

CITTÀ SOSTENIBILI LA SVOLTA (AL NORD)

Legambiente: nei centri ricchi crescono gli spostamenti a impatto zero, cala il possesso di auto. L'appello: il governo investa di più

di **Barbara Millucci**

La mobilità sostenibile migliora nelle grandi città come Milano, Torino e Firenze, ma non nella Capitale. Il modo in cui gli italiani si muovono sta mutando, verso una sempre maggiore propensione a scegliere modalità a emissioni zero e mezzi alternativi come e-bike, monopattini o vetture in sharing con un basso impatto ambientale.

Secondo il rapporto «Città Mez», realizzato da Legambiente e Motus-e, nelle città più ricche e prospere d'Italia, che hanno recuperato il reddito perso nella crisi del 2008-2013, il tasso di motorizzazione è decisamente più basso, nonostante ci si muova più che nella media nazionale. Due volte tanto, ad esempio, a Milano. Inoltre qui la popolazione urbana è aumentata.

La onlus ha confrontato venti città italiane con il reddito medio più alto con altre venti dove il reddito è più basso, considerando anche la penetrazione del tasso di mobilità emissioni zero (Mez), che è l'obiettivo dell'Accordo di Parigi sul clima per tutte le metropoli per il 2040.

Emerge che «quasi tutti i comuni più ricchi hanno recuperato il reddito perso durante la recessione, a eccezione di Roma (che perde il 3% sul 2007) e di Modena (che invece recupera oltre +1% sul 2007) — afferma Andrea Poggio, responsabile mobilità di Legambiente —. Quattro città su 20, considerate le più ricche e benestanti, risultano stabili o in crescita demografica (oltre il 3%), mentre il tasso di motorizzazione medio è 61 auto ogni 100 abitante (50 a Milano, in tutti i casi mediamente in calo) e ogni abitante usa in media 169 volte all'anno il mezzo pubblico. Il 28% degli spostamenti del 2019 in queste città, situate quasi tutte al Nord, si possono considerare a emissioni zero».

Ci si è dunque mossi a piedi, in bicicletta, oppure con mezzi elettrici, tram, metro, filobus, treni, servizi di sharing mobility, dal monopattino alle auto elettriche. «Nei capoluoghi più abbienti, in

primis Milano, gli abitanti utilizzano quindi di più il trasporto pubblico e hanno il 10% di auto in meno pro capite rispetto alle città del sud», aggiunge Poggio.

Il confronto

La ricerca prende poi in considerazione venti capoluoghi d'Italia meno ricchi e dove i salari sono più bassi. «Otto su venti (Taranto, Agrigento, Siracusa, Catania, Reggio Calabria, Vibo Valentia, Caltanissetta e Foggia), non hanno recuperato il reddito perso nella crisi e solo il 10% degli spostamenti (prevalentemente a piedi e, in rari casi, in bicicletta) è a emissioni zero. Qui il tasso di motorizzazione è stabile a 66 auto ogni cento abitanti (quindi il 10% circa più alto delle città più ricche) e ogni abitante prende appena 26 volte all'anno il mezzo pubblico (due volte al mese). Inoltre si tratta di zone a rischio spopolamento», aggiunge Poggio. In generale, solo due centri (Ascoli e Benevento) hanno visto diminuire la popolazione residente di più del 5%, mentre Rimini e Crotone sono i due che perdono meno abitanti della media italiana.

