



Maria Falco

Prosegue il percorso sulla sostenibilità intrapreso dall'Osservatorio Ambientale Arpac: dopo gli speciali dedicati ogni mese, a partire dallo scorso luglio, al Turismo Sostenibile, il Magazine ArpaCampania Ambiente presenta in questo numero un inserto con **il primo Focus sulla Mobilità Sostenibile**.

Un tema all'ordine del giorno che sta radicalmente modificando gli assetti delle città e cambiando gradualmente le nostre abitudini in termini di spostamenti.

Nonostante l'aumento esponenziale in molte città italiane di piste ciclabili e il fiorire di società che offrono servizi di sharing per monopattini e per scooter e bici elettriche, questa 'rivoluzione' nel nostro paese è tuttavia solo all'inizio. I vantaggi rispetto all'utilizzo di un mezzo privato sono però ormai noti e numerose sono anche le attività di sensibilizzazione e le azioni intraprese dalle amministrazioni pubbliche per promuovere una mobilità alternativa.



**L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile** - sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite e approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU - dedica l'undicesimo dei suoi 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile alle 'Città e Comunità Sostenibili' in particolare il punto 11.2 è dedicato a "fornire (entro il 2030) l'accesso a sistemi di

trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani".

Si tratta di una sfida globale che coinvolge tutti i Paesi e le componenti della società, i goals dell'Agenda 2030 mi-

rano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici e a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani. La lotta ai cambiamenti climatici non può prescindere da una nuova idea di mobilità nel contrasto all'inquinamento atmosferico e acustico, al degrado urbano, al consumo di suolo. Fino a pochi anni fa non ci si è mai

veramente interrogati sugli impatti non solo ambientali ma anche sociali ed economici che gli spostamenti con i veicoli privati producevano: la congestione stradale, il numero di incidenti con un tasso di mortalità altissimo, i costi maggiori da sostenere e le ricadute che determinati comportamenti hanno sull'intera collettività, oggi, per fortuna, non è più così.

**L'Osservatorio Ambientale** - che, ricordiamo, è una recente realtà, istituita dalla U.O. Comunicazione ed Urp in sinergia con la U.O. Affari Legali e Diritto Ambientale - si propone attraverso iniziative e progetti educativi, di guidare la comunità tutta - quale spazio di confronto e progettualità condivisa tra diversi soggetti rappresentativi delle Istituzioni, del mondo accademico, delle imprese, delle associazioni - verso la sostenibilità. Nel primo speciale sul Turismo Sostenibile abbiamo spiegato perché la sostenibilità è una destinazione, nelle prossime pagine vi raccontiamo perché la sostenibilità è anche il viaggio.



# COME CAMBIA LA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI DOPO L'EMERGENZA COVID19

Un uso più diffuso dell'automobile e della camminata. Più contenuto l'utilizzo del trasporto pubblico

Fabiana Liguori

Il Covid 19 ha portato nella vita di tutti grandi cambiamenti. Chi si aspettava di imbattersi nel post pandemia in una vera e propria "rivoluzione sociale", fatta non solo di "buoni propositi", ma di azioni e comportamenti degni di nota, ha avuto senz'altro grosse delusioni. Il segreto è non farsi schiacciare dallo sconforto e cercare, per quanto possibile, di migliorare nel proprio quotidiano, dedicando del tempo a se stessi, ai rapporti con gli altri e alla cura e alla protezione del Pianeta.

Per quanto riguarda le abitudini di spostamento degli italiani nel post-chiusure da Covid, si registra un uso più diffuso dell'automobile e un contenuto utilizzo del trasporto pubblico locale. Nota positiva: si cammina di più. Anche se l'utilizzo delle auto, soprattutto nelle grandi città, rappresenta purtroppo sempre un pugno in faccia all'ambiente, dato che la gran parte delle macchine utilizzate non rispetta la normativa ambientale, l'aumento della cammi-

nata per gli spostamenti più brevi fa ben sperare.

Questa, la fotografia emersa dal sondaggio promosso da Legambiente e Ipsos (Azienda leader mondiale nelle ricerche di mercato) nell'ambito di "Clean Cities Campaign", una campagna europea sostenuta da un insieme di associazioni dell'UE, che punta al miglioramento radicale della qualità dell'aria attraverso stili di mobilità più sostenibile, alla redistribuzione dello spazio urbano in favore delle utenze deboli e alla conversione dei trasporti all'elettrico.

