volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Traffico e qualità dell'aria nelle nostre città

Autore: Beppe Gamba

Nei giorni scorsi il Kyoto Club insieme a CNR-IIA ha presentato il Rapporto Mobilitaria 2021 (*https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/Rapporto-MobilitAria2021-2-1.pdf*) che illustra l'evoluzione della mobilità, della qualità dell'aria e delle politiche indotte da mesi di restrizioni alla circolazione e alle attività economiche.

L'esplosione della pandemia e il *lockdown* severo dei primi mesi del 2020 hanno ridotto per un breve periodo, ma in modo significativo, il traffico e le concentrazioni degli inquinanti. Nella primavera dello scorso anno abbiamo riscoperto cieli puliti, animali selvatici circolanti sulle nostre strade, silenzio e pace nei quartieri. Le concentrazioni di inquinanti atmosferici registrate nelle nostre città sono state solo in parte coerenti con le aspettative. L'andamento annuale delle concentrazioni di ossidi azoto (NOx) mostra una correlazione diretta con il calo della mobilità autoveicolare dei primi mesi e la successiva ripresa del traffico. Anche a seguito delle riaperture di metà anno i valori medi di NOx sono rimasti nella maggioranza delle città inferiori, seppure di poco, ai valori degli anni precedenti. Solo Milano ha registrato un valore medio leggermente superiore. Diverso l'andamento delle famigerate polveri sottili PM10 e PM2,5 per le quali, se le concentrazioni medie nelle città analizzate nel rapporto rimangono sotto il limiti, diverse città registrano anche nel 2020 superamenti del limite giornaliero per più di 35 giorni nel corso dell'anno. Le situazioni peggiori sono, come sempre, Torino, Milano, Venezia, Napoli e Cagliari, in ordine di gravità. Bologna e Roma sono tornate dopo alcuni anni a sforare il limite.

L'andamento in parte divergente delle due categorie di inquinanti non sorprende poiché gli ossidi di azoto sono più direttamente correlati alle emissioni degli autoveicoli a motore, mentre le concentrazioni delle polveri sottili sono influenzate, anche attraverso meccanismi di ricondensazione secondaria, da numerosi settori, alcuni dei quali toccati solo in parte o per nulla dalle misure di confinamento, come l'agricoltura, il riscaldamento degli edifici e il traffico merci *(cfr. gli studi di ARPA EMILIA ROMAGNA https://www.snpambiente.it/2020/01/28/qualita-dellaria-nel-bacino-padano-le-molteplici-cause-di-un-problema-complesso/*).

Il Rapporto Mobilitaria 2021 mostra che nel corso del 2020 il tasso di motorizzazione (n. di autoveicoli per n. di abitanti) delle città italiane è rimasto pressoché stabile ed elevato se rapportato ad analoghe aree metropolitane europee, con una leggera contrazione al centro nord e un lieve incremento nelle già congestionate città del Sud; si registra un incremento della presenza di vetture elettriche e ibride e in alcuni casi una leggero decremento di auto a benzina e diesel. La vera "novità", anche se non sono ancora disponibili dati di offerta/domanda, è stato il calo drastico nell'uso dei mezzi pubblici, sia per il rispetto del distanziamento a bordo sia per la ritrosia a utilizzare mezzi

potenzialmente insicuri, sia infine come conseguenza del lavoro da remoto e della DAD.

Sebbene in alcune città si sia cercato di potenziare rapidamente l'offerta di mezzi pubblici (impegnati nel corso del 2020 ben 300 dei 390 milioni stanziati dal Governo), in generale non son stati armonizzati gli orari della scuola e della città con quelli del trasporto pubblico. Molte città hanno adottato piani straordinari e misure speciali per la mobilità, con numerosi, a volte significativi, casi di estensione delle reti della mobilità ciclistica e pedonale e conversioni di strade ad alto scorrimento in Zone 30 e 20 che hanno favorito il boom della micromobilità; è cresciuta la condivisione di mezzi a due ruote, mentre è calato il car sharing. Si sono anche diffuse misure più creative e di nicchia, come, ad esempio, il finanziamento dei voucher taxi e di auto con conducente, la consegna domestica della spesa e dei farmaci. Però la misura più diffusa è stata sicuramente la sospensione delle zone a traffico limitato e del pagamento della sosta, nel tentativo di sopperire al calo dell'uso del mezzo pubblico. Complessivamente, con la fine delle restrizioni più severe, anche in presenza di un diffuso ricorso al lavoro da remoto e alla DAD nella seconda parte dell'anno, il traffico delle città è tornato a livelli vicini e qualche volta superiore a quelli ante pandemia.



