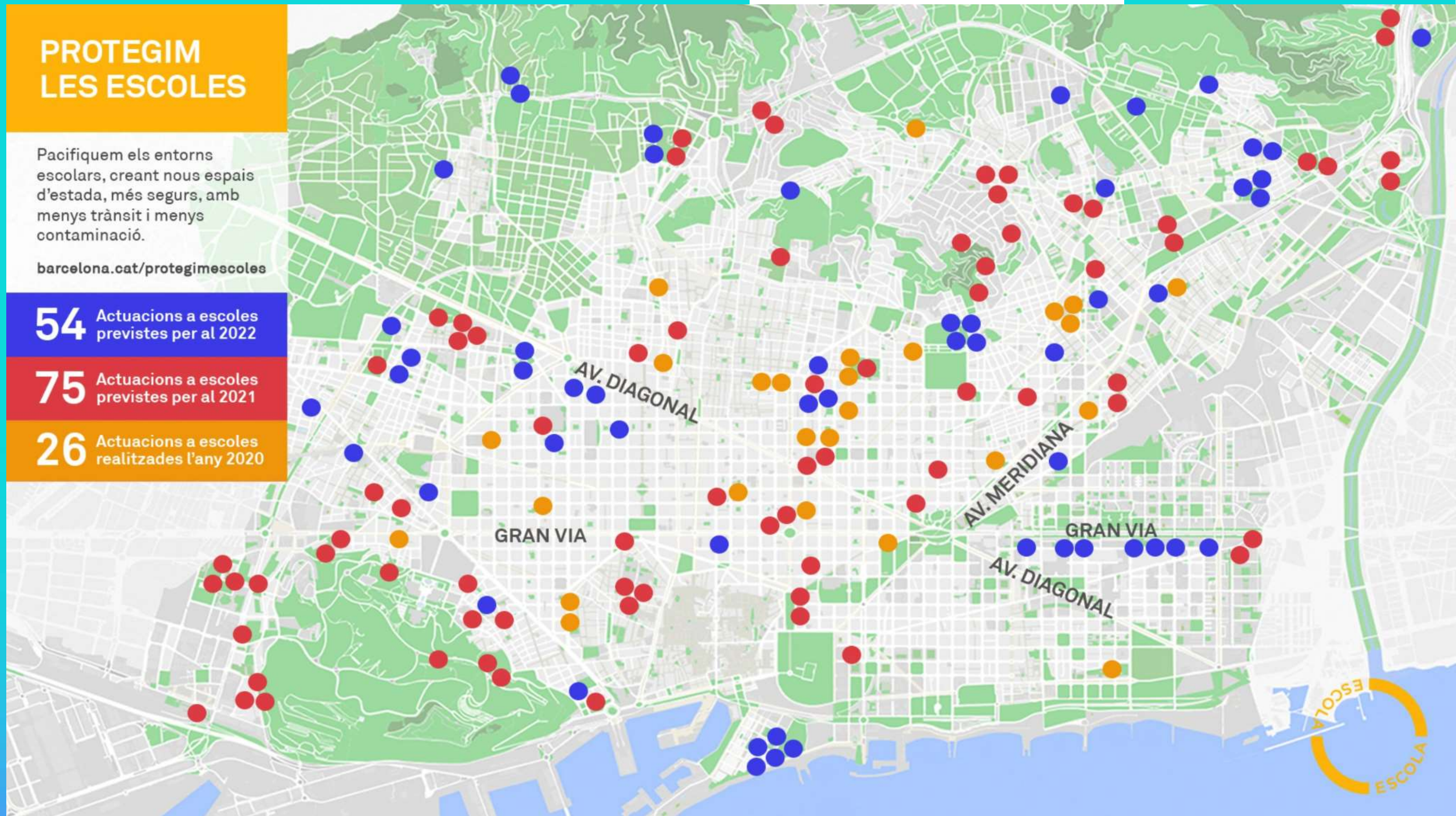
Pacificuem els entorns escolars, creant nous espais d'estada, més segurs, amb menys trànsit i menys contaminació.

barcelona.cat/protegimescoles

54 Actuacions a escoles previstes per al 2022

75 Actuacions a escoles previstes per al 2021

26 Actuacions a escoles realitzades l'any 2020



19 novembre '21 mobilitazione in Italia



#stradescolastiche

- **50 +** girotondi/flash-mobs in 10 città
- **60 +** gruppi/associazioni firma comunicato e partecipazione
- **Bambini e genitori** entusiasti!!!
- Molti vorrebbero attivarsi in modo permanente
- Alcuni rappresentanti politici hanno mostrato interesse
- Robusta copertura social media e stampa





IN CALENDARIO

5 Maggio 2023

**3rd European
School streets
Day of Action**



- [Redacted]
- Rafforzare la creazione di una [Redacted] di attivismo europea su strade scolastiche e mobilità scolastica
- Richiedere l'attuazione di [Redacted] nelle città d'Europa



Approfondimenti

[Rapporto Mal'Aria di Legambiente](#)

[Rapporto Pendolaria di Legambiente](#)

[Rapporto «Non è un Paese per bici» CCC Italy](#)

GRAZIE

legambiente.it

italy.cleancitiescampaign.org/

facebook.com/tuttigiuperstrada