Il sondaggio è stato realizzato su un campione di 1.000 interviste (nel territorio nazionale) e 300 nelle principali metropoli: Napoli, Milano, Roma e Torino, dove si sta ricominciando a uscire e spostarsi di più (anche 3 o 4 volte al dì), nonostante si lavori di più da casa rispetto al resto d'Italia. In città, l'utilizzo di autobus, tram, metropolitane e treni regionali è sceso al 70-80% rispetto al 2019, penalizzato dalla paura dell'affollamento nonostante l'entrata in vigore di regole



ferree (distanziamento, riduzione posti per ogni mezzo, obbligo di mascherina, areazione e sanificazione dei locali). Secondo le Linee Guida dell'Istituto Superiore Sanità, tali precauzioni valevano anche per le automobili, ma in questo caso nessuno si è lasciato "intimorire".

Il 60% degli intervistati (75% nelle città principali) ritengono rilevante una offerta integrata (MaaS), un abbonamento unico a trasporto pub-

blico, treno e servizi di sharing mobility, dal monopattino all'auto. Piace molto la Città dei 15 minuti a piedi, con i servizi di prossimità, e piacciono perfino le politiche di limitazione, quasi totale, della circolazione di auto e moto con motori a combustione nei centri abitati.

Nella testa degli italiani, qualcosa si muove ed è green. Motivo per cui, secondo Legambiente, è il momento di spingere il piede sull'accelera-

torre e mettere in pratica politiche a sostegno di una mobilità sempre più sostenibile. Il presidente Stefano Ciafani ha ribadito, infatti, la necessità di stanziare dei fondi per integrare e migliorare l'intero comparto dei mezzi di trasporto pubblico: "L'accessibilità per tutti ai servizi di mobilità, in sicurezza e senza inquinare, è libertà e fattore di rilancio: chiediamo che accanto ai fondi PNRR il governo investa anche con la nuova legge di bilancio sulla mobilità sostenibile: più treni e autobus elettrici nelle città inquinate, più risorse ai Comuni per i Piani Mobilità Sostenibile e gli spostamenti ciclopodali, più offerte fiscalmente deducibili per i lavoratori e i mobility manager comunali".

La presentazione dei dati relativi al sondaggio ha dato il via all'Osservatorio sugli Stili di Mobilità che si propone di monitorare annualmente comportamenti e propensioni della mobilità degli italiani, con un'attenzione particolare alle principali città del Paese.

## FIAB "BIMBIBICI" CON CLEANAIR@SCHOOL ARPA CAMPANIA

A Napoli una pedalata tutti insieme per promuovere la mobilità sostenibile

Cristina Abbrunzo

Più volte rimandato a causa della pandemia e recentemente per maltempo, si è finalmente svolto a Napoli domenica 31 ottobre l'evento dal titolo "Bimbibici", una manifestazione organizzata dalla FIAB (Federazione Nazionale Ambiente e bicicletta) che si tiene ogni anno - in tutte le piazze italiane - per promuovere la mobilità sostenibile e l'uso della bicicletta tra i giovani e i giovanissimi e che, per questa edizione 2021, si è svolta in collaborazione con il progetto CleanAir@School; un progetto europeo di citizen science ed educazione ambientale sul monitoraggio della qualità dell'aria - coordinato per l'Italia da Ispra insieme all'SNPA e condotto in Campania dall'Arpac - che ha visto coinvolti gli



studenti di tantissimi Istituti scolastici, invitati a partecipare all'evento, per testimoniare il loro impegno concreto per migliorare la qualità dell'aria nelle proprie città.

L'evento come è noto si concretizza in un'allegria pedalata in sicurezza lungo le vie cittadine ed è rivolta principalmente a bambini e ragazzi, ma aperta anche alle loro famiglie e a tutti i cittadini che amano la bicicletta, la natura e desiderano vivere in un mondo sostenibile.

