

Tira una brutta aria in Italia ed in Europa, ormai la crisi climatica sembra certificarlo con evidenze facilmente percepibili, oltre ai dati scientifici sul riscaldamento globale e sulle minacce alla biodiversità.

La pandemia da coronavirus SarsCov2 peraltro ha smascherato le correlazioni fra sfruttamento predatorio eccessivo delle risorse naturali (over-shooting), sovraffollamento e contaminazione virale accelerata in ambienti inquinati.

In questo quadro giovedì 29 il Kyoto Club e l'Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA) si apprestano a presentare il nuovo rapporto "*MobilitAria 2021*", nell'ambito delle '*Key Energy Digital Green Weeks*', per una panoramica sulla qualità dell'aria e sulle politiche di mobilità urbana nelle principali città italiane.

Gli effetti delle restrizioni governative sulla qualità dell'aria, dovuti ai provvedimenti legati alla pandemia, misurati in 14 grandi città ed aree metropolitane nel 2020 sono al centro del dossier, oltre alle misure straordinarie per affrontare gli spostamenti dei cittadini e cittadine.

Un'altra novità di questa quarta edizione riguarda l'analisi dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), ovvero strumenti di pianificazione strategica per monitoraggio, valutazione ed integrazione, elaborati a partire dalle Linee Guida ELTIS ("*Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*") approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea; e ad oggi approvati in 22 città italiane di medie dimensioni per influire sulla qualità dell'aria nelle aree urbane.

Mentre gli obiettivi generali vertono al miglioramento della qualità della vita e della salute pubblica, mediante interventi di risanamento ambientale, riducendo inquinamento atmosferico ed acustico; quelli più specifici tendono al miglioramento dell'accessibilità e della mobilità sostenibile anche con studi di fattibilità di tipo economico e sociale.

In diversi casi però il PUMS risulta senz'altro di più complessa attuazione, dopo la prima fase prettamente "burocratica".

Il caso della città di Prato in Toscana è emblematico di questo divario fra teoria e pratica, dove ai protocolli aggiornati corrispondono però sforamenti di concentrazioni di PM10 e PM2,5 oltre i limiti di legge, con l'ambiziosa proposta di rinnovo del parco mezzi pubblici e degli enti partecipati dal comune, convertendone una quota a trazione elettrica, ancora ampiamente disattesa.

Soltanto un autobus della concessionaria del trasporto pubblico locale infatti è alimentato a

corrente, mentre non sono consultabili pubblicamente i dati su eventuali mezzi comunali o dell'azienda municipale per la raccolta dei rifiuti, convertiti dal carburante fossile a fonti meno inquinanti.

Malgrado progetti ormai decennali di potenziamento delle piste ciclabili per larga parte rimasti sulla carta, le ciclovie sono spesso frammentate, trascurate e sempre più convertite ad itinerari ciclo-pedonali, che rendono pericolosa la commistione e meno fruibile la mobilità.

Intanto si rilanciano vecchi progetti, come l'ampliamento dell'autostrada A11 Firenze-mare a tre corsie, ulteriore investimento su gomma, con nuova cementificazione della Piana in Toscana, fra le zone più inquinate d'Europa secondo l'OMS, che di certo non va nella direzione di un alleggerimento dell'impatto atmosferico e pure acustico sulle zone abitate - dato che Autostrade Spa non ha mai del tutto installato le barriere di pannelli fonoassorbenti previsti per legge.

Altri progetti aleatori come una tranvia fino all'aeroporto di Peretola o veri e propri miraggi come il sotto-attraversamento in zona Soccorso per il miglior deflusso di una viabilità sempre più ingolfata riprovano la distanza siderale fra i desiderata e la dura realtà.

Già dal 2016 Ministero per la Tutela dell'Ambiente ha implementato progetti di osservatorio per la realizzazione di PUMS in vari territori, cercando non solo di sollecitare le amministrazioni locali alla realizzazione dei piani strategici, ma incentivando anche gli operatori principali ad attivarsi in questo senso.

A proposito, è interessante l'Atlante della Mobilità dolce in Italia di prossima presentazione da parte del gruppo Ferrovie dello Stato (FS) Italiane S.p.a., che propone una formula di geografia collaborativa, basata sulle tecnologie digitali, per mappare e mettere in relazione la rete delle ferrovie locali e le stazioni con le ciclovie, i cammini, i sentieri e le greenways, per promuovere il patrimonio storico-artistico e naturale.

Al centro della presentazione della quarta edizione di *'Mobilitaria 2021'* anche un focus sul Piano Nazionale Recupero e Ripresa, di recente sottoposto dal neonato governo Draghi al Parlamento italiano, con particolare attenzione soprattutto alle parti afferenti alla decarbonizzazione ed alla transizione ecologica rispetto alla mobilità sostenibile nelle città.

Appuntamento a giovedì mattina (29 aprile dalle 9.30) sui portali web delle due realtà promotrici per una discussione approfondita su Next Generation Italia per la Mobilità Sostenibile del Futuro.

Per approfondimenti:

https://www.kyotoclub.org/it/appuntamenti/presentazione-del-rapporto-mobilitaria-2021/#contents_default_anchor.

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.