Ma come sensibilizzare ancora di più gli italiani verso una mobilità urbana a zero impatto? «Non basta una forte spinta alla ciclopionalità o un'attenzione prioritaria al trasporto pubblico o alla sharing mobility, si devono integrare e innovare tutte queste modalità, in modo da offrire diverse possibilità di scelta ai cittadini», aggiunge Poggio. Quello che la onlus chiede al governo, «è che gli investimenti previsti nei Piani della mobilità sostenibile (Pums) delle città italiane diventino una priorità del *Recovery plan* che l'esecutivo dovrà approvare — dichiara il vicepresidente Edoardo Zanchini — per accelerare nella direzione di città a emissioni zero, realizzando subito nuove piste ciclabili, aprendo i cantieri di metro e tram, rafforzando l'offerta di sharing mobility. È una ricetta che fa bene alle città, all'ambiente e che aiuta i cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa Come ci si muove nelle 20 città capoluogo con redditi più alti e nelle 20 con i redditi più bassi

	Milano reddito medio 34 mila €	Media dei 20 capoluoghi con reddito maggiore (tra 26 e 34 mila €)	Media dei 20 capoluoghi con reddito inferiore (tra 18 e 21 mila €)	
Spostamenti Emissioni Zero	58%	28%	10%	Ciclopdonali più mezzi elettrici
Tasso motorizzazione	49	60	66	Automobili per 100 abitanti
Uso mezzi pubblici	474	169	26	Passeggeri media annua
Voto politiche urbane	5/5	3/5	1/5	(Indagine Città MEZ Legambiente - Motus-e)

La ricerca

Noleggino e car sharing preparano la rivincita



Lo studio

Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente. Nel rapporto «Mez» la classifica dei 104 capoluoghi con una mobilità a impatto zero

A farla da padrone è da sempre la mobilità privata, una tendenza che nei prossimi mesi (anni?) rischia di accentuarsi ancora di più a causa del Coronavirus. Nel 2019 il tasso di motorizzazione è stato pari a 656 auto ogni 1.000 abitanti, un dato in crescita da 20 anni e che non ha uguali in Europa Occidentale. Tra il 60% e il 70% degli spostamenti avviene ancora in auto. Oggi gli italiani sono meno propensi ad utilizzare bus, tram, metropolitana per il timore di nuovi possibili contagi, optando per le due o le quattro ruote all'interno delle cerchie urbane.

Secondo la ricerca «Auto protagonista della mobilità post Covid - Gli spostamenti degli italiani nella fase di ripartenza», condotta da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e da Bain Company, più della metà degli intervistati (su un campione rappresentativo di 1.000 residenti a Roma, Milano, Torino), ritiene di poter tornare agli spostamenti pre-pandemia solo tra più di 6 mesi e un quarto non prima di un anno. I timori sono soprattutto legati al trasporto pubblico locale (quasi il 70% del campione dichiara di volerlo utilizzare meno di prima), mentre il 47% intende ricorrere meno anche ai taxi. Si rinuncia agli spostamenti meno necessari, come quelli per ristoranti e shopping, ma anche per il lavoro (grazie al ricorso allo smart working).

E il car sharing? Se il 46% intende utilizzarlo come o più di prima, il resto del campione sta usufruendo meno del servizio. Di quest'ultimi, il 64% lo fa per

preoccupazioni di carattere sanitario, il 30% perché non ne ha bisogno potendo lavorare a casa.

Nel medio periodo, però, sottolineano Aniasa e Bain Company, il car sharing potrà da un lato recuperare la fiducia dei suoi fruitori (il 44% degli scettici è già oggi pronto a superare i propri timori in presenza di chiari protocolli di sanificazione delle auto), dall'altro ampliare la propria clientela a chi non usufruirà più dei mezzi pubblici. Stesso discorso per il noleggino a breve termine. Il 50% del campione dice di volerlo utilizzare

Il volto

Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio



come o più di prima. I timori sono legati solo per un terzo degli intervistati a ragioni igienico-sanitarie, mentre nel 54% dei casi riguardano la variazione delle abitudini lavorative o le difficoltà economiche anche dovute alla perdita o al cambio di lavoro (55%). «L'offerta di mobilità è destinata a cambiare notevolmente — spiega Gianluca Di Loreto, partner di Bain Company —. Il digitale aumenterà il proprio peso e un ruolo sempre più centrale spetterà ai servizi a discapito del prodotto, l'esperienza di utilizzo prevarrà su quella di acquisto».

A. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA