

SENZA RESPIRO



Perché dopo più di un anno non sappiamo nulla del “cronogramma” della sindaca Raggi per eliminare i diesel dal centro storico di Roma?

Marzo 2019

Premessa

Il 27 febbraio del 2018, a Città del Messico, durante l'evento Women4Climate la sindaca di Roma Virginia Raggi ha annunciato che, **a partire dal 2024**, nel centro di Roma sarà vietato circolare con motori diesel. Ad oltre un anno di distanza, e dopo l'annuncio del divieto di accesso ai diesel Euro3 nell'anello ferroviario a partire dal prossimo primo novembre, la situazione della mobilità nella Capitale non sembra cambiata di molto e ben poco è stato fatto per iniziare a favorire una concreta transizione verso un sistema di trasporto più green e sostenibile. Ingredienti che invece erano specificatamente prescritti nel Piano Generale del Traffico Urbano approvato nell'aprile 2016¹, che già auspicava *“l’attuazione di un regime di rafforzamento crescente delle misure di regolamentazione per i veicoli più inquinanti fino a raggiungere progressivamente un sistema di accesso attraverso bonus di mobilità nella zona dell’attuale ZTL Anello ferroviario”*. *“Tale misura – era però scritto nel documento - dovrà essere contestuale all’attuazione di specifiche azioni di razionalizzazione e potenziamento del Trasporto pubblico locale (TPL) sulle direttrici portanti e alla disponibilità diffusa di sistemi di mobilità alternativa quali il bike ed il car sharing”*. Sta andando davvero così?

Inquinamento a Roma

“L'aria che si respira a Roma causa, ogni anno, 120 morti premature (quasi una ogni 3 giorni), per il superamento del limite di legge sul biossido di azoto”. A sostenerlo è la onlus *“Cittadini per l'aria”* sulla base delle elaborazioni dei dati della campagna *“NO2, No Grazie”*². Riferendosi al biossido di azoto, la onlus spiega che *“almeno il 27% dei cittadini di Roma vive in zone della città dove le concentrazioni di NO2 superano il limite di legge”* mentre *“il 100% dei romani è cronicamente esposto ad un livello di biossido di azoto superiore alla soglia alla quale l'Organizzazione Mondiale della Sanità riconosce effetti nocivi per l'organismo umano”*. Causa principale della situazione di pericolo è il traffico stradale: *“Studi e ricerche in tutto il mondo hanno stabilito che respirare aria inquinata ha conseguenze sulla salute umana, specialmente su quella delle persone maggiormente suscettibili agli effetti dell'inquinamento atmosferico: i bambini, gli anziani e le persone con patologie cardiovascolari e respiratorie”*. A confermare l'allarme anche il rapporto *“Mal'aria 2019”* realizzato da Legambiente³ sulla base delle analisi effettuate da Ispra e Arpa su polveri sottili e ozono originate per gran parte dal traffico veicolare. Secondo lo studio, infatti, nel 2018 a Roma si sono superati i limiti di legge per 94 giorni complessivi: in 72 casi l'ozono ha superato le soglie consentite, in altri 22 invece è toccato alle polveri sottili.

Il traffico a Roma

Come riportato dal *“Global Traffic Scorecard”*, redatto annualmente dalla società di ricerca Inrix⁴, Roma è la decima città al mondo per congestione del traffico. Secondo lo studio, nel 2018 è stata

¹ https://www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/PGTU2015RELAZIONEGENERALE_DelAC21_2015.pdf

² <https://drive.google.com/drive/folders/1gSvDpURU7rceqdHkYo4nZG9kHOOMOwxJ>

³ https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/malaria2019_dossier.pdf

