

LA MOBILITÀ

Rottamare le auto non basta Il cambiamento passa dalle abitudini

Matteo Colleoni docente dell'Università di Milano Bicocca
«Aumentati i viaggi di medio raggio, inquiniamo di più»

KARL ZILLIKEN

■ Nuove esigenze, nuove domande e la necessità di trovare nuove risposte. Anche il mondo della mobilità affronta questo periodo che definire "di transizione" è probabilmente riduttivo. Per fare un viaggio in questo mondo in cui proprio il viaggio è protagonista, ci siamo fatti accompagnare da un'autorità in materia, il professore Matteo Colleoni, docente di Politiche urbane nel corso di laurea magistrale in Analisi dei processi sociali dell'Università di Milano-Bicocca e di Sociologia del turismo del corso in Scienze del turismo e comunità locale oltre che, tra le altre cose, di Mobility and urban changes per il dottorato di ricerca Urbeur-Urban Studies.

Gli elementi negativi «L'esigenza che è sorta è reale e riassuntiva dell'aumento dell'attenzione sia delle amministrazioni centrali ministeriali, sia in quelle locali sui temi della sostenibilità e dello sviluppo sostenibile - spiega il prof. Colleoni - Il tema che sta guidando le trasformazioni strutturali nel campo della mobilità perché questo, come tanti altri comparti sta soffrendo una struttura legata da elementi di negatività». La mobilità di per sé è un elemento molto positivo e questo il prof. Colleoni tiene subito a specificarlo per inquadrare l'argomento: «La mobilità di per sé è qualcosa di molto positivo. La società è mobile; le merci pure. Questo ha ampliato le possibilità di vita e di scambio tra le persone. Si tratta però di una struttura caratterizzata da una fortissima dipendenza da veicoli privati e, per di più, con una fortissima dipendenza dai carburanti tradizionali. Questi due aspetti hanno quindi portato a conseguenze negative dal punto di vista degli elementi inquinanti». Polveri, quelle sottili, che non possono essere nascoste sotto il tappeto come quelle "tradizionali": «Il 25 per cento delle emissioni di Co2 è prodotto dai trasporti; di questo, circa il 75 per cento è dovuto al trasporto su terra, che sia su strada ma anche ferroviario. Ecco, in questo momento in Italia abbiamo un parco veicolare negativo, perché è molto, forse troppo consistente». Traducendo in numeri, su cui è necessario basarsi per effettuare un'analisi completa, in Italia ci sono «circa 52 milioni di veicoli, secondo l'Aci. Di queste, 39 milioni sono autoveicoli. Il problema è che si tratta di un parco auto vecchio e inquinante. Sempre secondo questi dati, le automobili hanno una vita mediana di undici anni e circa il 90 per cento di questo parco è composta da motorizzazioni diesel e benzina».

Buoni segnali A che punto siamo con le automobili ibride e elettriche? «Queste due motorizzazioni hanno saldi di variazione

molto positivi e quindi sulle nuove immatricolazioni numeri sono molto positivi ma in realtà non superano l'1 per cento del parco veicolare». E se non va bene nel parco auto privato, meglio non va per quanto riguarda il trasporto pubblico: «Anche il trasporto pubblico vive questa situazione - prosegue il docente - Secondo i dati del ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno circa dieci anni di età. Quindi abbiamo in definitiva un parco privato di trasporto pubblico vecchio e abbastanza inquinante. Un parco tradizionale». L'aria di cambiamento però è tangibile: «I segni di cambiamento ci sono e sono molto positivi. I tassi di incremento delle nuove motorizzazioni sono molto buoni, per quanto inferiori ai Paesi che per primi si sono mossi su questo versante. Il ministero, poi, sta investendo tantissimo nel rinnovamento del parco veicolare e nel parco del trasporto pubblico, aumentando i fondi distribuiti agli enti locali che, a loro volta, li ridistribuiscono».

