

# La misura della qualità della vita

*Maria Berrini e Michele Merola*

La misura della qualità della vita urbana è un'operazione complessa perché molte e mutevoli sono le sue dimensioni. Applicando il metodo elaborato da Ecosistema Urbano alle città italiane, emerge come il maggiore (e irrisolto) problema sia quello della mobilità. L'obiettivo dovrebbe essere quello della riduzione del numero di auto circolanti nelle città.

## *Qualità della vita. Cioè?*

Qualità della vita è un termine utilizzato sia dalla gente comune sia dagli studiosi e dai politici. Tutti concordano sulla sua importanza, ma il suo significato non è uguale per tutti.

Anche nel mondo scientifico si riconosce l'impossibilità di adottare una definizione formale, oggettiva e universale. La componente soggettiva e percettiva del concetto di "qualità della vita" è molto rilevante. Aspetti come l'età, la condizione sociale, il sistema di valori culturali, il gusto individuale condizionano il punto di vista e la valutazione dei singoli.

Quando poi decliniamo questo concetto con riferimento all'ambiente urbano e cerchiamo di misurarlo e valutarlo, ci troviamo davanti a una sfida veramente difficile.

Ma la sfida è senza dubbio interessante. Ed è assolutamente utile lo sforzo di chi prova ad accettarla.

Le città sono, infatti, il luogo dove la maggior parte della popolazione vive e impara a convivere nelle diversità e nel cambiamento, dove le economie si sviluppano, dove si forma la capacità di migliorare la società e di proteggere il pianeta.

Una buona qualità della vita in città non è solo un bisogno: è anche una risorsa fondamentale per il futuro.

Negli ultimi cinquant'anni, la qualità della vita è certamente migliorata, se la consideriamo in termini di "benessere" economico. In realtà il 2009, l'anno della recessione, ha rappresentato per gli americani e gli europei (chi più e chi meno) un improvviso salto indietro, chi di cinque e chi di dieci anni, quanto a redditi, occupati, consumi di materie prime e di energia.

Ma ciò che da tempo si sta deteriorando in modo indipendente dalle crisi economiche sono altri aspetti, assolutamente determinanti per valutare il livello di qualità della vita.

La salute è senza dubbio uno di questi. Nelle nostre ricche economie, che hanno sconfitto definitivamente la miseria e le malattie a essa associate, evidenze scientifiche dimostrano che sono in aumento le malattie (come i disordini cardiovascolari) causati da inattività fisica e da stress, mentre crescono le reazioni allergiche causate dall'inquinamento atmosferico e da materiali e alimenti non naturali. Nelle città si registrano picchi di malattia o di mortalità dovuti all'innalzarsi dello smog invernale o delle temperature estive.

Tutte malattie che dipendono anche dagli stili di vita individuali, ma che sono fortemente condizionate dal carattere più o meno favorevole dell'ambiente urbano e dalle politiche ambientali che lo governano.

L'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) riconosce lo stretto legame tra la salute e la pianificazione urbana. E l'Agenzia europea per l'ambiente (Eea), nella sua pubblicazione del 2009 *"Quality of life in Europes cities and towns"*, afferma come ci sia una generale e comune condivisione intorno al fatto che il concetto di "qualità della vita" è costituito da un insieme di fattori, tra i quali spicca la buona salute, oltre al reddito e a una vita familiare soddisfacente.

Nella pubblicazione dell'Agenzia (alla cui redazione abbiamo contribuito) si legge inoltre che: *«L'ambiente urbano influenza il benessere sociale, fisico e mentale dei suoi cittadini. Un ambiente favorevole e salutare è indispensabile per la qualità della vita nelle città. La gente ha bisogno di respirare aria pulita, di vivere in case confortevoli, di godere del silenzio e di spazi pubblici piacevoli. Aree verdi e di gioco accessibili, di buona qualità, ben mantenute sono un elemento chiave della qualità della vita urbana, così come lo sono un sistema di trasporto sicuro e moderno e spazi pubblici e aree verdi che incoraggino l'attività fisica e le buone relazioni sociali».*

Tornando all'emergenza rappresentata dalla crisi economica, è chiaro che una città che sa investire nelle economie più competitive, nella *green economy*, nelle politiche ambientali, nella logistica, nelle reti digitali applicate ai servizi, è anche una città in grado di produrre qualità della vita, perché riesce a dare risposte positive alla disoccupazione, soprattutto a quella giovanile, e agli effetti sociali e psicologici che ne conseguono (scarsa speranza nel futuro, insicurezza e paura verso gli altri, spaesamento e perdita di senso di appartenenza).

La mancanza di una visione chiara dei fenomeni che influenzano la qualità della vita caratterizza purtroppo molti governi locali e produce una sostanziale sottovalutazione o perfino errori nella scelta delle priorità di investimento politico e finanziario. E sottovalutazione ed errori a loro volta producono il peggioramento della situazione di una città.

In alcuni contesti, inoltre, lo sforzo di governo si concentra sul mantenere a livelli alti la qualità della vita dei cittadini di oggi, ma peggiora quella dei cittadini di domani o privilegia solo soggetti forti o ceti sociali ricchi, a scapito di quelli deboli (anziani e bambini) e dei poveri confinati in periferie degradate.

La sfida per le politiche urbane è, invece, quella di imparare a comprendere e ad affrontare in modo integrato la domanda di qualità della vita che i cittadini esprimono (aria pulita, accesso ai servizi, verde...), evitando di innescare azioni

e comportamenti che, invece, possono compromettere presente e futuro (per esempio con politiche di “liberalizzazione” dell’abuso di auto in città). Molti economisti hanno anche dimostrato che il costo degli effetti di un sistema di vita insostenibile sono più alti dell’investimento economico che si può fare per il miglioramento ambientale. Investire nell’ambiente urbano produce, inoltre, capacità attrattiva e, di riflesso, anche vantaggi economici per le città che li hanno sostenuti.