È stata una bellissima domenica di festa su due ruote. La pedalata a Napoli è partita alle 9.30 da Piazza del Plebiscito e ha percorso la ciclabile sul lungo mare fino a far tappa in Villa Comunale dove, ad attendere i partecipanti, c'è stata una speciale sorpresa: una visita guidata allo storico Acquario pubblico di Napoli, il più antico ancora funzionante, per approfondire anche i temi della biodiversità e degli ecosistemi marini.

Per Arpac collaborare al coinvolgi-

mento dei ragazzi e appoggiare questa iniziativa ha rappresentato un'importante opportunità per promuovere il concetto di mobilità sostenibile e diffondere stili di vita corretti e responsabili che contribuiscano alla riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle nostre città.

L'evento a Napoli è stato realizzato dalla Cicloverdi Fiab Napoli e reso possibile grazie all'impegno e la dedizione di due instancabili lavoratrici: Teresa Dandolo (Presidente dell'associazione) e Titti Vollaro (Vicepresidente e referente Bimbibici) che non si sono fermate davanti alle difficoltà e sono riuscite a regalare alla città e ai partecipanti una domenica all'insegna del divertimento e di quei valori sani che la mobilità sostenibile vuole diffondere.

a cura di Giulia Martelli



La pandemia ha permesso agli italiani di ripensare al proprio stile di vita e sono sempre di più quelli che stanno adottando soluzioni sostenibili per affrontare la quotidianità.

Uno dei temi cardine è quello della mobilità. Spingere verso un azzeramento delle emissioni entro il 2050, così come auspicato dall'UE, è la strada che bisogna percorrere perché l'Italia è tra i paesi europei che possiedono più automobili.

La mobilità si trova di fronte alla possibilità di una svolta epocale e la pandemia può diventare la chance per un suo ripensamento completo e per una sua trasformazione in

un'ottica sostenibile. Molto in questa direzione ha fatto sinora il ricorso al lavoro agile ma non sembra essere dello stesso avviso il Governo che, attraverso gli ultimi provvedimenti adottati, lo ha derubricato a misura tampone dell'emergenza sanitaria ignorando l'efficacia dimostrata nel rispondere all'allarme dell'inquinamento o della crisi energetica globale. Sicuramente c'è moltissimo da fare ma intanto, in Campania, si cominciano a vedere i primi provvedimenti istituzionali in merito che non sempre, però, trovano attuazione anche a causa di uno scarso interesse da parte delle amministrazioni stesse.

## Comune di Napoli. Verso il piano degli spostamenti casa-lavoro

In Campania, in attuazione del decreto ministeriale per l'adozione dei Piani degli spostamenti casa-lavoro il Comune di Napoli ha individuato e nominato, tra i propri dipendenti, i due Mobility Manager aziendale e d'area responsabili della mobilità dei dipendenti dell'ente e della viabilità cittadina. L'operazione si inserisce nel programma di sviluppo e valorizzazione delle politiche di mobilità urbana sostenibile e prevede che le imprese con più di 100 dipendenti e le pubbliche amministrazioni dei Comuni con oltre 50mila abitanti siano tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale. Tali Piani sono necessari per poter accedere ai finanziamenti stanziati annualmente dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile e, attualmente, sono pervenuti al

Comune di Napoli 9 Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro al vaglio dei Mobility Manager d'Area.

Da un primo esame dei piani pervenuti, le principali misure da implementare in base ai benefici conseguibili per i dipendenti, l'azienda e la collettività, sono mirate prevalentemente a creare app e/o spazi dedicati sulla intranet aziendale per la gestione del car pooling (viaggi in auto condivisi tra più dipendenti); realizzare iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipen-

denti sui temi della mobilità sostenibile; realizzare convenzioni con aziende di bike-sharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti; realizzare convenzioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti; istituire «buoni mobilità» da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata.