⁴ http://www.missionline.it/wp-content/uploads/2018/02/INRIX_2017_Traffic_Scorecard_Final-2.pdf

seconda solo a Bogotà per ore perse al volante per guidatore: 254 ore contro le 272 della capitale della Colombia. Secondo la relazione 2018 sulla Green Economy in Italia⁵, a Roma il 65% degli spostamenti avviene con mezzi privati (auto e scooter), una percentuale più alta di quelle registrate in tutte le altre capitali europee analizzate: si va da Londra, dove il 37% degli spostamenti viene “coperto” con un mezzo privato, contro il 30% di Berlino, il 26% di Madrid e il 15,80% di Parigi. L’indice di motorizzazione della Capitale è di 61,42 auto ogni cento abitanti (fonte Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile in Italia, Euromobility⁶) contro il 59,3 della media nazionale. Il dato romano nel 2017 è cresciuto rispetto al 61,24 dell’anno precedente, portando così a 1370,66 la densità di auto per chilometro quadrato. Per quanto riguarda le autovetture alimentate a gas nel 2017 rappresentavano il 7,43% (erano il 6,97% nel 2016), contro il 6,69% alimentato a Gpl (nell’anno precedente erano il 6,25%), lo 0,74% a metano (0,72% nel 2016), lo 0,82% di auto ibride (l’anno precedente il dato era di 0,59%) e lo 0,038% di veicoli a trazione elettrica (erano 0,035%). Sempre secondo l’Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile in Italia nel 2017 la percentuale di automobili Euro 0 in circolazione a Roma era del 10,39% (contro il 10,73% dell’anno precedente), mentre gli Euro1 erano il 2,46% (2,71%), gli Euro2 l’8,49% (9,72%), gli Euro3 il 13,03% (14,32%), gli Euro4 il 30,62% (32,2%), gli Euro5 19,62% (20,57) e gli Euro6 il 15,39% (9,75%).

Trasporto pubblico a Roma

Scrive l’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale, nel capitolo dedicato al trasporto pubblico del rapporto 2018⁷: *“Il numero di passeggeri trasportati annualmente a Roma (1,2 miliardi di persone) supera la somma dei passeggeri delle altre tre grandi città italiane (Milano, Napoli e Torino). Se si considera la dotazione di vetture in rapporto alla popolazione residente, Roma è tuttavia molto indietro rispetto alle altre città (ad eccezione di Napoli); le differenze più rilevanti si hanno per le vetture tram (6 vetture per 100mila abitanti a Roma rispetto alle 30 di Milano e alle 23 di Torino) e per i convogli della metro (4 convogli a Roma mentre Torino e Milano ne hanno rispettivamente un numero quasi doppio e quadruplo...)”*. Numeri che si riflettono sul servizio: *“I dati del 2017 relativi al TPL di superficie”* – si legge nel rapporto – *“confermano un andamento decrescente dal 2012 (-16%), dovuto quasi interamente alla contrazione delle vetture km esercitate da ATAC (-20% in 6 anni)”*. Dal 2011 né ATAC né Roma TPL sono stati in grado di rispettare la produzione programmata: l’anno peggiore è stato il 2017 con uno scostamento del 16% da parte di ATAC per metropolitana e servizio di superficie e dell’8% per Roma TPL. Così nel 2017 ATAC ha soppresso 1,3 milioni di corse in superficie (numero quasi raddoppiato negli ultimi tre anni) e 112 mila per le metropolitane (valore quasi triplicato in tre anni). I chilometri reali di produzione di superficie nel 2017 sono stati 84.660.480 contro i 112.877.952 del 2010. Non è andata meglio nel 2018, almeno secondo i dati relativi ai primi dieci mesi: 70.682.523 di chilometri di servizio realmente effettuati contro gli 84.322.044 programmati, ovvero 13.639.521 di chilometri di servizio persi (+12,30)⁸. Eppure, al momento dell’approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano

⁵ http://www.statigenerali.org/cms/wp-content/uploads/2018/11/Relazione_sullo_stato_della_green_economy_in_Italia_2018.pdf

⁶ <http://www.xn--osservatorio50citt-wrb.it/>

⁷ <http://www.agenzia.roma.it/documenti/relazioni/274.pdf>

⁸ elaborazione dei dati sul servizio forniti da Atac alla pagina “affidamento dei servizi tpl ad Atac” nella sezione “Società Trasparente” <https://www.atac.roma.it/page.asp?p=223>

⁹ dato di produzione di ottobre 2018://www.atac.roma.it/files/doc.asp?r=6055

(aprile 2016)¹⁰, che prevedeva un progetto di razionalizzazione del servizio, l'obiettivo era rendere il trasporto pubblico ben più attrattivo rispetto a quello privato: *“Si stima che una nuova rete razionalizzata e gerarchizzata porta a un aumento dello split modale a favore del pubblico pari a 3%”* - è scritto nel documento - *“Nell'ora di punta della mattina si avrebbero circa 17.000 spostamenti in più sul sistema del trasporto pubblico (+10%), con una diminuzione di 17.000 spostamenti dalla modalità privata (auto + moto). L'incremento d'uso del TP e la contestuale riduzione e fluidificazione del trasporto privato genererà a livello cittadino una riduzione dei consumi del 4% e una pari riduzione delle polveri sottili”*.