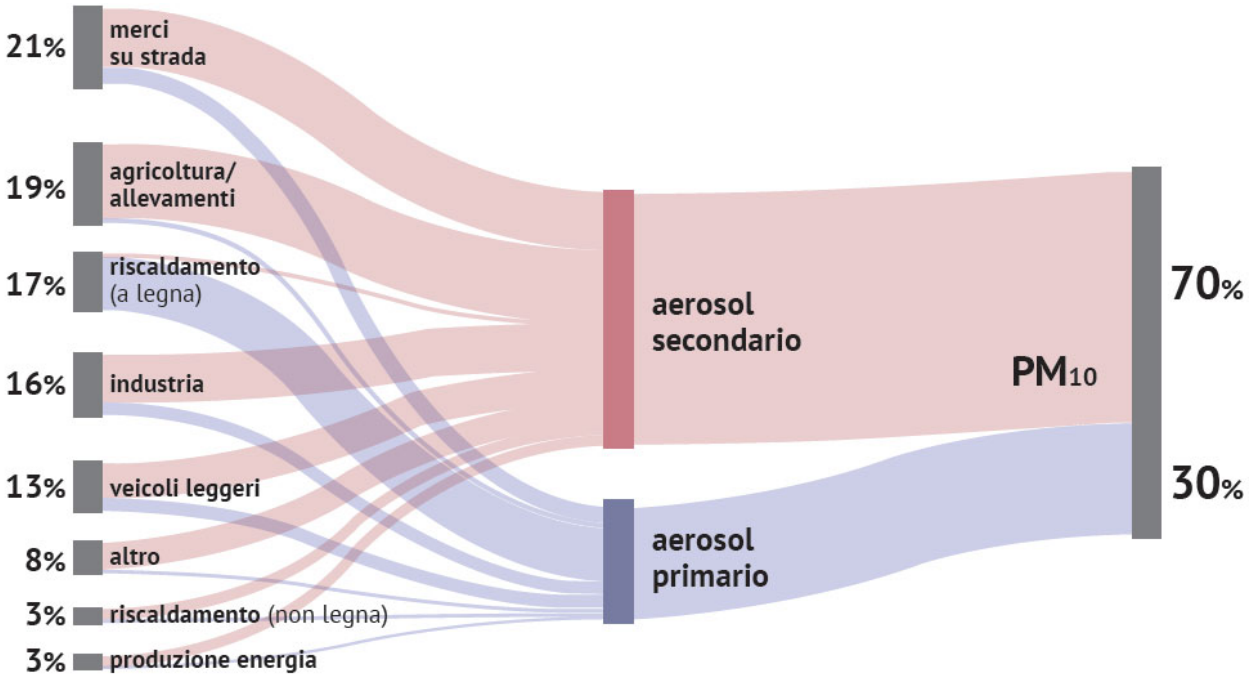
Lo shock pandemico ha dato una forte spinta all'adozione di misure in precedenza poco condivise. Il Rapporto rileva una novità positiva nel rinnovato interesse sull'utilità degli spazi pubblici, il distanziamento e l'uso di spazi all'aperto, la "liberazione" di spazi costruiti o recintati e la loro conversione in aree verdi e pedonali; maggiore attenzione è stata anche posta negli interventi di moderazione del traffico e di riqualificazione urbana.