## Green Blue Days, da Napoli un nuovo modello di sostenibilità

Si sono da poco conclusi a Napoli i GreenBlueDays: tre giorni di "Lab" (sessioni a carattere scientifico accademico) e "Talk" (sessioni a carattere culturale orientate ad un ampio pubblico) su tematiche attinenti la green vision, che hanno costituito uno stimolo, un orientamento, un'indicazione di metodo per migliorare andando nella direzione che l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite ha indicato per lo sviluppo sostenibile sistemico, basato su una visione integrata delle diverse realtà: ambientale, economica, sociale. Un evento evocativo già dal titolo scelto: "GreenBlueDays", perché oltre il Green



c'è il Blue del cambiamento, della rigenerazione, della biomimesi. Se il Green incoraggia a guardare oltre l'ovvio, il Blue rappresenta la vera svolta, il tempo della scelta, della radicalizza-

zione: questa la visione di Sonia Coccozza, Rosy Fusillo ed Elisabetta Masucci, ideatrici del progetto. L'obiettivo dell'evento è stato quello di identificare un nuovo modello di sostenibilità attra-

verso il dialogo tra mondo scientifico, accademico ed imprenditoriale con azioni concrete già immediatamente visibili, affinché l'ambiente non sia qualcosa soltanto da tutelare ma sia il vero protagonista delle politiche di sviluppo del Paese. La valenza scientifica dell'evento è stata assicurata dal ruolo del CNR e dalla partecipazione dei suoi Istituti, ma anche dall'ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca), dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), da tanti altri ed anche da quella di numerosi Atenei del Sud

Italia. Oltre duecento relatori hanno discusso di economia circolare, energia, architettura, infrastrutture, food, moda, salute. GreenBlueDays è stato un evento ecosostenibile e carbon neutral sin dalla sua progettazione per rispondere alla sfida del millennio: far fronte al cambiamento climatico; le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante la tre giorni, infatti, sono state misurate dalla start-up @u2y.it e compensate con la piantumazione di 200 alberi nella riserva naturale WWF degli Astroni. Dopo il grande successo di questa prima edizione, appuntamento a Taranto per GreenBlueDays 2022!

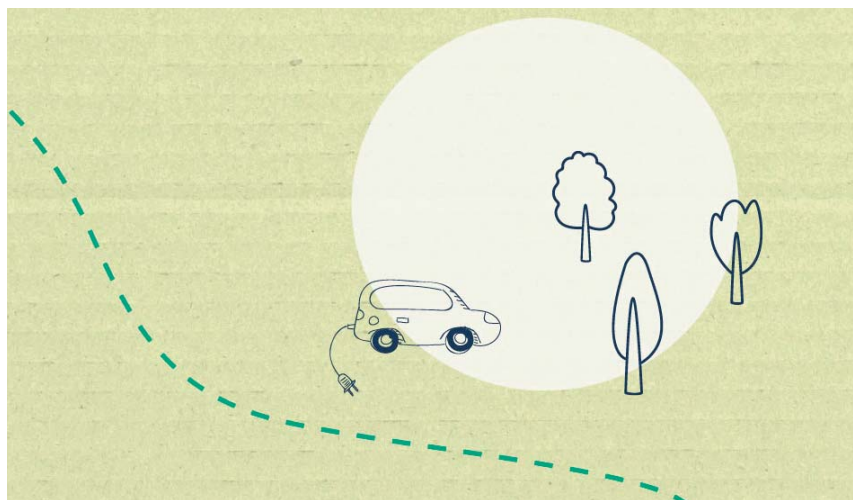
# La Mobilità sostenibile, il clima e la transizione ecologica nel nuovo Piano Economico Italiano



Fabiana Liguori

In questi giorni è al vaglio del Senato della Repubblica il Disegno di legge (219 articoli) presentato dal Ministro dell'economia e delle finanze, riguardante il "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024". Il capitolo 10 del Disegno è dedicato all'ambiente e prevede una serie di interventi in materia di mobilità e infrastrutture sostenibili, di transizione ecologica, di energia e contrasto ai cambiamenti climatici, su un arco di tempo piuttosto lungo (fino al 2035).

Nello specifico, l'articolo 131 sancisce l'istituzione di un apposito Fondo denominato "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile" ossia due milioni di euro così ripartiti: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro (per il 2027 e il 2028), 200 milioni di euro per l'anno 2029, 300 milioni di euro per l'anno 2030 e 250 milioni di euro (dal 2031 al 2034). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sono definiti anche i criteri di riparto del Fondo e l'entità delle risorse destinate tra l'altro al rinnovo del



parco autobus del trasporto pubblico locale, all'acquisto di treni ad idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate, alla realizzazione di ciclovie urbane e turistiche, allo sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro, all'adozione di carburanti alternativi per l'alimentazione di navi ed aerei e al rinnovo dei mezzi adibiti all'autotrasporto.

Sempre con decreti ministeriali sono individuati gli interventi ammissibili al finanziamento e il relativo soggetto attuatore con indicazione dei codici unici di progetto, le modalità di monitoraggio, il cronoprogramma procedurale con i re-

lativi obiettivi, e così via.

Lo stanziamento di tali risorse da parte del Governo Italiano è finalizzato a sostenere ed attuare sul proprio territorio il programma della Commissione Europea che, lo scorso luglio, ha adottato il pacchetto climatico "Fit for 55", un insieme di proposte legislative per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal, come la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990 e la "carbon neutrality" entro il 2050.

L'articolo 139, invece, riguarda una dotazione economica pari a 3,35 miliardi di euro, rivolta al finanziamento di interventi relativi a pro-

grammi di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane (dal 2022 al 2036). I criteri e le modalità per l'assegnazione delle risorse sono definiti anche sulla base della consistenza della rete viaria e della vulnerabilità rispetto a fenomeni antropici, quali traffico ed incidentalità, e naturali, quali sisma e dissesto idrogeologico. Altra importante novità è quella citata nell'articolo 154, che prevede l'istituzione di un Fondo italiano per il clima, con una dotazione pari a 840 milioni di euro per ciascuno

degli anni dal 2022 al 2026 e di 40 milioni a partire dal 2027 (per un totale di circa 5,7 miliardi di euro), passibile di incremento con l'apporto finanziario di soggetti pubblici o privati, nazionali o internazionali.

Questa misura dovrebbe finanziare interventi, anche a fondo perduto, a favore di soggetti privati e pubblici per contribuire al raggiungimento degli obiettivi stabiliti negli accordi internazionali in materia di clima e tutela ambientale ai quali l'Italia ha aderito.

L'articolo successivo, il 155, riguarda la proposta di istituzione di un Fondo per l'attuazione del programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico, con una dotazione pari a 50 milioni di euro nel 2023, 100 milioni di euro nel 2024, 150 milioni di euro nel 2025 e di 200 milioni di euro annui dal 2026 al 2035.

Nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica è istituito, infine, un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 da destinare ad interventi di ripristino delle opere di collettamento o depurazione delle acque, nonché di impianti di monitoraggio delle acque, in casi di urgenza correlati ad eventi calamitosi (Art. 159).

# “Bluexperience” a Napoli: il salone della mobilità sostenibile slitta al 2022

Cristina Abbrunzo

“Partecipa al cambiamento e fai anche tu la differenza”: questo lo slogan di Bluexperience, il primo salone a Napoli interamente dedicato al tema della mobilità sostenibile e intelligente che si terrà dal 3 al 5 giugno 2022 alla Mostra D'Oltremare.

La fiera si sarebbe dovuta svolgere a settembre di quest'anno, ma nonostante fosse già tutto pronto, gli organizzatori hanno deciso di posticipare l'evento alla prossima primavera.

“Dopo una scrupolosa valutazione, abbiamo ritenuto necessaria questa decisione al fine di garantire il successo del Salone che, alla sua prima edizione, sarebbe stato troppo penalizzato dalle incertezze del periodo, dovute all'andamento della nuova variante e ai limiti imposti dal nuovo decreto”, sottolinea la direzione organizzativa. La proposta espositiva partenopea, attivata e promossa dalla società Action Events, con il sostegno di aziende sponsor, come V-

ITA- Be Charge- Netcom Group, aveva tutti i numeri per risultare vincente.

L'adesione era arrivata persino dai giganti americani di Tesla e dei maggiori gruppi dell'automotive, nonché dalle maggiori associazioni di categoria come ANFIA, ANIE, MOTUS-E e Legambiente. Inoltre l'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche (Isnart) aveva scelto Napoli quale sede del Bike Summit 2021, all'appuntamento annuale al Bluexperience, ed erano scese in campo anche Invitalia, Osservatorio Nazionale BikeEconomy e Vivitalia Non si tratta, dunque, di una rinuncia - stando alle presenze registrate tra gli espositori che avevano aderito - ma una vera e propria sfida per garantire al Bluexperience il successo annunciato, ma in sicurezza.