Le scelte Preso atto del parco vetture, ci si deve addentrare nel sistema della mobilità ed è necessario analizzare il "riparto modale": «In parole povere significa come si ripartiscono le scelte di spostamento dei cittadini - specifica Colleoni - I dati Isfort, l'Istituto di formazione e ricerca per i trasporti, che produce i dati di indagine sulla domanda di mobilità, il 60 per cento della mobilità avviene a bordo di auto private, il 24 per cento avviene con la mobilità attiva, che sia a piedi o in bici e solo l'11 per cento avviene grazie al trasporto pubblico». Questi dati non sono particolarmente rassicuranti: «Siamo lontani dalle indicazioni della Comunità europea che ci chiederebbe di avere un'equa ripartizione al 33 per cento. Invece abbiamo il doppio della mobilità veicolare privata. La mobilità attiva è invece molto bassa e sappiamo quanto sia importante non solo per l'ambiente ma anche per salute delle persone». La riflessione ha ora bisogno di stringersi verso una conclusione: «Abbiamo migliori tassi di immatricolazione di auto

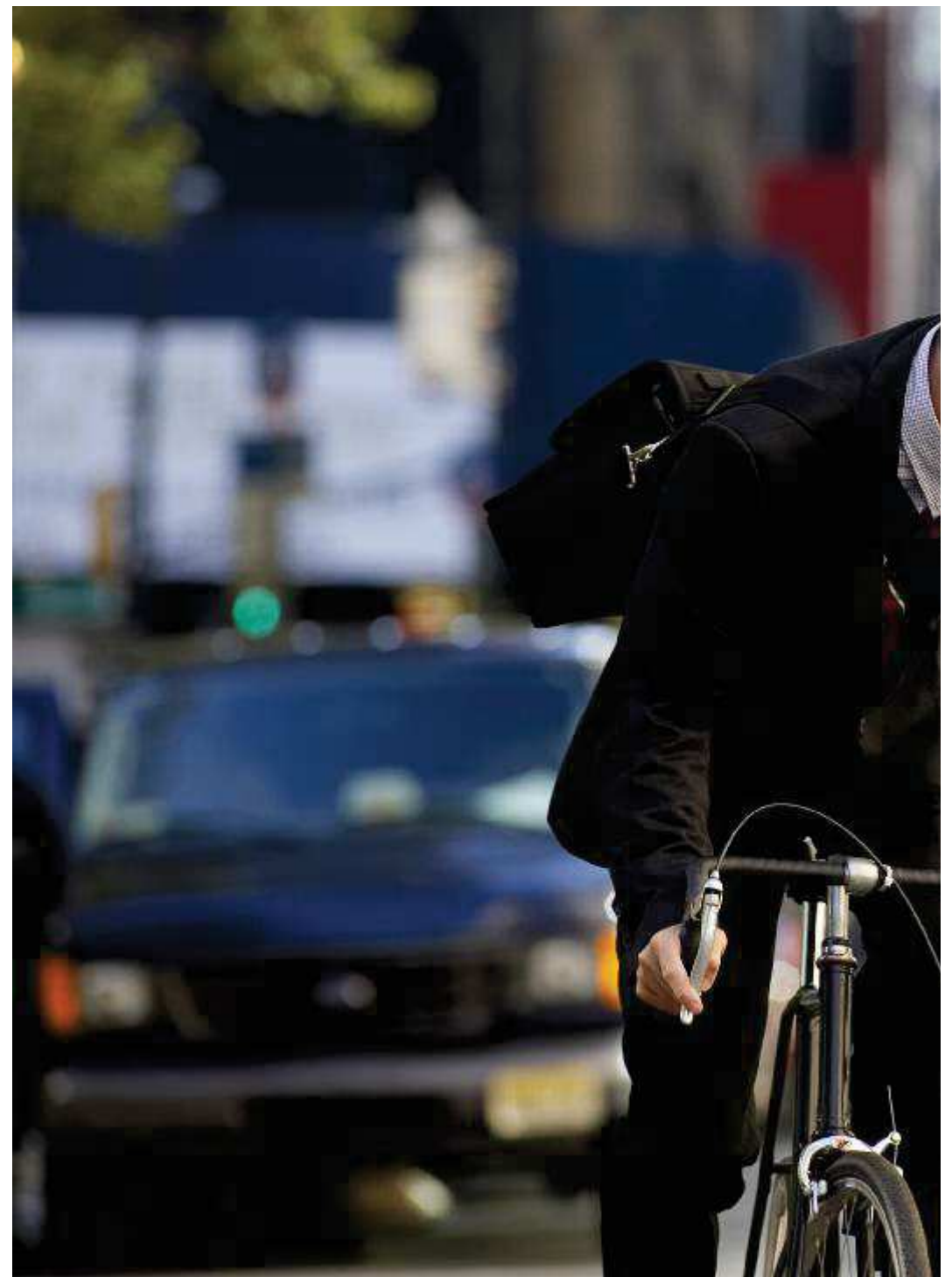
meno inquinanti e un ammodernamento del trasporto pubblico ma non basta, perché c'è un altro problema che si è verificato negli ultimi 30 anni, si tratta della dispersione». In che senso? È presto detto.