Flotta pubblica su strada

ATAC – Il parco mezzi di superficie di ATAC al 31 dicembre 2017 era composto da 2.150 unità (Fonte: bilancio di esercizio 2017¹¹) dei quali soltanto 1.500 circa disponibili e in servizio. Fatta eccezione per 60 minibus sottoposti a procedura di *revamping* e non ancora rientrati in servizio nonostante i ripetuti annunci, 75 filobus e 387 bus a metano, la flotta ATAC è composta interamente da mezzi alimentati a gasolio. Di questi quelli Euro3 sono oltre il 50%. Sono Euro6 i 38 mezzi nuovi presi a noleggio di recente e appena entrati in servizio, mentre sono Euro5 i 70 mezzi, sempre a nolo, che arriveranno in servizio da Israele. Per il resto nulla o quasi si muove sul fronte del rinnovamento in chiave “zero emissioni” della flotta ATAC: dei 227 che saranno acquistati attraverso gara Consip, 91 saranno alimentati a metano gli altri 136 a diesel (Euro6). È invece andata deserta la scorsa estate la gara per l'acquisto di 5 mezzi alimentati ad idrogeno per un valore di 4.132.748 euro di cui circa la metà finanziato dalla Regione Lazio.

Ama – Secondo quanto riportato nel Piano Capitolino per la Mobilità elettrica¹², la flotta aziendale in servizio quotidianamente sul territorio cittadino conta su mezzi a basso impatto ambientale dei quali, circa il 70%, elettrici e quindi a emissioni “zero”. I veicoli elettrici in servizio sono 12 spazzatrici, 73 mezzi a vasca, 8 quadricicli a trazione elettrica che operano all'interno dei cimiteri capitolini e 7 quadricicli a trazione ibrida (elettrica e benzina) per le verifiche territoriali. Il dato, se comparato con la flotta complessiva di Ama, risulta irrisorio considerando che la flotta della società comprende (2016) circa 2180 mezzi¹³.

Autoparco comunale – L'autoparco comunale conta in totale 163 mezzi. Ci sono 93 mezzi a noleggio a benzina e 4 mezzi a noleggio diesel. Le auto elettriche sono solamente 8 di cui 5 in comodato d'uso gratuito e 3 di proprietà. Il resto della flotta comunale (58 mezzi di proprietà) è costituito in sostanza da auto a benzina e poche unità diesel. La scorsa estate una determina firmata dalla Direzione Forniture centralizzate di beni e servizi¹⁴ ha dato il via ad un nuovo noleggio, per un importo di 969.969,57 euro, per la sostituzione delle auto a nolo con contratti che vanno in scadenza. Si tratta di 93 vetture: 20 Nissan Leaf elettriche (con una “sperimentazione su base triennale” di non

¹⁰ https://www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/PGTU2015RELAZIONEGENERALE_DeIAC21_2015.pdf

¹¹ <https://www.atac.roma.it/files/doc.asp?r=5879>

¹² <https://romamobilita.it/sites/default/files/PIANO%20MOB%20ELETTRICA%20ver%2023%20giugno%202017%20delibera.pdf>

¹³ http://www.fpcgilromalazio.it/images/PDF/AMA-Piano_industriale_2017-2021-_04_05_2017_COMPLETO_2.PDF

¹⁴ https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/SU20180012511-Esecutiva_Determina_SU_417_2018.pdf

immediata comprensione) e 73 Lancia Ypsilon a benzina. In pratica, un mezzo su cinque sarà a zero emissioni.

