

# Mobilità sostenibile vo cercando

Veicoli elettrici, potenziamento del trasporto collettivo, piste ciclabili e aree pedonali. Sono le tappe di un processo necessario per la qualità della vita dei cittadini e dell'ambiente. Ne parliamo con **Anna Donati**, esperta di tutela del territorio e dei sistemi urbani di mobilità

**«È ottimo che si investa nell'alta velocità, soprattutto al Sud, ma attenzione a non dimenticare il trasporto locale e le reti metropolitane»**

**di Donatella Coccoli**

**S**iamo tra i Paesi più motorizzati d'Europa, rispetto al numero degli abitanti: oltre 600 auto ogni mille persone. Al tempo stesso i nostri mezzi pubblici sono tra i più vecchi in circolazione e rispetto alla media dei Paesi europei abbiamo meno della metà di linee metropolitane (42,5%), poco più della metà di linee tranviarie e il 56,1% di linee ferroviarie suburbane. Di fronte a questi dati del 18esimo Rapporto mobilità Isfort 2021, appare del tutto evidente che la mobilità sostenibile sia una delle questioni chiave per la transizione ecologica. Dopo il voto del Parlamento europeo sullo stop alle auto diesel e a benzina dal 2035 - ora inizierà il confronto con il Consiglio europeo -, abbiamo chiesto ad Anna Donati di delineare la situazione in cui ci troviamo. Già deputata per i Verdi e senatrice per la lista Insieme con l'Unione, Anna Donati è stata assessore alla mobilità a Bologna, a Napoli nella giunta De Magistris e da marzo è presidente e amministratore delegato di Roma servizi mobilità e continua ad essere molto attiva sul fronte ambientalista.

**Anna Donati, come giudica il voto a Strasburgo sullo stop alle immatricolazioni di auto a benzina, Gpl e diesel dal 2035?**

Lo giudico molto positivamente. Su questo obiettivo, come associazioni ambientaliste abbiamo lavorato sodo per almeno due anni. E il motivo è presto detto: il trasporto su strada è responsabile del 26% di emissioni di gas serra. Quindi è chiaro che se si vuol decarbonizzare secondo gli obiettivi che la Commissione europea si è data - meno il 55% al 2030 e zero emissioni nel 2050 - si deve cominciare subito. Purtroppo non c'è più tempo. Abbiamo bisogno di veicoli elettrici, da quelli privati a quelli commerciali fino agli autobus e alla bici con pedalata assistita.

**In Italia sono subito emerse preoccupazioni: dal mondo del lavoro, dell'automotive in particolare, ma anche dalla politica.**

Il processo è necessario ma va governato. È una svolta per la giusta transizione che va attuata con azioni precise per riconvertire il settore della produzione di auto a motore termico, e cioè attraverso un vero e proprio progetto industriale e con un dialogo con il sindacato e le aziende mentre il soggetto pubblico - governo e Parlamento - deve dare una missione molto chiara in questa direzione. Come associazioni abbiamo contestato fortemente il punto di vista e le dichiarazioni del ministro per la Transizione ecologica

Cingolani - diverso l'atteggiamento del ministro delle Infrastrutture Giovannini - quando a proposito dello stop alle auto ha parlato di una prospettiva "lacrime e sangue". Ecco, noi ambientalisti la pensiamo esattamente all'opposto.

**Vale a dire?**

Se non si fa nulla, se non si prendono queste decisioni anche molto nette, se non si governano i processi di cambiamento, se non si danno aiuti al sistema industriale, sarà davvero una stagione "lacrime e sangue". I Paesi del Nord Europa hanno già anticipato lo stop al 2030 e tutto il mondo dell'automotive sta andando in questa direzione. In Italia c'è un sistema della componentistica che lavora soprattutto con la Germania e se non si mette rapidamente in linea con la nuova strategia, rischia di rimanere tagliato fuori. Su questo tema della trasformazione del processo produttivo, della necessità di un cambiamento energetico e delle energie rinnovabili che sono fondamentali, abbiamo creato un tavolo permanente, un'alleanza "Lavoro e clima per una mobilità sostenibile" con la Cgil Piemonte, con la Fiom, con altre associazioni tra cui Legambiente, Transport & Environment, Wwf e la campagna Sbilanciamoci, proprio per dare vita a un'alleanza sociale. Il governo ha dato 8 miliardi all'automotive, noi pensiamo che queste risorse debbano andare alla ricerca e al riuso delle batterie, al sistema industriale per ammodernarsi senza perdere posti di lavoro. In questo modo, poi, crescendo il numero dei veicoli elettrici che vengono acquistati, i loro prezzi possono abbassarsi.

**La guerra russa all'Ucraina potrebbe essere un ostacolo alle politiche di contrasto al Climate change?**

Quando ci sono emergenze si tende a intervenire sul presente. Però, paradossalmente, anche la guerra ci ha indicato che noi dobbiamo fare presto la transizione ecologica. Sull'energia, il Paese deve essere più indipendente, sia dal punto di vista delle comunità energetiche che delle rinnovabili. In questo momento dipendiamo dalla Cina per quanto riguarda le batterie, ma già due anni fa Bruxelles ha promosso un'alleanza europea per le batterie per cui dovranno sorgere delle gigafactory anche in Italia, a Termoli e una più piccola a Teverola (Caserta). È fondamentale che nel processo di transizione si parli di energie rinnovabili e di batterie e se si creano interdipendenze, che almeno siano di ambito europeo. Capisco che nell'emergenza il governo cerchi gas in altri Paesi, ma la prospettiva non è il gas, sono le rinnovabili.

