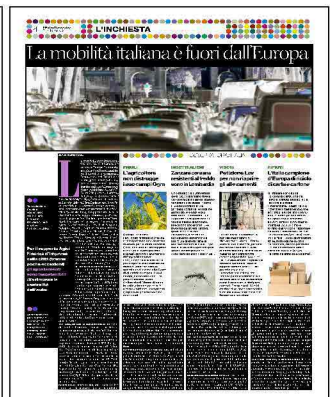




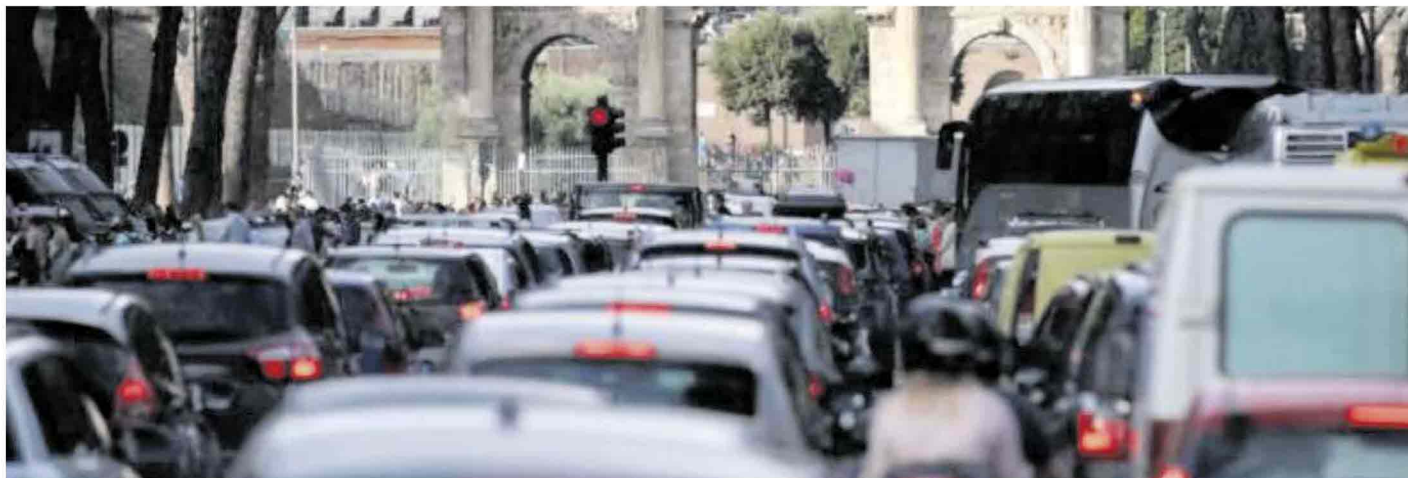
TRASPORTI SOSTENIBILI

La mobilità italiana è lontana dall'Europa

■ Secondo il rapporto *Agici Finanzia d'Impresa*, che ha analizzato la qualità dei trasporti in 21 città (per 18 milioni di abitanti), rispetto agli standard europei la nostra «mobilità» è tutt'altro che sostenibile. «Va rimossa con politiche coraggiose la centralità dell'auto». **LUCA MARTINELLI A PAGINA 4**



La mobilità italiana è fuori dall'Europa



LUCA MARTINELLI

La lente della mobilità sostenibile mostra che l'Italia non è ancora in Europa. La situazione critica degli scorsi anni dopo il Covid-19 è peggiorata. Lo stacco tra le città italiane e le maggiori metropoli europee è importante. Questo quadro emerge dal terzo rapporto pubblicato da *Agici Finanza d'Impresa* nell'ambito del progetto *Osmm (Optimal Sustainable Mobility Mix)*, dedicato ad analizzare *La svolta della mobilità. Business models e politiche pubbliche per accelerare la transizione verde.*

PER IL SECONDO ANNO, ATTRAVERSO l'Indice di Mobilità Sostenibile (ImS), il rapporto analizza 21 città italiane che rappresentano quasi la metà della popolazione italiana (per circa 28 milioni di persone) e le paragona alla media europea. Le città coinvolte sono Bari, Bergamo, Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Reggio Calabria, Roma, Salerno, Torino, Trieste, Venezia e Verona. L'indice è un *ranking* basato su diversi aspetti della mobilità urbana, che raccoglie un totale di 42 indicatori raggruppati in 7 macro-aree tematiche (trasporto privato, trasporto pubblico, mobilità dolce, sharing, integrazione, salute e sicurezza, logistica dell'ultimo miglio).

SUL PODIO DELLA MOBILITÀ sostenibile risultano Milano, Firenze e Bologna. Milano deve il primato innanzitutto a un sistema di trasporto pubblico molto esteso (primo posto per l'offerta di Tpl) e sostenibile (primo posto per elettrificazione dell'offerta), basato su 5 linee di metropolitana e un sistema ramificato di mezzi di superficie. La città - secondo *Agici Finanza d'Impresa* - è inoltre

all'avanguardia per quanto concerne lo *sharing*: può contare sulla flotta più estesa di car sharing e scooter sharing ed è al secondo posto per monopattini e biciclette. Inoltre, grazie a 184 chilometri di ciclabili, l'utilizzo della bicicletta è discreto (7% degli spostamenti, quarto posto).

