

MOBILITÀ SOSTENIBILE. Mazzolini (Ape Fvg): «Serve un diverso modo di concepire gli spazi urbani. Troppi mezzi in circolazione».

Stop alle città auto-centriche

Webinar, start up, fiere e persino dibattito politico: l'attenzione sul tema della mobilità sostenibile, in particolare quella urbana, è in costante crescita. Tecnici, amministratori e aziende dei più vari settori sono concordi sulle opportunità di rilancio e sviluppo per le economie locali legate a questo settore. La mobilità sostenibile è infatti diventata un notevole catalizzatore di fondi europei e nazionali, a partire dai 53,6 miliardi di euro stanziati dal Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) per le due tematiche "Transizione ecologica" e "Infrastrutture per mobilità sostenibile".

Eppure, se si guarda alle città del nostro territorio, sembra che non sia cambiato troppo negli ultimi 10 anni. Sono state realizzate alcune piste ciclabili e sull'onda delle iniziative di altre città sono sorti sistemi di bike sharing. Che sia per sensibilità al tema della sostenibilità o per ragioni economiche, la bicicletta in alcuni casi sta tornando in auge, senza contare che per alcune fasce di età – come studenti minorenni e anziani – rappresenta anche la modalità di trasporto individuale e autonoma prioritaria, e per questo motivo la rete ciclabile dovrebbe essere alla portata di tutti gli utenti.

I ciclisti rimangono però an-

cora una minoranza e la nuova frontiera è quella orientata alle colonnine di ricarica e ai parcheggi riservati o agevolati per le auto elettriche. Nonostante gli incentivi disponibili, però (si veda il box sotto) anche questa iniziativa stenta a ottenere risultati e anzi solleva alcuni dubbi legati a produzione dell'energia elettrica (se non proviene da fonti rinnovabili, non è pulita), smaltimento delle batterie, impatto sulle reti elettriche.

Quali prospettive dunque? «In Friuli-Venezia Giulia ci sono iniziative in direzione della sostenibilità, ma non è ancora cambiato il modo di concepire gli spazi urbani e le interazioni tra i loro vari utilizzatori – risponde **Matteo Mazzolini**, di Ape, l'Agenzia per l'energia per il Fvg. Ogni nuova piazza, parco o centro commerciale viene pensato con una facile via di accesso per le auto e ampi parcheggi, confermando che le città sono ancora auto-centriche». Secondo il direttore di Ape Fvg, «serve un cambio di mentalità» e per realizzarlo «non c'è bisogno di andare ad analizzare le virtuose città del nord Europa», «perché qualche buona pratica si può trovare anche in regione. Un esempio per tutti: Udine, con via Mercatovecchio, dove una strada con parcheggi è stata restituita a pedoni, biciclette e attività commerciali, o la sperimentazio-



ne di chiusura al transito nei weekend estivi per via Poscolle, che ha creato un nuovo spazio sociale dove prima i pedoni e biciclette erano quasi solo di intralcio». Volendo tendere lo sguardo oltre confine, a Parigi è stato lanciato il progetto "15-minutes city", poi diventato un obiettivo per molte altre città europee. L'iniziativa si basa sull'idea che se una destinazione è comodamente raggiungibile a piedi, in bici o con i mezzi pubblici (o una loro combinazione) entro 15 minuti, allora l'individuo sarà poco incline a utilizzare l'auto privata. Semplicemente perché conviene, sia in termini di tempo che economici. «In particolare, le città di piccola taglia come quelle del terri-



Nella foto a sinistra, Matteo Mazzolini, direttore di Ape Fvg

torio regionale sarebbero dei siti perfetti per implementare questa filosofia – suggerisce Mazzolini –, con cambiamenti minimi dal punto di vista infrastrutturale. Modelli di pianificazione della mobilità urbana come Utrecht e Friburgo o, per essere più vicini, Ferrara, potrebbero essere di ispirazione. In quest'ultima per esempio il 51% di tutti gli spostamenti in au-

to è inferiore a 5km (11% meno di 1km), e nel centro storico la velocità media è inferiore ai 20 km/h, quindi simile a quella in bicicletta». Mazzolini conclude: «Strade con meno auto sono strade più sicure e con una migliore qualità dell'aria, con externalità positive sulla salute stimate a 78 miliardi di euro in Europa. In termini ambientali ogni 7 km percorsi in bi-

cicletta invece che in auto equivalgono ad un kg di CO2 in meno in atmosfera, per 16 milioni di tonnellate annue in Unione europea, pari a 600 milioni di euro. Infine ciclo-mercato e cicloturismo possono essere un importante volano economico locale, con un valore di 57 miliardi nel 2016, e in continua crescita».