**Una fetta enorme di risorse, più di 60 miliardi, tra gli investimenti del Pnrr e i fondi del Piano complementare, va al ministero delle Infrastrutture e della mobilità sosteni-**

**bili. Possiamo recuperare il ritardo?**

Si tratta, è vero, di una fetta enorme di risorse che però non dobbiamo sprecare. Noi associazioni già a dicembre 2020 abbiamo stilato un documento con delle obiezioni che il ministro Giovannini in parte ha raccolto. Abbiamo fatto presente che le città sono il cuore dei problemi della mobilità, ma parlando di infrastrutture e di investimenti nel Pnrr, hanno troppo poco spazio, rispetto per esempio all'alta velocità ferroviaria verso cui vanno moltissime risorse. Insomma, è ottimo che si investa nelle ferrovie ma attenzione a non investire troppo sulle tratte di lunga distanza - tranne gli adeguamenti nel Mezzogiorno che servono perché è rimasto indietro - perché il nodo è costituito dal trasporto ferroviario locale e dalle reti di trasporti metropolitani. Il ministro, devo dire, ha dato una nuova missione alle ferrovie dello Stato e il trasporto locale sembra stia risalendo nell'agenda. Vedremo nei fatti cosa accadrà.

**Cosa ci dice dei Pums, i Piani urbani per la mobilità sostenibile per i centri urbani sopra i 100mila abitanti? Funzionano? Ci sono città all'avanguardia?**

La stagione dei Pums - che seguiamo come Kyoto club nel nostro rapporto Mobilitaria - è importante perché si tratta di piani decennali che derivano da linee guida europee e costituiscono il documento di riferimento attraverso cui capire gli investimenti necessari che vanno insieme con l'ammodernamento dei mezzi (ad esempio gli autobus) e con il sistema di regolazione delle zone a traffico limitato. Il prossimo passo sono le Low emission zone, cioè puntare a vietare il traffico a sempre più auto da qui al 2030 partendo da quelle più inquinanti. Una strategia adottata a Milano con l'area C centrale. Bologna entro il 2025 toglierà dalla Ztl del centro storico tutti i veicoli fino a Euro 5, una classe all'anno. Questi cambiamenti naturalmente devono andare di pari passo con il potenziamento del trasporto pubblico collettivo. Milano ha una buona rete tranviaria, ha 4 metropolitane, la sharing mobility, un sistema ferroviario che sta riorganizzando. Per Roma, che deve recuperare terreno sulle reti tranviarie e metropolitane, sono state destinate significative risorse. Adesso bisogna realizzare gli interventi, ma non è facile perché non interveniamo nel deserto: Roma è una città densa, piena di auto, zone tutelate, parchi, vincoli archeologici, paesaggistici. Ma intanto si tratta di rimettere in strada tutto quello che è possibile, facendo la manutenzione dei mezzi che negli ultimi anni è stata molto carente.

**I due anni di pandemia cosa ci hanno insegnato in tema di****mobilità sostenibile e attiva?**

Questi due anni sono stati importanti in positivo per la mobilità attiva e per la crescita di un'idea della città dei quartieri e del commercio di prossimità, per la rivalutazione dello spazio urbano dove viviamo. Viceversa, è stato un periodo molto negativo, e ancora infatti non ci riprendiamo, per il trasporto collettivo. Siamo passati dal -80% di uso dei mezzi pubblici al -50% e adesso secondo gli ultimi dati siamo ancora al -30% rispetto al pre pandemia. E l'uso dell'auto non è diminuito, anzi, sta recuperando purtroppo molto di più dell'utilizzo dei mezzi pubblici. Per questo motivo bisogna accelerare gli investimenti stabili sulla mobilità ciclabile, sui percorsi pedonabili, ma soprattutto nel trasporto collettivo. In Italia ci sono 638 auto ogni mille abitanti, mentre Paesi come la Francia e la Germania ne hanno 470. È un problema. Ma a questo proposito voglio citare ancora il caso di Milano.

**Che cosa è successo a Milano?**

Dal 2010 al 2020 la città è passata da 600 auto per mille abitanti a 500. Se quindi si fanno provvedimenti di regolazione (area C e area B), potenziamento del trasporto pubblico, tranvie, metropolitane, autobus (è prevista una flotta di mezzi elettrici entro il 2030), sharing mobility, mobilità attiva in bicicletta, piazze per la sicurezza stradale, percorsi scolastici, ecco, se si realizzano questi interventi, anche il cittadino incallito nell'uso dell'auto tende a ridurre l'utilizzo. Poi stiamo assistendo a fenomeni nuovi, i giovani non hanno l'idea dell'auto di proprietà, tendono ad usarla quando gli serve. Sta cambiando una cultura dell'auto. Certo, è un processo complesso che non si misura giorno per giorno, occorre fare anche una comunicazione più efficace, i "divieti" vanno spiegati, così come i vantaggi che ne derivano. Serve un cambiamento reale ma anche culturale. E i cittadini devono essere coinvolti in questa necessità di cambiamento.