

<https://twnews.it/it-news/mobilita-verde-milano-al-top-ma-c-e-molto-da-fare>

The World News – 8/10/2020

Mobilità verde: Milano al top, ma c'è molto da fare

L'Optimal Sustainable Mobility Mix (OSMM) di AGICI Finanza d'Impresa ha dato il suo verdetto: **è Milano la città italiana campionessa di mobilità sostenibile**, davanti a Bologna e Firenze. Le peggiori sono invece Napoli e Palermo. Ma oltre alla classifica, il workshop ha anche discusso sulle sfide future ovvero su tutto quello che c'è ancora da fare ed è stato rallentato anche per colpa del Covid. Con una certezza di base: è necessaria, dicono gli esperti, una governante pubblica forte che definisca e sostenga le priorità di intervento.

L'incontro è stata dunque l'occasione, innanzitutto, per presentare i risultati del nuovo **Indice di Mobilità Sostenibile** per le 14 città metropolitane italiane nonché del Manifesto per la Mobilità Sostenibile, frutto di un approfondimento specifico sulle soluzioni smart per **l'intermodalità**. L'Indice, attraverso la raccolta di 43 indicatori, ha misurato le performance negli aspetti più rilevanti della mobilità: il trasporto privato e pubblico, la mobilità dolce e in sharing, l'integrazione modale, l'impatto sulla salute dei cittadini, la sicurezza e infine l'efficienza dei sistemi di consegna last-mile.

Il tasso di motorizzazione, l'offerta e l'utilizzo dei trasporti pubblici, la diffusione della mobilità ciclabile, la concentrazione di inquinanti nell'aria: sono solo alcuni degli indicatori utilizzati a determinare il punteggio di una città. Nella classifica, **Milano è oggi la più virtuosa** in Italia dal punto di vista della sostenibilità del sistema di trasporti, seguita da **Firenze e Bologna**. Al contrario, le grandi città del Sud, Napoli e Palermo, hanno le performance peggiori, condizionate da un trasporto pubblico inefficiente e dalla prevalenza di veicoli inquinanti in circolazione.

Lo Studio realizzato, oltre a stilare **un ranking generale per le 14 città**, fornisce le classifiche specifiche per ciascuna delle aree citate, così da mettere in luce i punti di forza e le criticità presenti in ogni città metropolitana. 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.

La classifica generale mostra una **separazione abbastanza evidente tra Nord e Sud del Paese** (le prime sette città sono, in ordine di classifica: Milano, Firenze, Bologna, Torino, Roma, Venezia, Genova – le ultime sette: Cagliari, Bari, Reggio Calabria, Catania, Messina, Napoli, Palermo), ma è guardando alle classifiche tematiche che si possono trarre messaggi specifici sulle peculiarità delle città. Ad esempio, Reggio Calabria è la prima per quanto riguarda la salute e la sicurezza: il tasso di incidentalità annuo è di appena 1,8 incidenti ogni 1.000 abitanti, contro i 5 e 6 di Firenze e Genova, e la concentrazione di PM10 nell'aria è quasi la metà rispetto a Milano e Torino (19 microgrammi/metrocubo contro rispettivamente 33 e 35), che sono penalizzate anche dalla scarsità dei venti in Pianura Padana.

In modo simile, l'indicatore che misura la congestione, cioè **i minuti persi nel traffico dell'ora di punta**, vede primeggiare Cagliari e Bari (in cui si perdono 12 e 14 minuti in un viaggio di mezz'ora), mentre nelle ultime posizioni troviamo Milano e Roma (con 19 e 22 minuti persi). In sostanza, emerge la necessità di promuovere investimenti e politiche per la mobilità sostenibile in tutte le nostre città. Anche le più virtuose, infatti, presentano criticità in termini di traffico e inquinamento, nonostante gli sforzi fondamentali fatti finora. Il confronto con alcune metropoli europee è illuminante su questo aspetto. **Il tasso di**

motorizzazione a Parigi è di 250 auto ogni 1.000 abitanti, contro una media tra le città metropolitane italiane di 604 (Genova, la più virtuosa, si ferma a 501).

