



CHE FATICA MUOVERSI NELLE CITTÀ ITALIANE!

**SERVONO RISORSE PER IL TRASPORTO PUBBLICO E
POLITICHE DI DISINCENTIVO ALL'USO DELL'AUTO E
DI INCENTIVO ALLA MOBILITÀ DOLCE. LE SOLUZIONI
CONCRETE NEL CONTESTO DELLA TRANSIZIONE
SECONDO AGICI FINANZA D'IMPRESA**

Muoversi nelle città italiane è più difficile rispetto a molte delle città europee. Colpa dell'alto tasso di motorizzazione dovuto ai minori investimenti nelle infrastrutture per il trasporto pubblico compiuti nei decenni passati. Un ritardo che ha creato una dipendenza dall'uso dell'auto oggi difficile da modificare.

Il trend negativo si può però invertire. Per portarsi al livello delle grandi metropoli europee è necessaria una politica di rilancio complessivo del settore. Questa deve includere lo stanziamento di risorse per il trasporto pubblico e politiche di disincentivo all'uso dell'automobile e di incentivo per la mobilità dolce. E bisogna muoversi subito perchè le politiche avviate per contrastare le criticità emerse negli ultimi decenni (traffico, pessima qualità dell'aria, contributo al cambiamento climatico) oggi sono messe a rischio dalle misure legate al Covid-19. Ma proprio l'emergenza pandemia può favorire un ripensamento della mobilità urbana, per via delle necessità di distanziamento

interpersonale, ma anche per le modifiche nelle abitudini dei cittadini. In primis, il ricorso esteso allo smart working e la differenziazione degli orari delle attività.

USO PREDOMINANTE DELL'AUTO PRIVATA

Il terzo rapporto del progetto Optimal Sustainable Mobility Mix (Osmm), avviato nel 2018 da Agici Finanza d'Impresa, nasce per fornire soluzioni concrete nel contesto della transizione verso forme di mobilità sostenibili. Gli aspetti più critici relativi alla mobilità urbana sono l'utilizzo predominante dell'auto privata per gli spostamenti e un parco circolante vecchio e molto inquinante. Persino nelle città metropolitane, dove il trasporto pubblico dovrebbe aver raggiunto alti livelli di efficienza, più del 55% (in alcune città anche il 70%) degli spostamenti è effettuato in auto. Mentre il parco auto ha un'età media superiore agli 11 anni e il 35% dei veicoli è di classe pari o inferiore a Euro 3.

Per fortuna gli obiettivi comunitari sempre più stringenti in tema di emissioni, divenuti vincolanti nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pniec), rendono non più rinviabili azioni che impongono un cambiamento radicale del settore. E le nuove tecnologie che si affacciano (elettrificazione, carburanti rinnovabili, sharing mobility, mobilità dolce, ecc.) offrono soluzioni.

FORTE DIVARIO TRA CITTÀ DEL NORD E DEL SUD

Per indicare le priorità d'azione nelle 14 città metropolitane italiane, il rapporto Osmm ha sviluppato un Indice di Mobilità Sostenibile (ImS) in grado di mettere a confronto le performance delle città e di evidenziarne punti di forza e criticità. Tra i parametri oggettivi sono indicati, tra gli altri, il tasso di motorizzazione, l'estensione delle piste ciclabili, il livello di incidenti.

I risultati dell'analisi quantitativa restituiscono un quadro chiaro della situazione della mobilità sostenibile nelle Città Metropolitane, caratterizzato da un forte divario tra città del Nord e del Sud che riguarda quasi tutti gli aspetti della mobilità. La classifica globale vede ai primi posti Milano, Firenze e Bologna, con Milano prima per distacco (71) e le altre due città più vicine (rispettivamente 62 e 56). Agli ultimi posti si trovano Messina (33), Napoli (32) e Palermo (32).

IL TEMPO PERSO NEL TRAFFICO

L'analisi presenta anche un confronto tra le performance delle città italiane migliori e quelle di una selezione di città europee. Dal confronto basato su un insieme di indicatori "fondamentali" – ripartizione modale degli spostamenti, estensione delle piste ciclabili, tempo perso nel traffico, numero di stazioni per la ricarica elettrica, concentrazione media annua di PM10 e PM2.5, costo dell'abbonamento mensile al trasporto pubblico – emerge un quadro generale piuttosto chiaro (e desolante). Rispetto a Londra, Parigi, Barcellona, Madrid, Amsterdam, Praga e Budapest le città italiane sono un passo

indietro. Come segnalato, i divari più ampi sono relativi al tasso di motorizzazione e alla quota modale di uso dell'auto e del Tpl.

Tra le proposte per accelerare la transizione verso una mobilità più integrata e intelligente, il rapporto Osmm indica una serie di interventi: dall'adozione di fuel alternativi per Tpl e mezzi privati al ripensare gli orari di spostamento per garantire una distribuzione della domanda sull'intero arco della giornata; dall'istituzione di cabine di regia della mobilità all'investimento in Hub di intermodalità; dagli investimenti nell'offerta di trasporto pubblico a misure di road pricing per disincentivare l'utilizzo dell'auto privata, limitando l'accesso con zone a Ztl; dal regolare e razionalizzare i flussi relativi alla logistica di ultimo miglio al favorire lo sviluppo infrastrutturale e incentivi per la mobilità dolce, anche con incentivi per l'acquisto di mezzi di micro-mobilità e parcheggi riservati ai veicoli condivisi.