Polizia locale di Roma Capitale – auto e furgoni diesel ammontano a ben 603 mezzi. Il parco veicoli del corpo comprende inoltre 132 moto a benzina (di cui 12 in comodato d'uso) e 53 auto a benzina. Le auto a metano contano zero nel bilancio della flotta mentre si trova una timida presenza di 12 auto elettriche¹⁵.

Sharing Mobility

Car sharing - A Roma sono attivi tre servizi di car sharing a flusso libero e cioè Car2go (665 auto), Enjoy (900) e Sharengo (700 vetture elettriche), con il numero di utenti in crescita costante. Secondo i dati forniti dall'assessorato alla Mobilità gli utenti unici sono oggi 112 mila al mese contro gli 80 mila di dicembre 2015¹⁶. Attivo poi il servizio di car sharing a stazione fissa gestito dal Comune attraverso "Roma Servizi per Mobilità" che ad oggi conta su una flotta di circa 200 auto. Per fare un paragone, a Milano - che anche per questo ha vinto uno degli Eurocities Awards per le smart cities nella sezione mobilità intelligente¹⁷ - sono attivi quattro servizi a flusso libero (Car2Go, Enjoy, Sharengo e Drive Now) e due a stazione fissa (UbeeQo ed E-Vai, servizio con 100 auto, due terzi delle quali elettriche) per un totale di circa 3.300 auto a disposizione.

Scooter Sharing – A Roma sono attivi due servizi a flusso libero: Ecootra (400 mezzi circa, tutti elettrici) e Zig Zag (circa 200 mezzi). A Milano invece i servizi a flusso libero sono cinque: MiMoto, Zig Zag, Ecootra, Govolt e Cityscoot, gli ultimi tre con mezzi elettrici.

Bike Sharing – A Roma non è attivo alcun servizio mentre a Milano ce ne sono due: uno a flusso libero, Mobike con circa 8mila bici, e uno a stazione fissa, BikeMi che al 31 dicembre del 2017 aveva 4650 mezzi (mille dei quali elettrici) e 283 stazioni¹⁸.

L'uso (negato) della bicicletta

Roma non è soltanto l'unica capitale europea a non aver un servizio di bike sharing, ma è anche in clamoroso e storico ritardo nelle politiche di incentivazione all'uso della bicicletta. A fronte di circa ottomila chilometri di strade, nel territorio del Comune di Roma nel 2014 si contavano soltanto 259 chilometri di piste ciclabili (ma nel dato fornito da Roma Mobilità erano compresi anche percorsi ciclabili nel verde ricavati nei viali delle ville storiche o l'Appia Antica, dove tuttavia non esiste alcuna infrastruttura ciclabile). Dall'insediamento della giunta Raggi a oggi, secondo i calcoli dell'Associazione Salvaiciclisti Roma, sono stati realizzati soltanto tre interventi per un totale di 5,6 chilometri¹⁹. I percorsi ciclabili di prossima realizzazione, programmati all'interno del Piano

¹⁵Dati forniti dalla U.O. Servizi Amministrativi e Affari Generali

¹⁶ http://www.ansa.it/canale_motori/notizie/eco_mobilita/2019/01/18/roma-raddoppia-il-car-sharing-presto-anche-in-periferia_10b09609-a39d-4c08-986f-426023f085ce.html

¹⁷ <http://www.rinnovabili.it/smart-city/smart-city-milano-mobilita-intelligente-876/>

¹⁸ Elaborazione effettuata con i dati, e il supporto, dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility - <http://osservatoriosharingmobility.it/>

¹⁹ <http://www.salvaiciclistiroma.it/ciclabili-a-roma-giunta-raggi/>

Operativo Nazionale (PON)²⁰ redatto nell'aprile 2017 per il cronoprogramma triennale 2017-2020, sono quindici per un totale di circa 18 chilometri. A rischio, dopo anni di progettazione e gli stanziamenti degli anni precedenti, il Grande Raccordo Anulare delle Biciclette da 44 chilometri. *“L'incremento d'uso della bicicletta – era scritto nel Piano Urbano per la Mobilità generale approvato nell'aprile del 2016 - consente la riduzione di inquinamento, il risparmio energetico e, soprattutto, la riduzione dei costi sociali ed il recupero di un modello di città delle corte distanze, compatta, densa, sicura ed equa”*. *“Con il nuovo PGTU – è scritto - l'Amministrazione Capitolina si è prefissata l'obiettivo di incremento modale di spostamenti effettuati in bicicletta; in particolare l'obiettivo misurabile definito è il passaggio, in 5 anni, da uno share modale attuale di 0,6% di spostamenti effettuati in bicicletta al 4% e fino al 10% nel centro storico”*. Per fare un paragone europeo, Barcellona disponeva nel 2011 di 181,5 chilometri di piste ciclabili, il 13,5% dell'intera rete viaria cittadina (1342 chilometri). Nel solo 2011 sono stati costruiti 22 nuovi chilometri²¹.