“Napoli, da sempre capitale del centro sud Italia, merita di poter consolidare il ruolo determinante che può avere nello sviluppo del mercato della mobilità sostenibile, au-



tomotive, leggera e ultimo miglio. Per questo motivo continueremo a lavorare per rendere l'appuntamento vincente per tutti, espositori e visitatori, contando su regole certe e confidando nel supporto del direttivo della Mostra d'Oltremare che ha già confermato le nuove date di Bluexperience 2022”, afferma Milena Mazza, direttore generale della fiera.

Perciò, segnatevi questo appuntamento! È il momento di

far conoscere da vicino tutte le alternative del settore automotive, le auto elettriche e ibride, gli scooter e moto, ma anche i veicoli della mobilità leggera e ultimo miglio, come bici elettriche, monopattini, hoverboard, skateboard, segway, monowheel, nonché i servizi di sharing mobility, noleggio e tanto altro ancora.

Il passaggio dal sistema di mobilità tradizionale a quello innovativo e sostenibile non è automatico. Per accelerare il

cambiamento dobbiamo generare una maggiore propensione all'acquisto, facendo superare le incertezze riguardo i costi, l'efficienza e la fattibilità della mobilità elettrica.

È necessario che il consumatore finale familiarizzi con le innovazioni, con la tecnologia, con i prodotti e gli aspetti della mobilità sostenibile che, oggi, sono il presente alla portata di tutti e non più solo una prospettiva futura.

## La mobilità sostenibile parte dalle scuole

Siglato un protocollo d'intesa tra Ministero dell'Istruzione e Fiab

Promuovere la mobilità sostenibile, in bicicletta e a piedi, delle studentesse, degli studenti e del personale scolastico attraverso progetti e iniziative congiunti.

Prevenire e contrastare comportamenti scorretti in materia di sicurezza stradale. Promuovere corretti stili di vita. Questi gli obiettivi del Protocollo d'Intesa sottoscritto qualche giorno fa tra il Ministero dell'Istruzione e Fiab (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta). Il Protocollo promuove la cooperazione per la realizzazione di attività che migliorino la qualità della formazione di alunni e personale in termini di salute, sicurezza e sostenibilità della mobilità. In Campania



la Fiab rappresenta una realtà oramai consolidata che, seppur tra le mille difficoltà legate all'inadeguatezza delle infrastrutture ciclabili urbane ed extraurbane regionali, persegue con caparbia la mission di diffondere la bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, per una riqualificazione dell'ambiente cittadino. Proprio ultimamente Arpa e Fiab hanno collaborato as-

sieme alle scuole nell'iniziativa Bimbinbici, evento legato al progetto di Citizen science CleanAir@school di cui l'Agenzia è stata coordinatrice in Campania. In arrivo, inoltre, le linee guida per i mobility manager scolastici, che - nonostante alcuni nodi ancora da sciogliere - potranno accedere ad una piattaforma ministeriale dove consultare i servizi pubblici presenti sul territorio e individuare le diverse possibilità di compiere il percorso casa-scuola-casa, compresa l'elaborazione di grafici e simulazioni per le varie opzioni di scelta (a piedi, in bicicletta, mezzi di trasporto pubblici o auto privata) e per la definizione dei punti di ritrovo sui quali far convergere gli studenti. G.M.



## Le nuove regole per i monopattini elettrici

Con la pubblicazione della Legge Infrastrutture le nuove regole stradali per chi si sposta a bordo di un monopattino elettrico sono divenute immediatamente operative. Ecco cosa cambia:

- il limite massimo di velocità è di 20 km/h (6 km/h nelle aree pedonali)
- si può guidare il monopattino elettrico dai 14 anni in su
- obbligo di casco per i minori di 18 anni
- il divieto di trasportare, oltre al conducente, altre persone, oggetti e animali.
- sequestro del monopattino per chi trucca il motore
- divieto di sosta sui marciapiedi, fuori dalle aree adibite al parcheggio, è comunque permesso parcheggiare nei posti riservati alle biciclette, alle moto e ai motorini.
- giubbotto catarifrangente o bretelle retroriflettenti da mezz'ora dopo il tramonto
- frecce e stop obbligatori dal 1° luglio 2022 per i monopattini nuovi, entro il 1° gennaio 2024 per i mezzi che già circolano sulle strade.

