

“È tempo di muoversi”

MOBILITÀ Coordinamento delle strategie, continuità di risorse e coraggio politico. Sono le tre “c” che mancano al nostro Paese per far decollare la nuova mobilità sostenibile. Ne è convinta Anna Donati, esperta di trasporti con una lunga esperienza ambientalista, in Parlamento e da assessora a Bologna e Napoli. Nel libro “Muoversi in città” che ha appena curato sottolinea il “grande paradosso”: sulla mobilità si lavora sempre a strategie strutturali di lungo corso, nel frattempo le politiche quotidiane assecondano l’invasione di auto rendendo impossibile il cambio di rotta.

«In verità negli ultimi 5 o 6 anni alcuni Comuni hanno fatto qualche passo avanti - spiega Anna Donati - ma sempre in modo frammentario. Basti pensare che a livello governativo non c’è un ufficio dedicato al tema della mobilità in città, non c’è una testa unica per definire un piano industriale e raccordare le buone esperienze. Le competenze sono sparse fra Trasporti, Ambiente e Sviluppo economico».

Questo cosa comporta nell’agire concreto?

Che le città sono abbandonate a se stesse e si agisce sulla base del coraggio dei singoli sindaci senza sentirsi le spalle “coperte”. Quindi si assiste spesso a fughe in avanti e ripensamenti repentini. Dove si tiene duro gli interventi danno risultati, ma andare avanti così è faticoso ed ha il respiro corto.

Quali sono le priorità da affrontare oggi?

Sicuramente la sfida di connettere le periferie per battere l’esclusione sociale e l’accessibilità negata. Le aree centrali le abbiamo un po’ svuotate dalle auto, ma non si è aggredito il fenomeno di area vasta. Il ridisegno delle Città metropolitane può essere l’occasione. Poi bisogna svecciare la classe



di governance e sfruttare le nuove tecnologie: dall’infomobilità sino alle auto senza guidatore.

Però le risorse sono poche e diminuiscono...

La cosa più importante è

Intervista con Anna Donati, già parlamentare e assessora a Bologna e Napoli: in Italia sono state fatte tante belle cose, ma manca una strategia che dia respiro alla forte voglia che c’è di mobilità sostenibile

dare stabilità e continuità agli investimenti nella nuova mobilità. C’è stata un’enorme sproporzione, ad esempio, tra quanto si è investito nell’Alta velocità e quanto nelle città: i servizi ferroviari metropolitani sono stati lasciati al 30% delle potenzialità. Eppure lì c’è do-

manda vera e urgenza di mezzi. Togliere fondi al trasporto pubblico pensando di risparmiare è un errore grave, perché poi diventa difficilissimo recuperare gli utenti.

La crisi sta riducendo gli spostamenti: si è innescata un’inversione?

No, perché anche se il tas-

so di motorizzazione privata ha smesso di crescere le altre modalità non se ne sono avvantaggiate: il trasporto pubblico è rimasto fermo o persino arretrato. Non ci si può “affidare” alla crisi, come per il calo dello smog, in assenza di un vero cambio negli stili di vita. C’è il rischio che

con la ripresa, pur auspicabile, tutto torni come o peggio di prima.

Un cambio di mentalità in corso c’è: quello del passaggio dalla proprietà all’uso dell’auto. Lo “sharing” è promettente?

Sì, è un fenomeno vivace e interessante che riduce la privatizzazione dello spazio pubblico urbano. Dobbiamo però monitorarne gli effetti, verificando che comporti un minor consumo di carburante e una riduzione delle vetture in circolazione. Lo “sharing” fino ad oggi è stato sostenuto e incentivato, ma se diventa “traffico” aggiuntivo non va bene. Se poi consideriamo che il 46% degli spostamenti giornalieri in città non superano in media i 5 km e il 24% è sotto i 2 km la vera sfida è andare a piedi o in bici.

Già le bici, sono rimaste una “Cenerentola”...

Nelle città medie del Nord sono una realtà. Da Roma in giù è una tragedia e le grandi città sono in ritardo. Per la ciclabilità ci vogliono strategie costanti e soluzioni ritagliate su ciascun territorio. Sono importanti le “Velostazioni” per evitare i furti e favorire l’intermodalità. La voglia di muoversi in un altro modo è fortissima, c’è una maggioranza ecologica silenziosa che non viene percepita nelle stanze dei bottoni. Ben venga allora l’idea degli attivisti bolognesi e romani di Salvaiciclisti di far emergere la rappresentanza della partecipazione dal basso.

Un’altra forza inedita per cambiare la mobilità, come rivela il vostro libro, sono le donne: usano di più i mezzi pubblici e vanno più degli uomini a piedi e in bici.

Sono comportamenti virtuosi che vanno sostenuti e curati con un’offerta adeguata e mirata. Bisogna poi pensare ad un trasporto “a misura di anziano” visto l’invecchiamento del nostro Paese.

LORENZO GRASSI



Folla di ciclisti in via dei Fori Imperiali a Roma durante una delle giornate di pedonalizzazione totale della strada. /EIDON

Un manuale di buone pratiche

MOBILITÀ Un “manuale” di buone pratiche ed esperienze sul campo per capire a che punto siamo e soprattutto dove stiamo andando nella mobilità sostenibile. Tante schede e approfondimenti frutto di un lavoro collettivo aggiornatissimo curato da Anna Donati e Francesco Petracchini. Tutto questo è il libro “Muoversi in città. Esperienze e idee per la mobilità nuova in Italia”, stampato dalle Edizioni Ambiente e realizzato in collaborazione con Kyoto Club. METRO



La sfera di cristallo

Una curiosità nel capitolo sulle emissioni a cura di Mario Zambrini.

- **Mobilità.** Ben prima dell’esplosione dello scandalo Volkswagen, Zambrini scrive: “I costruttori hanno affinato soluzioni tecnologiche per ridurre le emissioni solo durante i test”. Da anni la Ue sapeva dello scarto sino al 31% tra i dati dei test e l’uso su strada.