Politiche per l'incentivazione della mobilità elettrica

Il 19 aprile 2018 l'assemblea capitolina ha approvato il “Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020” e il “Regolamento per la realizzazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica” che hanno l'obiettivo di permettere la realizzazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da sostenere la diffusione dei veicoli elettrici nelle città. Ad oggi, secondo quanto riportato dal sito di Roma Mobilità, all'interno del raccordo anulare *“sono 118 le colonnine di ricarica – 105 auto, 12 moto e 1 vansharing – attivate da Enel spa con il coordinamento del Dipartimento Mobilità di Roma Capitale ed il supporto tecnico di Roma Servizi per la Mobilità”*. Al primo marzo sarebbero invece circa mille le domande presentate agli uffici capitolini per l'installazione di paline di ricarica. L'obiettivo “minimo”, fissato dalla sindaca Virginia Raggi era quello di *“avere almeno 700 nuove colonnine entro il 2020”*. Numeri che resterebbero comunque lontanissimi dagli standard europei, se si considera che in Norvegia esiste una colonnina ogni 671 abitanti, nei Paesi Bassi una ogni 1.665 abitanti in Germania una ogni 3.620 abitanti²². *“Studi di settore stimano per il 2020 che il 7% delle nuove immatricolazioni sarà costituito da veicoli elettrici puri e ibridi plug-in – è scritto nel Piano Urbano per la Mobilità Generale approvato nel 2016 - In caso di forte incentivazione economica questa quota potrebbe raggiungere la soglia del 30%. I tempi sono quindi maturi ed è necessario che la città sia in grado di offrire una rete di ricarica adeguata”*. A Barcellona, a fine 2016, le colonnine di ricarica per mezzi elettrici erano 664²³.

²⁰ https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Piano_Ooperativo_ROMA_aprile_2017.pdf

²¹ <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/85163>

²² Fonte elaborazione OmniAuto.it su dati Open Charge Map, European Alternative Fuels Observatory (<https://it.motor1.com/news/221467/colonnine-di-ricarica-auto-elettriche-chi-vince-e-chi-perde-in-europa/>)

²³ <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/85163>

Il Piano Urbano per la Mobilità sostenibile

“L’Amministrazione, in linea con le sue linee programmatiche, per dotare la città di un sistema di mobilità al livello delle altre capitali europee, vuole avvalersi di uno strumento di programmazione delle nuove infrastrutture di trasporto che possa definire le priorità dei prossimi 5-10 anni delle opere da realizzare”, è scritto nel portale dedicato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)²⁴. L’iter partecipato per la redazione del piano prosegue da oltre un anno e l’amministrazione, in attesa dell’approvazione, ha individuato alcuni “punti fermi” che *“non esauriscono il quadro degli interventi che verranno definiti nel Pums ma costituiscono un complesso di priorità di medio periodo che l’Amministrazione comunale considera acquisite nella definizione del nuovo modello di mobilità della città di Roma”*. I punti fermi comprendono fra l’altro il prolungamento della linea C della metropolitana fino al Colosseo, l’ammodernamento e il prolungamento delle linee A e B, il potenziamento del sistema tranviario, un collegamento tangenziale, il completamento del sistema dei corridoi a sud, il prolungamento della linea ferroviaria Roma-Giardinetti e due funivie. Dei venti interventi previsti con costo totale superiore ai 3 miliardi di euro, però, soltanto uno sarebbe già finanziato per un importo complessivo di 23,6 milioni²⁵.