# Secondo l'Agencia Europea per l'Ambiente, il treno è il vero campione di sostenibilità

Martina Tafuro

Gli europei hanno una eccezionale arma per diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub>: il treno. L'Europa è fornita di una rete ferroviaria molto estesa e in più punti molto veloce. Incentivarne l'uso, in alternativa al trasporto aereo, può essere conveniente oltreché semplificare la vita ai cittadini del Vecchio Continente. Il treno si conferma la modalità di viaggio più sostenibile a livello ambientale, rispetto all'auto o all'aereo. Lo ribadisce il "Transport and Environment Report 2020", pubblicato dall'Agencia europea dell'Ambiente. Secondo i dati dell'EEA, i trasporti hanno rappresentato il 25% delle emissioni di gas a effetto serra dell'Ue nel 2018. Le emissioni provengono principalmente dal trasporto su strada (72%), mentre il trasporto marittimo e il trasporto aereo rappresentano rispettivamente una quota del 14% e del 13% delle emissioni. Il treno incide per lo 0,4%. Il rapporto è un ottimo strumento a supporto del Green Deal europeo, che prevede di ridurre del 90% entro il 2050 le emissioni prodotte dai trasporti rispetto al 1990. Il passaggio a trasporti più sostenibili, quindi il passaggio dal trasporto aereo a quello ferroviario, è un contributo importante al raggiungimento di questo obiettivo, sottolinea lo studio. Nel Rapporto ven-

gono evidenziate le emissioni complessive, che comprendono anche le fasi di produzione e distribuzione dell'energia utilizzata da treni e aerei. I trasporti causano anche emissioni di inquinanti atmosferici legati ad esempio all'abrasione di freni, ruote e pneumatici o dai binari ferroviari. La pubblicazione esamina specificamente gli impatti dei viaggi in treno e in aereo e conclude che, a parte camminare o andare in bicicletta, il sistema più vantaggioso per la salvaguardia dell'ambiente, in tema di mobilità, è il treno. L'impatto degli aerei in termini di emissioni è molto più alto, pur non essendo il sistema più inquinante. Viaggiare con un'auto a benzina o diesel, specie se ci si muove da soli, per l'ambiente è più dannoso. Un altro briefing pubblicato dall'EEA conferma che ferrovia e trasporto marittimo sono le scelte a minore intensità di carbonio, con le emissioni più basse per chilometro rispetto ad aereo o auto. A supporto di tale tesi si evidenzia lo studio di Lorenzo Ferrari, Gianluca De Feo: "Train alternatives to short-haul flights in Europe", realizzata per Greenpeace. Gli autori hanno evidenziato che per le 150 principali tratte aeree a corto raggio all'interno dell'Unione europea, nel 34%, il treno è l'alternativa che permette di collegare le due città interessate in meno di 6 ore. Se ci credessimo veramente e noi passeggeri



usassimo davvero il treno, piuttosto che l'aereo sulle tratte descritte nella pubblicazione, i voli in Europa trasporterebbero 54 milioni di persone in meno ogni anno, pari a 3,5 milioni tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub> in meno. In qualità della vita significa risparmiare la quantità di gas serra analoga a quella prodotta dai consumi energetici annuali di 2,3 milioni di famiglie. Certo, ci sono anche casi in Europa dove il treno non costituirà mai un'alternativa all'aereo, tipo Roma - Atene a meno che non si implementi un sistema di trasporto marittimo attraverso l'uso del traghetto. Indubbiamente, vanno incrementati e migliorati i punti di snodo, cercando di eliminare, quanto più possibile i tempi di attesa e di cambio. Tra le prime cose da fare occorre

