

Il report sul sistema della mobilità in città e nell'area metropolitana a cura degli esperti del Consiglio nazionale delle ricerche

Sempre più auto ma regge la qualità dell'aria

Poche ztl, aree pedonali e piste ciclabili. In calo i passeggeri dei bus, non decolla la sharing mobility

Lieve miglioramento della qualità dell'aria ma nelle città continuano gli sforamenti dei limiti normativi. Aumento degli spostamenti della mobilità attiva a piedi e in bicicletta, tiene il trasporto pubblico ma cresce ancora il numero di auto e moto nelle città ed aree metropolitane. Complessivamente la mobilità sostenibile urbana delle grandi città non registra grossi miglioramenti in questi due anni 2017/2018. Sono questi i principali dati che emergono dal secondo rapporto "MobilitAria 2019" dell'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio nazionale delle ricerche e del Gruppo mobilità sostenibile del Kyoto Club, che analizza le 14 città metropolitane italiane: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia. Per la qualità dell'aria, lo studio registra un miglioramento che tuttavia non certifica per tutte le città il rispetto dei limiti normativi previsti dalla direttiva europea.

L'aria che respiriamo

Nella valutazione della qualità dell'aria, il rapporto considera particolato (Pm10 e Pm2,5) e biossido di azoto (No2). Nello specifico, viene rilevata una riduzione dei livelli medi di No2, con alcune città in decremento come Messina (-25%), Cagliari (-21%), Roma (-12%), Torino (-12%) e Bologna (-11%). Al contrario, Reggio Calabria e Catania segnalano un superamento dei valori. Per le concentrazioni medie di Pm10, Reggio resta al di sotto dei limiti, mentre sono messe male Torino (89 giorni di sforamento dei limiti) seguita da Milano (79 giorni), Venezia (63 giorni), Napoli (40 giorni) e Cagliari (49 giorni). L'Italia, per il continuo superamento dei limiti

normativi di Pm10, è stata deferita alla Corte di giustizia dell'Unione europea per non aver preso misure adeguate nel contrastare l'inquinamento dell'aria.

Come ci spostiamo

Dal punto di vista della mobilità urbana, il report analizza cosa è avvenuto in questi due anni a livello urbano, regionale e nazionale, con i diversi provvedimenti e investimenti. Per le Zone a traffico limitato, Reggio è messa male: l'estensione media, nell'area comunale, è di 0,15 metri quadrati ogni 100 mq con un tasso di crescita pari a zero. Stabili in negativo nel biennio le aree pedonali (restano 0,01 metri quadrati per abitante, tasso di crescita zero), aumentano le piste ciclabili (5,8 km totali, crescita del 16%) e piste ciclabili. Sul fronte dei parcheggi d'interscambio sono stati censiti 5 stalli ogni mille vetture circolanti (decremento del 2%), mentre permangono 29 stalli ogni mille vetture per quanto attiene alle strisce blu. Sul fronte del Trasporto pubblico urbano (Tpu) aumentano gli utenti a Bologna (+18%) e Torino (+12%), maglia nera per Catania (-10%); a Reggio -0,5% di passeggeri



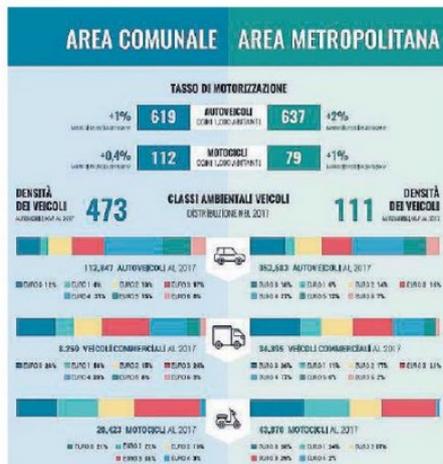
Sul delicatissimo fronte del trasporto pubblico è stata registrata la diminuzione degli utenti ma anche dei km percorsi (-12% nell'anno 2017)

con meno km percorsi nel 2017 (4 milioni, -12%).

La sharing mobility cresce a Milano, Torino, Firenze, Roma, Palermo e Cagliari, sbarca a Bologna per la prima volta, ma nelle altre città - compresa Reggio - non decolla. Ed ecco il dato negativo: dopo anni in costante diminuzione, nel biennio 2017-2018 torna a salire l'indice di motorizzazione di automobili sia nelle città che aree metropolitane: Torino è la peggiore (+5%, 674 veicoli/1.000 abitanti), Reggio si attesta a 619 auto ogni mille abitanti (+1%) per l'area comunale e a 637 (+2%) per l'area metropolitana.

Quanti motori accesi

Il Rapporto contiene anche dati inediti dell'Osservatorio Opmus-Isfort sulle caratteristiche della mobilità 2016/2017 nelle 14 aree metropolitane confrontati con gli anni 2012/13. Emergono il balzo della mobilità a piedi ed in bicicletta, la tenuta del trasporto pubblico e il calo dell'uso dell'auto, che tuttavia resta ampiamente il mezzo preferito dai cittadini metropolitani con oltre il 50% di spostamenti. Opmus-Isfort introduce il tasso di mobilità sostenibile, costruito sommando gli spostamenti a basso impatto (piedi, bici e Tpu) nelle aree urbane; tale parametro è inferiore al 40% sia nella media delle Città metropolitane sia in quella nazionale. Nel 2016-2017 rispetto al 2012-2013 l'indice è cresciuto di quasi 8 punti a livello nazionale e di circa 5,5 punti nelle aree metropolitane. E' l'area metropolitana di Milano, città che conferma la sua capacità innovativa, ad aprire la classifica con un tasso di mobilità sostenibile di poco inferiore al 50% (48,3%), seguita da Genova (46,7%), Venezia (46,4%) e Bari (44,1%). In fondo alla classifica Catania, Reggio Cal-



Il report Auto imbottigate sulla tangenziale

bria e Messina.

Nel dettaglio, la mobilità pedonale ha il peso più alto nella provincia di Bari (ben uno spostamento su tre nel 2016-2017), seguita da Genova e Napoli, mentre i valori più bassi si registrano nell'area dello Stretto con Messina e Reggio. A livello di area metropolitana reggina, il 74% degli spostamenti avviene in auto, seguono molto staccati gli spostamenti a piedi (15%), con mezzi pubblici (7%), in modo (2%) e in bici (1%). Se come in tutto il Sud la mobilità ciclistica si attesta anche in riva allo Stretto fra l'1-1,5% (in crescita sensibile tuttavia rispetto al 2012-2013), Reggio primeggia dunque per l'uso dell'auto insieme a Messina e Catania (share superiori o vicini al 70%). La mobilità collettiva, infine, ha una presenza decisamente maggiore nelle Città metropolitane del Nord (a Milano supera di poco il 20%, seguo Genova e Torino) e a Roma (19,1%); nelle aree del Sud invece, con l'eccezione di Cagliari, lo split modale del mezzo pubblico si ferma sotto la soglia del 10% (punte negative a Messina e Reggio Calabria).

Meno ore in macchina

Il tempo quotidiano pro capite dedicato alla mobilità nell'area reggina è di 52 minuti, in calo rispetto ai 64 minuti del 2012/2013; l'84% degli intervistati ha effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio ferial, a fronte del 74% del 2012/2013. Cala la velocità media degli spostamenti da 42 a 35 km/h e aumenta il numero di trasferimenti per il tempo libero (da 28 a 32%), mentre diminuiscono quelli per lavoro o studio (da 32 a 30%) e per la gestione familiare (da 40 a 37%).

g.l.r.