Le misure nazionali, in parte già presenti, ma accelerate dalla crisi, hanno riguardato aiuti al Trasporto Pubblico Locale (con l'acquisto di bus Euro 6), gli incentivi alla mobilità sostenibile con i vari Buoni Mobilità, estensione del Mobility Manager, le modifiche al Codice della strada (ciclabilità, aree pedonali, controllo autovelox, telecamere ZTL, regole per la micromobilità elettrica), risorse per corsie ciclabili e infine gli incentivi per il rinnovo del parco autoveicolare (purtroppo finanziati anche gli euro 6) e la rottamazione e l'acquisto di motoveicoli elettrici. In sintesi però le conclusioni del Rapporto evidenziano il fatto che, nonostante le drastiche misure di confinamento abbiano fermato o rallentato molte attività inquinanti e stimolato azioni di riconversione "green", anche nel corso del 2020 i limiti e gli standard di qualità dell'aria sono stati superati in ampie aree del Paese. Senza politiche coerenti e modifiche strutturali dell'offerta di mobilità e trasporto non si imbocca veramente una traiettoria che porti le nostre città a livelli di vivibilità e qualità dell'aria coerenti con gli obiettivi delle politiche nazionali ed europee.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) appena approvato, che deve attuare le strategie del piano Next Generation EU, potrebbe essere l'occasione giusta, ma purtroppo non va nella direzione auspicata. Il PNRR non considera evidentemente prioritario il trasporto rapido di massa se, a fronte di progetti presentati dalle città italiane (Bando ministero Infrastrutture scaduto a inizio 2021) per un valore di 11 miliardi, stanzia 3,6 miliardi, sufficienti in ipotesi a realizzare 240 km di reti: 11 km di metropolitane, 85 di reti tramviarie, 120 km di filovie e 15 km di funivie! Sul piano della mobilità ciclistica vengono stanziate risorse per 570 km di "piste ciclabili urbane" (erano previsti 1000 km nella "bozza Conte") e 1250 km di "piste ciclabili turistiche" (erano 1626 km nella precedente bozza). Secondo Mobilitaria, in base ai PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) sarebbe possibile invece realizzare entro il 2026, ben 5000 km di ciclovie urbane e 10.000 km di ciclovie turistiche e collegamenti extraurbani, trattandosi, tra l'altro, di infrastrutture più velocemente cantierabili di strade e ferrovie, ma servirebbero investimenti di oltre tre volte superiori alle somme stanziate dal PNRR allo scopo! Per il rinnovo della flotta autobus, che resta un obiettivo essenziale per decongestionare le città, sono necessari ? stime Kyoto Club e Transport&Environment ? 15.000 autobus elettrici per un costo stimato in almeno 5 miliardi, ma il PNRR stanzia una somma inferiore alla metà e prevede l'acquisto di 3360 autobus «a basse emissioni» e la realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica (elettrici? idrogeno? o metano?). Anche per la mobilità elettrica nei servizi e nei trasporti, l'attenzione del PNRR resta debole poiché si prevede la realizzazione di 21.255 punti di ricarica elettrica, insufficienti anche rispetto alle previsioni di rottamazione dei veicoli attuali con quelli elettrici e zero risorse sono previste per i veicoli commerciali leggeri elettrici, da impiegare nella consegna urbana delle merci. Infine

investimenti di una certa importanza sono destinati a incrementare il servizio ferroviario (circa 25 miliardi) ma solo un terzo è destinato alle reti regionali, ai nodi urbani e alle linee di collegamento trasversali, oggettivamente poco per rispondere alla domanda di servizi per pendolari e trasporto locale, da sempre la cenerentola degli investimenti infrastrutturali.

In conclusione il PNRR costituirà di questo passo un'altra occasione sprecata sulla strada della transizione ecologica e dell'ammodernamento dei servizi di mobilità e trasporto.



Meccanismi di formazione del PM10 – Arpa Emilia Romagna
https://i0.wp.com/www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2020/01/pm10eq_emiliaromagna_prepair.jpg?fit=998%2C527&ssl=1

La foto in homepage: Photo by CJ Toscano on Unsplash
La foto nell'articolo: Photo by Shushan Meloyan on Unsplash