Gli insediamenti «È molto aumentata la dispersione abitativa e degli insediamenti. Non solo le abitazioni, ma anche le imprese si sono molto dispersi sul territorio. Lo *sprawl* urbano è una tendenza che ha un suo significato, perché si costruisce dove c'è spazio e dove i costi sono più bassi ma dove si crea dispersione, si crea anche una diversa domanda di mobilità. Vengono dispersi gli attrattori e i generatori di mobilità». Nonostante quello che abbiamo visto durante la pandemia, i dati parlano chiaro e dicono che «non è aumentata la mobilità di prossimità entro 2 chilometri che, anzi, è diminuita dal 38 al 32 per cento dal 2001 al 2020. È invece aumentata dal 17 al 22 per cento la mobilità di medio raggio. È un cambiamento che può sembrare controintuitivo ma non lo è. La pandemia è durata tanto ma non abbastanza da far cambiare le abitudini relative alla mobilità. L'unica cosa che ha fatto di positivo è che ha avuto la capacità di aumentare la mobilità di prossimità ma soprattutto la mobilità attiva, anche se questi cambiamenti sono durati poco».

Conseguenze e prospettive «Dopo la pandemia, il traffico in realtà è aumentato, con diminuzione del trasporto pubblico. Su di poco la mobilità attiva. Tutto questo si legato all'aumento della mobilità di medio raggio da 10 a 50 km. A ogni censimento aumenta la quota di persone che va a lavorare fuori dal Comune in cui vivono. Una persona su due cambia Comune per andare al lavoro. È un elemento che non funziona nel sistema di mobilità: è aumentata la distanza degli spostamenti. Spostandosi per più chilometri con vetture vecchie, le persone inquinano di più. Auto nuove e meno inquinanti? Lo stiamo facendo con discreti risultati. Più soldi da ministeri e governo per avere un rinnovamento del parco pubblico? Lo stiamo facendo. La cosa davvero difficile è cambiare le abitudini di vita. Servono politiche di tipo territoriale e urbanistico. Se, da una parte, si disperdono gli insediamenti, questo non deve peggiorare la mobilità. Ecco perché si elaborano i Pums, i piani urbani per la mobilità sostenibile e quelli metropolitani che sono ancora meglio perché cercano di mettere a sistema le esigenze di territori più vasti e in definitiva si deve ragionare di area vasta. Questi piani valutano dove siano i generatori e gli attrattori di mobilità e dove sono i flussi da variare in maniera più sostenibile possibile».

**Il 25 per cento di CO2 è prodotto dalle auto
Di questa percentuale il 75 è da mezzi di terra**

Dopo la pandemia il traffico in realtà è aumentato perché c'è più utilizzo delle auto



LO STRUMENTO

I Piani urbani organizzano le esigenze dei territori

Come accennato dal prof. Matteo Colleoni dell'Università di Milano-Bicocca, gli strumenti per disegnare la mobilità del presente e del futuro sono i Pums, i Piani urbani per la mobilità sostenibile o, ancora meglio, quelli che disegnano i perimetri più ampi delle aree metropolitane. Ma di cosa si tratta esattamente?

Il Piano urbano della mobilità sostenibile, Pums appunto, è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità degli individui e con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita. La finalità dei Pums è quella di orientare le politiche e la programmazione della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine con un orizzonte di almeno dieci anni.

