


ROMA, 15 ottobre 2020  Mobilità

L'INTERVENTO

Trasporti, Milano ha il sistema più “green” in Italia ma l'Europa resta lontana

Agici lancia l'Indice di Mobilità Sostenibile. Le criticità non mancano e con il Covid l'utilizzo dell'auto è cresciuto a scapito del Tpl. L'importanza di pianificare e gli ostacoli all'iniziativa privata



Foto di Ludovica Dri - Terza edizione

Concorso fotografico Quotidiano Energia

Milano è oggi la città più virtuosa in Italia dal punto di vista della sostenibilità della mobilità, seguita sul podio da Firenze e Bologna. Lo stabilisce il nuovo Indice di Mobilità Sostenibile elaborato da Agici Finanza d'Impresa, che con una misura da zero a cento valuta la performance dei trasporti nelle 14 città metropolitane in chiave sostenibile.

Il capoluogo lombardo svetta con un punteggio oltre i 70, mentre Roma, al quinto posto, si ferma a 51. È netta la spaccatura tra le realtà del Nord e Sud del Paese: le prime sette città in classifica si trovano al Centro-nord, mentre le ultime sette posizioni sono occupate dalle città del Sud. La nota di demerito spetta a Napoli e Palermo, ultime del ranking, con un punteggio rispettivamente di 33 e 32, la metà rispetto

alle migliori.

L'Indice di Mobilità Sostenibile è parte dello studio “Mobilità Sostenibile per il rilancio delle città metropolitane” di Agici, elaborato col contributo di operatori di rilievo nell'ambito dei trasporti, ma anche delle utilities, sempre più protagoniste in questo ambito: ABB, Cisco, CVA, Enel X, Eni, Iren, RFI, Terna e Utilitalia. Il nuovo indice è concepito per fornire ad amministrazioni e cittadini una visione immediata sulla bontà delle scelte compiute fino ad oggi in materia di trasporti. Si tratta di una misura innovativa, la prima in Italia a dare un giudizio complessivo basato su tutti gli aspetti della mobilità urbana, tra cui il trasporto pubblico, la ciclabilità e persino le consegne a domicilio.

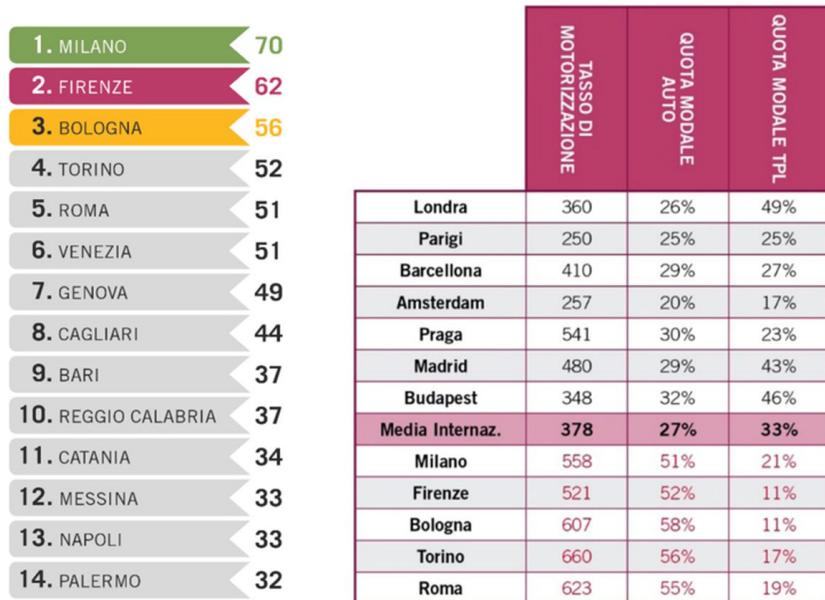
È grazie all'analisi dei dati provenienti da diverse aree tematiche che si possono trarre messaggi specifici sulle politiche di successo per la green mobility. A dare la spinta alle “prime della classe” sono il sistema di trasporto pubblico efficiente e integrato con le altre modalità, la diffusione della mobilità dolce, e un parco veicoli privato (e pubblico) più moderno e dunque ecologico. Su queste tematiche il divario tra le città è molto ampio.

Solo per dare un'idea: Milano offre 15.200 posti-km per abitante sul Tpl ogni anno, contro gli appena 2.100 di Palermo e 2.300 di Napoli. Firenze può contare su un parco auto composto al 37% da veicoli Euro 6, valore che scende fino all'8% per Catania. Tuttavia non esiste una ricetta unica per tutte le realtà. Le città più virtuose, Milano, Firenze, Bologna e Torino hanno attuato strategie diverse basate rispetto alle scelte di investimento in infrastrutture: Milano e Torino si sono dotate di una rete di metropolitane, Firenze ha introdotto i tram per collegare il centro città con i quartieri periferici. Bologna non ha sviluppato questo genere di infrastrutture ma ha puntato sulla ciclabilità, e vanta la rete di piste ciclabili più estesa in Italia.

Ma non è tutto oro quel che luccica. Lo studio evidenzia, anche nelle città più virtuose, importanti criticità riguardo alla qualità dell'aria, la sicurezza (incidenti stradali) e la congestione delle strade. Milano e Torino presentano la peggior concentrazione di inquinanti nell'aria (PM10, PM2.5, NOx), quasi doppia rispetto a Reggio Calabria, leader in questo aspetto. Roma è terribilmente congestionata, e nel traffico dell'ora di punta si perdono fino a 22 minuti ad ogni viaggio. Bologna e Firenze hanno i livelli di incidentalità tra i più elevati.

“Ciascuna città ha le sue specificità – si legge nello studio– tuttavia esistono delle criticità sistemiche che riguardano tutte le aree metropolitane”. Il confronto tra le nostre eccellenze e alcune città europee le evidenzia con chiarezza. La centralità dell'auto come mezzo per gli spostamenti, a scapito del mezzo

pubblico, è forse il fattore più preoccupante: in tutte le città la percentuale di spostamenti in auto supera il 50%, contro una media tra le metropoli europee del 27%, e ugualmente il tasso di motorizzazione (numero di auto ogni mille abitanti) è di gran lunga superiore. In modo speculare, se in Europa il trasporto pubblico copre il 33% degli spostamenti, in Italia solo Milano supera (di poco) il 20%.



Questi difetti "storici" del nostro stile di mobilità rischiano di essere esasperati oggi dagli effetti del Covid. A seguito dell'emergenza sanitaria molti passeggeri hanno abbandonato il trasporto pubblico per tornare a usare l'auto: i dati raccolti da Apple Maps sulle richieste di navigazione sono chiari. Le richieste per spostamenti in auto in Italia, misurati al 30 luglio, sono cresciute del 70% rispetto al periodo pre-lockdown, a fronte di una riduzione del 25% di quelle per il trasporto pubblico. E tutto questo in un momento in cui molti lavoratori si trovano ancora in smart working.

La domanda sorge spontanea: cosa succederà quando sempre più lavoratori torneranno in ufficio? Il rischio è che si torni ai livelli di traffico a cui eravamo abituati, se non addirittura peggiori con conseguenze negative sulla salute dei cittadini e sulla vivibilità delle città. Ma con una pianificazione attenta e una governance pubblica decisa, l'attuale crisi può essere trasformata in un'opportunità per il settore, grazie ai fondi che verranno messi a disposizione dal Recovery Plan.

Gli strumenti per la pianificazione esistono già e si chiamano PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile – ma solo tre città li hanno redatti a livello metropolitano (Bologna, Firenze e Genova), mentre molte non hanno nemmeno iniziato il processo di consultazione. Lo studio Agici individua alcuni interventi prioritari per non arrestare la transizione verso un modello sostenibile, basato sull'integrazione tra le diverse forme di mobilità alternative all'auto, trasporti pubblici, in sharing, mobilità attiva, che oggi è facilitata dalle piattaforme digitali. A livello del Governo, si suggerisce un aumento delle risorse per il rinnovo del parco veicoli, sia privato che pubblico, con fondi che siano destinati esclusivamente alle motorizzazioni ecologiche. A livello locale, la regolazione del traffico nelle aree centrali con l'istituzione di ZTL e misure di road pricing, sull'esempio dell'Area C di Milano, è il primo passo per disincentivare l'utilizzo dell'auto e favorire la convivenza con la mobilità ciclabile e pedonale.

Le soluzioni al problema della mobilità urbana non mancano, e gli operatori sono pronti a investire. Ma devono essere messi nelle condizioni di poterlo fare. Lunghi processi autorizzativi e bandi di gara macchinosi finiscono spesso per diventare un ostacolo all'iniziativa privata. Serve un cambio di passo da parte delle amministrazioni, che dovranno adottare scelte coraggiose ma necessarie se vogliamo veramente rendere vivibili le grandi città e imboccare il percorso di transizione ecologica anche nei trasporti urbani.

**Stefano Clerici è direttore della Infrastructure Unit di Agici Finanza d'Impresa, Michele Perotti e Federico Montanaro sono ricercatori del progetto Optimal Sustainable Mobility Mix*

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. È VIETATA LA DIFFUSIONE E RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.

Privacy policy (GDPR)
www.quotidianoenergia.it