Politiche di limitazione al traffico più inquinante

A quasi un anno dall’annuncio fatto dalla sindaca Virginia Raggi al Women4Climate, la prima cittadina ha annunciato che dal primo novembre del 2019 sarà vietata alle auto diesel Euro3 la circolazione all’interno della Ztl anello ferroviario²⁶. La delibera di giunta dovrebbe essere approvata a breve, è stato spiegato a più riprese dal 15 febbraio, e nei 48 chilometri quadrati dell’area dovrebbe creare una situazione simile a quella inaugurata a Milano. Dal 25 febbraio è entrata infatti in vigore a Milano “Area B” la più grande zona a traffico limitato d’Europa con i suoi 128,29 chilometri quadrati in cui vive quasi il 98% della popolazione residente. Secondo passo, assieme ad Area C entrata in funzione il 16 gennaio 2012, di quella strategia che dovrebbe fare di Milano una città diesel free nel 2030²⁷.

Conclusioni

Passando dalle parole ai fatti, l’unica cosa che è accaduta sul fronte stop diesel a Roma da un anno a questa parte – da quando è stato preso l’impegno di Città del Messico - è stato solo un altro annuncio, sul parziale bando dei **diesel Euro 3** nell’Anello Ferroviario di Roma, a partire dal novembre 2019²⁸. A distanza di un mese e mezzo circa da questo nuovo annuncio relativo a una delibera di giunta che sancisca questo primo passo, non risulta sia stato adottato nulla di quanto

²⁴ <https://www.pumsroma.it/>

²⁵ Fonte elaborazione dati sul documento “Opere invariati” del Pums <https://www.pumsroma.it/download/Documento-Opere-invarianti-per-il-PUMS.pdf>

²⁶ http://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/inquinamento/2019/02/15/raggi-da-novembre-stop-ai-diesel-euro-3-nellarea-di-roma_03c2ad1a-6a0d-4a81-a6e0-0db7622d886b.html

²⁷ http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/mobilita/Area_B/non_possono_entrare

²⁸ <http://www.romatoday.it/attualita/diesel-vietati-a-roma-da-quando.html>

promesso. A conti fatti, se questo annuncio sarà rispettato, ci vorrà un anno e mezzo per passare dalle promesse al primo risultato concreto.

D'altra parte, siamo certi che la sindaca si renda ben conto dell'esigenza di tutelare la salute dei cittadini: è urgente intervenire. Negli ambienti urbani le emissioni di biossido di azoto – molecola classificata come "**certamente cancerogena**" con effetti patogeni a carico delle vie respiratorie, del sistema sanguigno e delle funzioni cardiache – provengono per il 70-80% dal settore dei trasporti, e in massima parte dai diesel. Roma ha numerosi esempi cui riferirsi: oltre Milano, l'**allegato** sintetizza le esperienze di città europee come Barcellona, Amsterdam, Oslo, Madrid e Parigi. È necessario cambiare passo!

Per questo, per dare a Roma (e, si spera, sull'onda della Capitale anche a tutte le altre città) aria pulita da respirare a pieni polmoni, e non solo promesse, è urgente non solo che si firmi velocemente **la prima delibera "stop diesel"** ma anche e soprattutto che il "**cronoprogramma**" menzionato dalla sindaca sia esplicitamente inserito nella delibera stessa.

I cittadini hanno il diritto di sapere che piani ha il Comune, per regolarsi di conseguenza.