Secondo le linee guida europee e le normative nazionali, la pianificazione della mobilità urbana comprende un «insieme correlato di azioni che si sviluppano e si coordinano con i piani urbanistici e ambientali del territorio, per far fronte alle esigenze di mobilità di chi vive la città metropolitana, con l'obiettivo di «sviluppare un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane in maniera più sostenibile e integrata».

Il Pums introduce, rispetto ai precedenti piani che venivano redatti in passato e che hanno sempre cercato di organizzare i flussi di traffico delle

aree urbane, un'innovazione che viene ritenuta fondamentale: mette al centro le persone, spostando l'obiettivo rispetto alla "semplice" gestione del traffico automobilistico.

Proprio per questo motivo, i Pums si ispirano e promuovono «i principi di partecipazione attiva, di integrazione, di pianificazione e coordinamento, monitoraggio e valutazione». Si tratta, quindi in definitiva, di quei principi guida che rendono i cittadini e il territorio i protagonisti principali della costruzione del piano e della sua attuazione.

I Pums prevedono un approccio integrato su tutte le forme di trasporto utili alla mobilità, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta.

Secondo gli esperti e i protagonisti di un segmento così delicato come quello della mobilità, i piani devono perseguire alcuni particolari obiettivi di carattere generale: innanzi tutto ci sono l'efficacia e l'efficienza del sistema di mobilità; poi è impossibile non pensare alla sostenibilità energetica ed ambientale e, quindi, c'è da considerare un aspetto per nulla secondario quando si parla della mobilità, ossia quello della sicurezza stradale.

Da ultimo, ma non meno importante, c'è da considerare la sostenibilità ci carattere socio-economico quando si compila il Piano della mobilità urbana sostenibile. K.Z

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Più possibilità di scelta per muoversi E il pianeta ringrazia

«L'intermodalità è la chiave per raggiungere i migliori risultati in termini di spostamenti ma anche pensando all'ambiente»

■ Se credete che sia impossibile trovare la ricetta migliore per una mobilità che sia davvero sostenibile, sbagliate. La ricetta c'è ed è piena di ingredienti. Più ce ne sono, meglio è. Anzi, restano in tema mangereccio, forse sarebbe meglio fare un parallelismo con un menù di un ristorante: più i cittadini possono scegliere come muoversi è meglio è per la sostenibilità. Ancor meglio se il cittadino sceglie tanti piatti differenti per il suo pasto. Uscendo dalla metafora, più modalità di trasporto sceglie, meglio il cittadino fa per il pianeta già dispone di un veicolo poco inquinante, ed è la palissiano, mentre potrebbe essere Il professor Matteo Colleoni, docente all'Università di Milano-Bicocca e consulente del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo spiega molto bene.

Intermodalità «Se un soggetto prende la propria auto elettrica e la parcheggia nella stazione dei treni, possiamo dire che tiene un comportamento virtuoso e sostenibile. Certo - prosegue il prof. - Sarebbe meglio che si spostasse in bici, ma è difficile pretenderlo se il cittadino deve spostarsi per 25 chilometri. Questo però è un esempio di intermodalità». Ed è proprio questa la parola chiave. La parola non è semplice, tanto che perfino il correttore la sottolinea in rosso marchiandola come un errore. E invece è proprio su questa intermodalità che bisogna puntare. Proviamo a partire dalle basi, per capire cosa significhi. Banalmente, Wikipedia spiega che il trasporto intermodale «è una metodologia di trasferimento delle merci che utilizza "unità di carico" standardizzate (in genere container) atte a poter essere facilmente spostate da un mezzo di trasporto (nave, camion, treno) all'altro per giungere a destinazione». Questa definizione va però cucita sul trasporto persone: «I dati ci dicono che la quota di intermodalità è aumentata - rivela il docente dell'Università di Milano-Bicocca - Si stanno facendo largo auto meno inquinanti e più intermodalità. Per un sistema a alta dispersione come quello del Veneto, questa è l'unica soluzione

Il caso Veneto Auto meno inquinanti e più intermodalità: unica soluzione in un sistema disperso nel Triveneto. «Il Veneto è una bellissima regione - specifica Colleoni - ma anche una bellissima realtà urbana. In questo contesto, le persone si spostano soprattutto in auto. Per questo i Pums, i piani urbani di mobilità sostenibile, devono trovare una soluzione che guardi all'integrazione. La mobilità privata, per esempio, può essere supportata da quella pubblica attraverso forme di integrazione modale. Così come potrebbe succedere per la



Il prof. Matteo Colleoni

mobilità attiva: si arriva in bici o a piedi fino alla stazione e poi si sale in treno. Sono sistemi integrati di servizi ed è per questo che, negli ultimi anni, insistiamo con i sistemi integrati».