“I risultati del nostro Indice di Mobilità Sostenibile restituiscono una fotografia chiara che in parte riflette lo squilibrio economico tra le città del Nord e del Sud del Paese – **commenta Andrea Gilardoni, presidente di AGICI**. L’Indice premia le città che negli ultimi decenni hanno avviato importanti investimenti infrastrutturali in metropolitane e tram, ma anche dove più di recente si sono attuate politiche soft per scoraggiare l’uso dell’auto e contemporaneamente incentivare forme di mobilità dolce e condivisa. Il fatto che richiede più attenzione è la distanza che ancora separa le nostre eccellenze dalle grandi città europee: per avvicinarci occorre attuare un vero e proprio cambio di paradigma per rendere le alternative all’auto, oggi il pilastro fondamentale della mobilità nelle nostre città, più competitive”.

Il lavoro non si esaurisce tuttavia con l’analisi di dati per la compilazione di una serie di classifiche, ma si configura come uno **strumento di pianificazione per gli amministratori locali**. La transizione verso la mobilità sostenibile nelle città italiane si trova a un bivio: il processo di passaggio da mezzi privati e inquinanti verso modalità condivise e pulite rischia di interrompersi a causa dell’emergenza sanitaria, ma anche per la mancanza di politiche lungimiranti. Conscio di questa necessità, il team di AGICI ha usato gli insights provenienti dai dati raccolti per elaborare una serie di politiche specifiche per ogni città, nonché un elenco di proposte di policy *future-proof* per il rilancio della mobilità sostenibile a livello sistemico.

Tra queste spiccano quelle specifiche per l’adozione di sistemi intermodali intelligenti. Il team Agici, infatti, ha proceduto a individuare soluzioni e strategie per l’intermodalità *smart* adottate in diverse geografie nel mondo. Un elemento condiviso trasversalmente da tutti i casi di successo analizzati è la presenza di una governante dotata di visione e capacità di agire a diversi livelli. Una governance efficace predispone il giusto framework normativo, regolatorio e finanziario per l’azione dei soggetti privati. Ma sarà l’elemento digitale a permettere il salto di qualità in questo ambito: le piattaforme di aggregazione dei servizi di mobilità secondo **il paradigma Maas – Mobility as a Service**, già testate in città come Lussemburgo e Helsinki, permettono ai cittadini di usufruire con facilità a mezzi pubblici e in sharing, e abbandonare così con facilità l’uso dell’auto.

Gli strumenti per incamminarsi verso un modello di questo tipo sono contenuti nel **Manifesto per la mobilità sostenibile**, che contiene 11 proposte destinate ai tre livelli istituzionali coinvolti: Governo, Regioni e Amministrazioni locali. Queste vanno dallo stanziamento di nuovi fondi per incentivi alle motorizzazioni meno inquinanti e climalteranti, fino al ridisegno delle aree urbane nell’ottica di espandere gli spazi dedicati alla mobilità dolce e condivisa.

“Gli operatori del settore si stanno muovendo nella direzione giusta, occorre però un deciso cambio di passo per rendere più vivibili le nostre città e raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni sanciti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima – **ha ribadito Stefano Clerici, direttore dell’Osservatorio OSMM**. Il Governo sta adottando politiche corrette, come l’istituzione di fondi per la sostituzione del parco circolante privato e pubblico, quello che manca ancora, e i nostri Partner (tra cui Abb, Cisco, Cva, Eni, Iren, Rfi, Terna, Enel X, Utilitalia) sono uniti nell’affermarlo, è una governance forte che sia in grado di programmare le strategie a tutti i livelli. I PUMS sono uno strumento importante, ma spesso rischiano di rimanere un libro dei sogni, e molte città sono ancora indietro nel processo di redazione. Queste tematiche non possono più aspettare, l’emergenza sanitaria rischia di riportarci indietro di anni sull’utilizzo del mezzo privato, perfino in una città come Milano dove avevamo assistito a notevoli passi avanti”.