Allegati: Cosa succede in Europa

- 1. Barcellona e il progetto “superilles”** - La svolta è arrivata con il Piano Urbano della Mobilità sostenibile del 2014 che fissava fra gli obiettivi una riduzione del 21% del traffico privato e il cambiamento di destinazione d'uso del 60% delle strade dai mezzi a motore alle persone, riducendo l'incidentalità e le emissioni di anidride carbonica del 30%²⁹. Ripescando un piano elaborato dalle giunte precedenti, nel 2016 la sindaca Ada Colau ha lanciato il progetto “Riempiamo di vita le strade” che attraverso un percorso di consultazione popolare definisce dei macro-isolati, detti “superilles”, all'interno dei quali la velocità dei veicoli è ridotta a 10 chilometri all'ora su un'unica corsia, gli stalli della sosta sono eliminati agli incroci, privilegiando la mobilità pedonale e ciclistica e liberando prezioso spazio pubblico a favore delle persone. Il traffico veicolare viene infatti deviato nelle strade perimetrali fuori dalle “superilles”. In una città in cui al 2016 c'era già un bike sharing da 8 mila unità e gli spostamenti su bicicletta coprivano quotidianamente già il 2,06% del totale (l'obiettivo fissato dal PUMS è del 2,5% contro l'1,05% del 2011; 35% è invece la soglia fissata per gli spostamenti a piedi), sono stati creati inoltre 558 chilometri di strade con limite di velocità fissato a 30 chilometri orari.
- 2. Amsterdam sempre più green** - Il comune di Amsterdam punta a ridurre le sue emissioni di CO2 del 55% nel 2030 e del 95% nel 2050 rispetto ai livelli del 1990. La città mira anche a liberarsi completamente del gas naturale entro il 2040. Per raggiungere questo obiettivo, l'amministrazione comunale ha annunciato a febbraio di lavorare per la creazione di un fondo da 150 milioni di euro per il periodo dal 2019 al 2025 che servirà a finanziare il percorso di transizione energetica³⁰. Amsterdam mira ad avere entro il 2030 tutto il traffico all'interno del territorio comunale a zero emissioni. Per raggiungere questo obiettivo, la città sta incentivando la costruzione di nuovi punti di ricarica per le auto elettriche (l'obiettivo fissato per il 2018 era quota 4 mila) ha varato un piano di ammodernamento della flotta degli autobus con l'acquisto di mezzi a zero emissioni e ha lavorato per la creazione della più grande flotta di taxi elettrici d'Europa. Quasi totalmente rinnovata anche la flotta delle navi che solca i canali cittadini, ora composta per la stragrande maggioranza da mezzi elettrici³¹. Inoltre, ai veicoli più inquinanti sarà sempre più ristretto l'accesso a diverse zone della città, dove invece a farla da padrone sono le bici. Su una popolazione di 820 mila persone, le bici in uso sono circa 800 mila contro 263 mila auto: secondo i calcoli il 63% dei cittadini usa quotidianamente le due ruote a pedali lungo i 500 chilometri di piste ciclabili e i 900 chilometri di strade con limite a 30 chilometri orari. In città il 32% degli spostamenti avvengono in bicicletta contro il 22% in auto e il 16% con trasporto pubblico³². Nel centro di Amsterdam il 48% degli spostamenti avviene in bicicletta. Nei prossimi anni, inoltre, la città espanderà le sue zone ambientali e lavorerà per rendere un numero di quartieri senza auto. Nel frattempo, l'amministrazione cittadina ha scelto una bambina di nove anni, Lotta Crok, nominandola minisindaco con delega alla ciclabilità per incentivare l'uso delle bici fra i più giovani³³.
- 3. Oslo “Capitale Green” 2019** - Oslo, recentemente nominata dalla Commissione Europea “Green Capital 2019”, punta a tagliare le emissioni del 36% entro il 2020 (rispetto al 1990) e del 95% entro il 2030³⁴. Per riuscirci l'amministrazione cittadina ha stabilito che entro il 2020 tutti i mezzi di trasporto pubblico

²⁹ <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/85163>

³⁰ <https://nltimes.nl/2019/01/18/amsterdam-cut-95-carbon-emissions-2050>

³¹ <https://www.bbc.com/news/business-45783085>

³² Informazioni ricavate dal portale del Comune di Amsterdam (<https://www.iamsterdam.com>)

³³ <https://www.theguardian.com/cities/2019/feb/12/roll-model-meet-amsterdams-nine-year-old-junior-cycle-mayor>