Insieme Sistemi integrati di servizi. Quattro parole che profumano di futuro. «Anche in questo settore in questi anni stiamo iniziando a insistere sui sistemi integrati - ricorda Colleoni - qui iniziamo negli ultimi anni sui sistemi integrati, perché prima c'era molto settorialismo. I diversi segmenti del sistema di mobilità si devono integrare. Certo, magari nel centro di Milano o in quello di Berlino non ce n'è bisogno perché a piedi o con i mezzi pubblici si arriva ovunque ci sia un "attrattore" di mobilità che risultano tutti vicinissimi». C'è però un "piccolo" problema in merito: «Gli italiani - prosegue il docente - Vivono soprattutto nelle aree suburbane o periurbane ed è per questo che è più che mai necessario lavorare su sistemi integrati di

mobilità: ci stiamo provando e stiamo cercando di farlo».

La difficoltà Compilare un Pums non è semplice, bisogna tenere a mente tantissime variabili. Uno dei "segreti" lo svela il professor Colleoni: «Bisogna essere in grado di capire come i Piani urbani di mobilità sostenibile possano essere interpretati alla luce dei bisogni delle imprese che stanno nelle aree periferiche. Come può la mobilità dei camion essere integrata con forme di mobilità sostenibile? In sistemi così dispersi come quello Veneto, per esempio, bisogna pensare a sistemi integrati di mobilità. Il trasporto su strada, per esempio, si integra con quello su ferro e con la micromobilità attraverso una visione di insieme con cui più attori interloquiscono. Certo, l'Italia non è ai livelli di Svizzera, Francia, delle Fiandre o dei Paesi nordici. Quando hai la probabilità di usare più modi di trasporto, lì c'è grande propensione alla sostenibilità. Laddove ci sono le situazioni migliori anche dal punto di vista della qualità ambientale, ci sono più possibilità di spostarsi in maniera differenziata. Viceversa, spostarsi solo in auto corrisponde a bassi livelli di sostenibilità ma, per assurdo, anche spostarsi solo con mobilità attiva: basta pensare ai paesi poveri in cui i cittadini possono muoversi solo a piedi».

Come nella vita Colleoni conclude: «Quando si ha la possibilità di articolare al meglio riposo, lavoro, relazioni, amicizia, si vive meglio e questo vale anche per la mobilità. Il sistema di mobilità integrato cambia la domanda di mobilità che diventa più virtuosa. Il cittadino non ha più motivo per non adottare questo spostamento che aumenta la qualità. Le indagini Eurobarometro raccolgono dati sulla soddisfazione del trasporto pubblico nei Paesi europei e qui in Italia c'è il 20 per cento di insoddisfazione; in Germania siamo al 3 per cento. Ci sono tantissime cose da fare per un miglioramento della mobilità attiva: marciapiedi idonei, sedute attrezzate, posti ombreggiati w aumentare il verde così come spostare le vetture più distanti. Sono tutti elementi importanti perché per muoversi a piedi devi essere accompagnato. Occorre pensare alla mobilità per andare a lavorare; lì ci battono le altre realtà europee. Gli obiettivi ministeriali puntano a piccoli ma significativi aumenti. Un ottimo esempio di integrazione è quello di portare la bicicletta sui treni e deve essere permesso nella maniera migliore. Una delle cose più importanti è quella di tenere sempre presente la cura dell'insieme. I pezzi di mobilità devono essere composti in un puzzle armonioso». **Karl Zilliken**



Importante risolvere il problema legato alla mobilità sostenibile per raggiungere i luoghi di lavoro

Dove aumentano i sistemi di trasporto La qualità ambientale risulta più elevata

I tanti pezzi di mobilità devono unirsi in un unico grande puzzle con pezzi composti in armonia