avviare con forza, forti e incisivi, miglioramenti infrastrutturali, introdurre nuovi collegamenti e una più efficiente pianificazione degli orari, così da rendere l'intero sistema appetibile. Secondo i dati dell'agenzia no profit Atmosfair, volare da Londra a New York e ritorno genera circa 986 kg di CO<sub>2</sub> per passeggero. Ci sono oltre 50 nazioni in tutto il mondo i cui abitanti emettono meno biossido di carbonio in un anno...dal Burundi in Africa al Paraguay in Sud America. Nei prossimi anni saranno sempre di più i treni che, almeno teoricamente, offriranno una buona alternativa ai voli interni in Europa, grazie all'introduzione di una serie di nuovi treni notte internazionali e al completamento di alcuni grossi interventi di miglioramento sulla rete. Occorre, però, implementare misure supplementari allo scopo di spostare il traffico dei passeggeri, in modo fattivo sulle rotaie per far sì che diminuiscano le emissioni di CO<sub>2</sub> legate ai trasporti. Una strada possibile è la soppressione dei voli a corto raggio, di cui si è iniziato a discutere in alcuni paesi europei. Ad esempio, Greenpeace spinge affinché l'Unione Europea dismetta le tratte aeree per cui esiste una valida alternativa via treno che impiega meno di 6 ore. Sarà, inoltre, utile e inevitabile intervenire sui prezzi, elemento che più ha spinto i passeggeri verso gli aerei.

## Riappropriarsi dello spazio pubblico: l'esempio dei bambini di Barcellona

Maria Falco

Non c'è spazio per le auto il venerdì mattina ad Eixample, il quartiere più popolato di Barcellona. Dallo scorso settembre i bambini accompagnati dai loro genitori vanno a scuola in bici o con pattini e monopattini. Nessuna pista ciclabile ma un fiume di persone che invade la corsia delle auto percorrendo strade che solitamente sono molto trafficate. Si chiama bicibus e, come se fosse uno scuolabus, parte ogni venerdì alle otto e ha delle fermate lungo il percorso. Un'iniziativa partita da appena 5 famiglie a cui se ne sono aggiunte man mano altre fino a coinvolgere decine e decine di persone diventando un evento di una portata tale da richiedere il supporto degli agenti della guardia cittadina per scortare i bimbi da casa a scuola in sicurezza. Una comunità che pedala insieme e che sogna una pista ciclabile che in questo quartiere di Barcellona non è ancora stata realizzata e un fenomeno



che sta continuando a crescere: il tragitto iniziale comprendeva tre fermate e aveva una durata di una ventina di minuti, da metà novembre coinvolge ben sei scuole tutte nella stessa zona allungandosi su altre strade sempre estremamente trafficate. Dal lunedì al giovedì molti bambini vanno lo stesso a scuola in bici senza però la stessa sicurezza che provano il venerdì quando la strada è tutta per loro e le auto lasciano completamente il posto ai piccoli ciclisti.

I genitori nel corso di alcune interviste hanno dichiarato che il consiglio comunale si è già mosso per rendere le strade più sicure ma che le misure messe in atto finora non sono ancora sufficienti. Il bicibus esiste anche in altri quartieri e in altre zone della Spagna e anche in Italia già dai primi anni del 2000 è stato sperimentato in molti progetti di educazione alla mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola realizzati in collaborazione con Fiab - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. Il Pedibus è previsto nell'ambito del progetto europeo Air-Heritage a cui partecipa ARPAC (capofila il comune di Portici): "uno scuolabus che si muove a piedi con tanto di 'autista' e 'controllore' e segue una 'linea' tradizionale di autobus senza, però, inquinare e favorendo anche la socializzazione degli scolari mentre vanno o tornano da scuola". Per risalire alle sue origini dobbiamo tornare agli anni '70 con il primo Pedibus realizzato in Scandinavia quando, com-

plisce la crisi petrolifera del 1973, i genitori pensarono di raggruppare i bambini lungo il percorso e di fare dei turni per accompagnarli a piedi. Un'iniziativa che si estese anche percorsi più lunghi con l'ausilio delle biciclette e la nascita dei primi bicibus o bike bus. Il Bicibus Eixample a Barcellona è un modello perché si tratta di un appuntamento fisso in una grande metropoli che, come molte altre grandi città europee, non si è ancora pienamente dotata di tutte le infrastrutture necessarie per incentivare la mobilità sostenibile, in un quartiere densamente abitato e ingolfato dal traffico con ormai centinaia di bambini che pedalano per le strade riuscendo a riappropriarsi dello spazio pubblico. Il Bicibus Eixample ha anche un account twitter e i social media sono pieni di foto e video che mostrano la gioia dei bambini nel poter andare a scuola tutti insieme in questo modo mentre la polizia locale chiude temporaneamente le strade per dare a loro la precedenza.