TUTTAVIA, MILANO HA ANCORA GROSSI problemi derivanti dal traffico: la congestione elevata, la pessima qualità dell'aria e un'alta incidentalità. Il confronto tra l'Italia e l'Europa, sul fronte del trasporto privato, è impietoso: Milano ha un tasso di motorizzazione di 561 auto per mille abitanti, Firenze di 528, Bologna di 614. La media europea è invece di 513 (Londra 488). Oltre al numero delle auto, però, pesa anche la «quota modale», cioè la percentuale di spostamenti urbani all'interno delle città che si fanno in auto. In Italia va dal 51% (Milano) al 58% (Bologna), mentre la media europea è del 33%, Londra sta al 37% e Parigi al 25%. A queste cifre corrisponde un andamento opposto negli spostamenti con il trasporto pubblico locale (Tpl): Milano è a quota 21%, Firenze e Bologna all'11%, mentre la media europea è del 30%.

SECONDO STEFANO CLERICI, DIRETTORE dell'Osmm, «la sfida adesso è riportare la mobilità su un sentiero di transizione ecologica. Costruendo nuovi modelli di business di trasporto di persone e merci meno impattanti in tutte le città. Per evitare il rischio concreto che la pandemia segni una battuta d'arresto nel processo verso la sostenibilità della mobilità». Nel rapporto emergono infatti per il nostro paese vari problemi: uno dei più importanti è la forte differenza Nord-Sud. Nel *ranking* complessivo, le ultime posizioni sono occupate da città meridionali e anche nelle sette classifiche relative alle macro aree tematiche primeggiano quasi esclusivamente le città del Nord.

DOPO MILANO (CON 69,2 PUNTI SU 100), infatti, in classifica troviamo Firenze (64,4 punti, poco più della sufficienza), che deve il 2° posto nel *ranking* a un'ottima performance nelle aree

del trasporto privato e dello *sharing* e a buoni risultati per tutte le altre. Dal punto di vista del parco auto e commerciale, Firenze rappresenta un'eccellenza italiana, grazie alla maggiore diffusione di veicoli ecologici ed elettrici registrata tra le 21 città. Questa diffusione è favorita anche dalla presenza dell'infrastruttura di ricarica più capillare (9 punti di ricarica ogni 10.000 auto). Al terzo posto c'è Bologna (54,7 punti): tra i punti di forza, può contare su un parco circolante moderno (è seconda per percentuale di veicoli ecologici) che sopperisce in parte a un utilizzo molto ampio dell'auto (58% degli spostamenti). A questo si aggiunge la quarta maggiore estensione di piste ciclabili (156 km), che spinge l'utilizzo della bici al 5%. Lo *sharing* è diffuso (terzo posto per numero di auto e bici) e la flotta di auto è completamente elettrica.

DAL RAPPORTO OSMm EMERGONO anche alcune tendenze positive: lo svecchiamento del parco auto (la percentuale di classe inferiore a Euro 4 è passata dal 66% al 60%, mentre i veicoli ecologici sono cresciuti dal 17% al 22%); una leggera crescita della domanda di Tpl (da 224 a 228 viaggi per abitante); un modesto incremento di piste ciclabili: nel complesso nelle 14 città metropolitane l'estensione media della rete è passata da 65 a 68 chilometri. L'estensione delle aree pedonali, al contrario, si è ridotta.

QUALCHE SEGNALE IMPORTANTE arriva sul fronte salute e sicurezza. Le città metropolitane mostrano un miglioramento della qualità dell'aria: la concentrazione di NO₂ e PM₁₀ fa registrare un -3%, il PM_{2,5} un -7%. Ma il fatto che nelle prime 9 posizioni, in questa categoria, troviamo 8 città di mare - Genova, Reggio Calabria, Cagliari, Trieste, Napoli, Salerno, Messina e Palermo - dice che per ora la brezza marina conta più delle scelte amministrative. La congestione delle strade si era ridotta nel 2020 per le restrizioni agli spostamenti, ma con la riapertura delle attività si è assistito a una nuova esplosione del traffico: mentre gli spostamenti pedonali e in auto sono ritor-

nati rapidamente ai livelli pre-covid, il trasporto pubblico è stata la modalità colpita più duramente dalla pandemia. Da questa situazione, secondo *Agici Finanza d'Impresa*, si potrà uscire solo con politiche coraggiose, «che rie-

scano a rimuovere la centralità dell'auto», offrendo alternative credibili.

TRA I SUGGERIMENTI, LA RIMODULAZIONE degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, dedicando la maggioranza delle risorse ai veicoli a zero emissioni, l'attuazione di stra-

tegie per limitare l'impiego dell'auto privata, come l'introduzione di misure di *road pricing* e l'aumento del costo della sosta, la regolazione dei flussi legati alla logistica *last-mile*, per spostare gli orari delle consegne al di fuori delle ore di punta del traffico passeggeri.



Sul podio della mobilità sostenibile ci sono Milano, Firenze e Bologna. Milano vince per i trasporti pubblici.

Per il rapporto Agici Finanza d'Impresa nelle città (tranne poche eccezioni) gli spostamenti sono insostenibili «Va rimossa la centralità dell'auto»



Anche nelle città più virtuose c'è un dato pessimo: Milano ha 561 auto per 1000 abitanti (Firenze 528 e Bologna 614). Londra 488.