Francesco Locatelli

Acquisto di veicoli a basse emissioni

Ecobonus prorogati

Dal 2019, anche in Fvg, l'acquisto di veicoli a ridotte emissioni di CO2 è incentivato dagli incentivi nazionali del Ministero per lo Sviluppo Economico (Ecobonus). Nel decreto fiscale, approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri, è stata inserita la misura che rfinanzia l'Ecobonus, con 100 milioni di euro (una cifra inferiore rispetto a quanto previsto dalle prime bozze del dl, dove si parlava di 300 milioni).

Gli incentivi

L'intensità dell'agevolazione cambia a seconda della categoria del veicolo, dalla quantità di emissioni e dalla presenza o meno di un mezzo da rottamare, ma partendo da alcune caratteristiche inderogabili. Ad esempio, le automobili nuove (categoria M1) devono essere acquistate e



immatricolate in Italia entro il 31 dicembre 2021 con prezzo di listino non superiore a 50 mila euro compresi optional (IVA esclusa). Per queste, il contributo va dai 1500 ai 6000 euro, a cui si somma un ulteriore bonus subordinato allo sconto del venditore.

Le auto usate

Dallo scorso 28 settembre, l'incentivo è esteso anche alle auto usate, ma solamente con rottamazione di un veicolo

immatricolato prima del 2011 e intestato da almeno dodici mesi all'acquirente o a suoi familiari conviventi. Il bonus segue questo schema: 2000 euro per l'acquisto di un usato con emissioni inferiori a 60 g/km, 1000 euro tra 61 e 90, 750 euro per emissioni superiori ma entro i 160 g/km.

Sul sito ecobonus.mise.gov.it si possono verificare in tempo reale i fondi ancora disponibili.

Sara Ursella

Trasporti, i nodi da risolvere

In Fvg i veicoli incidono per il 17% sulle emissioni

Quello della mobilità è un problema noto, ma ancora in cima alla lista nelle cose da fare per ridurre le emissioni e raggiungere gli obiettivi europei di decarbonizzazione. Se guardiamo i grafici a livello mondiale sul peso del settore dei trasporti rispetto al totale delle emissioni di gas serra in un anno, troviamo che contribuiscono per il 16,2%, vale a dire 8,1 miliardi di tonnellate di CO2. Di questi, 5,9 miliardi derivano da trasporto su strada.

In Friuli-Venezia Giulia

Se zoomiamo sulle emissioni regionali, in Friuli-Venezia Giulia i trasporti incidono similmente per il 17% oltre a rappresentare il 67% della domanda regionale di prodotti derivati del petrolio.

Il trasporto pubblico

Un'alternativa è sicuramente il trasporto pubblico: in Fvg le quattro aziende di trasporto pubblico su ruota si sono accorpate a fine 2019, dando vita a Tpl, la società consortile di Trasporto pubblico locale. Ciò ha permesso un risparmio immediato per la Regione di oltre 13 milioni di euro l'anno e l'estensione dell'offerta al 7% di servizi in più (oltre 3 milioni di km).

I nodi da risolvere

Rimangono ancora problemi di sovraffollamento durante le ore di punta, in particolare in tempi pandemici, e scarsa offerta di trasporto ferroviario, che se alimentato a elettricità prodotta con fonti rinnovabili si contraddistingue come forma di mobilità tra le più sostenibili, e anche meno stressanti (addio a semafori, traffico e ri-

cerca parcheggi). I fondi del Pnrr stanziati appositamente per implementare la rete ferroviaria italiana (28,3 miliardi di euro) potrebbero costituire per il Fvg un'occasione da cogliere, almeno per quanto riguarda l'articolazione delle principali arterie regionali. Infatti, se d'estate l'offerta di trasporti aumenta, trainata dal turismo e anche con l'incremento di linee bus e treni transfrontalieri, è pur vero che questa offerta si rivolge ai turisti e non ai pendolari che per il resto dell'anno devono convivere con mancate coincidenze e lunghe pause d'attesa.

Tra le possibili soluzioni – lo si è testato negli ultimi due anni – c'è l'implementazione dello smartworking, ma laddove questo non è possibile uno dei problemi principali rimane il cosiddetto "ultimo miglio", quello che simbolicamente collega il capolinea o la fermata del trasporto pubblico e la destinazione, spesso non servita da autobus, bike sharing o altra modalità di collegamento.

Risparmiare tempo e risorse

Pianificare diversamente gli spostamenti richiede uno sforzo a cui non siamo più abituati perché spostarsi in modo autonomo è comodo, inutile negarlo. Per raggiungere i target di decarbonizzazione, non è sufficiente concentrarsi sul cambio di carburante, è invece fondamentale ridurre le auto in circolazione. Tutte le forme di modalità alternative sopracitate implicano un impegno e la volontà di cambiare, ma offrono anche un evidente risparmio economico e ci fanno riappropriare del tempo trascorso in viaggio.

Manuela Ortis