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/2019-oslo/>

dovranno essere *emission free*, taxi compresi. Già dal 2016, per la prima volta nella storia, a Oslo sono stati fatti più viaggi con mezzi pubblici che con auto private. Il traffico della capitale norvegese, inoltre, è considerato da tempo il paradiso dell'auto elettrica: al momento infatti oltre il 60% delle vetture di nuova immatricolazione sono elettriche, ibride o a idrogeno. In città ci sono di 1.300 punti di ricarica per vetture elettriche, ma anche parcheggi gratuiti e incentivi finanziari ai cittadini che vogliono installare colonnine di ricarica private³⁵. Nel 2015 la sindaca Marianne Borgen ha annunciato lo stop totale alle auto (anche elettriche) nel centro storico allargato della città. La misura è partita il primo gennaio scorso in un'area di 2 chilometri quadrati, con una popolazione residente di 5.500 abitanti e un flusso di 120 mila persone che ogni giorno si recano in centro per lavoro, studio o per piacere. In precedenza, si era partiti creando nuove aree pedonali e investendo ingenti somme di denaro nel trasporto pubblico. Nel centro di Oslo sono stati eliminati 700 posti auto in 3 anni recuperando suolo per piste ciclabili, aree verdi e piazze pedonali³⁶. Gli investimenti nella mobilità ciclistica sono aumentati, così come il numero di spostamenti in bici effettuati grazie al servizio di bike sharing: 3 milioni di viaggi all'anno in più rispetto al 2015. Un ulteriore obiettivo è il 18% degli spostamenti urbani in bicicletta entro il 2020.

4. **Madrid a misura di pedone e ciclista** – Ad ottobre la capitale spagnola ha approvato il nuovo piano per la mobilità³⁷, stabilendo che tutte le strade a senso unico o composte da una unica corsia (ossia l'80% delle strade della capitale) il nuovo limite di velocità è di 30 km/h. Limite abbassato addirittura a 20 km/h nelle vie che ospitano traffico pedonale a raso. Istituita una nuova e allargata area pedonale residenziale in centro (Madrid Central³⁸) e stabilito il bando di tutte le auto diesel entro il 2025, la sindaca Manuela Carmena ha dato avvio ai lavori che dovranno portare entro la fine del 2019 alla pedonalizzazione personale della Gran Via, la più grande arteria stradale del centro cittadino³⁹. Senza dimenticare gli investimenti per la mobilità sostenibile: 140 milioni di euro, infatti, sono destinati dal governo di Madrid ai trasporti e ai parcheggi di scambio.

5. **Parigi e il "Grand Paris Express"** - L'amministrazione guidata da Anne Hidalgo ha da tempo puntato su un piano di sviluppo della mobilità ciclistica attraverso investimenti consistenti: 150 milioni di euro per un progetto con scadenza 2020 che porterà al raddoppio dell'estensione delle piste ciclabili, da 700 a 1.400 chilometri. Obiettivo dichiarato è il progressivo dimezzamento della presenza e dell'uso dei mezzi privati a motore sul territorio comunale. Tra gli interventi previsti, la chiusura alle auto di alcuni tratti lungo la Senna e un nuovo corridoio dedicato ai bus elettrici⁴⁰. L'azienda che gestisce il trasporto pubblico, inoltre, ha varato un piano decennale che porterà all'allestimento di una flotta da 4.500 bus tutti a basso impatto, tra elettrici e a biogas. Sono iniziati inoltre i lavori per il "Grand Paris Express"⁴¹, la più grande iniziativa di mobilità sostenibile in Europa, che porterà al raddoppio dell'attuale rete di metropolitane con duecento chilometri di nuove linee automatizzate e 68 nuove stazioni che toccheranno centri abitati più periferici, aeroporti, zone commerciali, istituti di ricerca e università. Il progetto sarà accompagnato da numerose altre iniziative basate sulla mobilità dolce e condivisa.

³⁵ http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2016/12/Oslo_EGCA2019_finalist-presentation.pdf

³⁶ <https://www.fastcompany.com/90294948/what-happened-when-oslo-decided-to-make-its-downtown-basically-car-free>

³⁷ https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_45.pdf?idNormativa=5ccdb732cef96610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_45&cacheKey=212

³⁸ <https://www.itagnol.com/2018/11/madrid-riduce-traffico-zone-centrali-per-abbattere-linquinamento/>

³⁹ <https://www.eleconomista.es/ecomotor/motor/noticias/9155818/05/18/El-cierre-al-trafico-por-la-gran-APR-del-Centro-de-Madrid-entrara-en-vigor-en-noviembre.html>

⁴⁰ https://www.repubblica.it/ambiente/2016/07/06/news/parigi_val_bene_una_bicicletta-143485356/

⁴¹ <https://www.societedugrandparis.fr/>