## *Come si misura e si valuta la qualità della vita nelle città?*

Per aiutare i governi locali a vedere con chiarezza i fenomeni che influenzano la qualità della vita dobbiamo tornare alla sfida iniziale. Come si misura e si valuta la qualità della vita nelle città?

Da molti anni il dibattito sugli indicatori della qualità della vita e della sostenibilità ambientale è acceso.

Si è sviluppato a livello teorico, con la definizione di indici sempre più raffinati, che sembrerebbero in grado di considerare persino la felicità come componente della ricchezza di una nazione. Si è sviluppato fino ad applicazioni più mirate, per esempio in Europa, con l’adozione di set di indicatori della sostenibilità, per misurare l’evolversi dello sviluppo nei diversi Paesi membri, in raffronto con gli obiettivi stabiliti dalle politiche comuni.

Ma quando scendiamo di scala e vogliamo ragionare sulla qualità della vita nelle nostre città i dubbi e le difficoltà si moltiplicano. I dati sono poco accessibili e, soprattutto, vengono raccolti e sistematizzati poco, male e in modo disomogeneo.

In questi ultimi dieci anni si sono susseguiti diversi tentativi, dai progetti di ricerca finanziati dalla Commissione europea, fino alle applicazioni sperimentali (pensiamo alla applicazione degli Indicatori comuni europei, che come Ambiente Italia abbiamo contribuito ad applicare a una quarantina di città europee, negli anni 2002 e 2003).

I Servizi di statistica europei (Eurostat) hanno ampliato il loro campo di indagine e, negli ultimi anni, hanno inserito tra le centinaia dei loro indicatori socio-economici alcuni indicatori ambientali, anche a scala urbana (*Urban Audit*). Ma la raccolta e la pubblicazione dei dati ha tempistiche lente, spesso troppo distanti dai tempi necessariamente stretti che devono assumere le decisioni politiche sulle priorità di investimento.

Come spesso succede, la capacità di dare risposte viene “dal basso”. Da ormai 17 anni, il “Rapporto Ecosistema Urbano” di Legambiente, curato da Ambiente Italia e negli ultimi anni pubblicato da *Il Sole 24-Ore*, organizza in modo sistematico e trasparente i dati ambientali delle città italiane, con lo scopo di fornire un valutazione e comparazione oggettive della loro qualità e sostenibilità. Uno sforzo analogo è stato compiuto da Ambiente Italia anche raccogliendo dati

dalle città europee e nel 2012 verrà pubblicato un nuovo “Rapporto Ecosistema Europa”, editato in collaborazione con due università europee e con il principale network di governi locali europei (Iclei). Ma restiamo sui dati italiani.

## *Il Rapporto Ecosistema Urbano*

Ecosistema Urbano utilizza 25 indici tematici, basati su una settantina di indicatori primari (per oltre 125 parametri) che analizzano, per tutti i 107 capoluoghi di provincia italiani, le principali componenti ambientali presenti in una città: aria, acque, rifiuti, trasporti e mobilità, spazio e verde urbano, energia, politiche ambientali pubbliche e private. Tutti gli aspetti che influenzano, nel bene e nel male, la qualità della vita nelle nostre città.

Sono, quindi, considerati i fattori che misurano il carico generato sulle componenti ambientali (“la pressione”, per esempio: produzione dei rifiuti, tasso di motorizzazione ecc.), la qualità delle componenti ambientali (“lo stato”, come la qualità dell’aria ecc.), le politiche locali e i comportamenti attivati per migliorare la sostenibilità e la qualità ambientale urbana (“la risposta”, per esempio la raccolta differenziata, la capacità di depurazione, le piste ciclabili ecc.).

Per ognuno dei 25 indici viene sviluppata una classifica, che evidenzia come si posizionano (dal migliore al peggiore) i 107 capoluoghi di provincia italiani. Su questa base si compone poi la cosiddetta classifica finale di Ecosistema Urbano, che considera tutti i 25 indici, attribuendo a ciascuno di essi un peso diverso.

Per premiare le capacità di buona amministrazione delle città, si è scelto (in accordo con i promotori e i partecipanti) di dare maggiore importanza agli indicatori di “risposta”, che infatti pesano il 56,5% del totale (mentre quelli di stato pesano il 26% e quelli di pressione il 17,5%).

Ogni città, sulla base di dati raccolti e certificati dagli uffici comunali, si posiziona quindi su ogni indicatore, avendo come riferimento una serie di obiettivi di sostenibilità oggettivi, determinati sulla base della legislazione, di target fissati a livello nazionale o europeo e tenendo presente i livelli medi raggiunti dalle città italiane.

È ovvio, però, che la complessiva “qualità ambientale” di una città include una molteplicità di fattori non sempre misurabili. E soprattutto non sempre misurati, o non sempre misurati in modo uguale in tutte le città. Si pensi, per esempio, a tutta una serie di aspetti - come la struttura urbanistica, l’integrazione tra spazi verdi ed edificato, la qualità estetica degli edifici e degli spazi pubblici - che sono difficilmente riconducibili a un indicatore numerico.

L’obiettivo e l’utilità di Ecosistema Urbano è quello di funzionare da termometro, in grado di misurare la “febbre” ambientale delle città e l’efficacia delle prescrizioni messe in atto, senza voler rappresentare un Oscar assegnato alla qualità ambientale complessiva di un’area.

**Tab. 1 – Gli indici ambientali di Ecosistema Urbano (17a edizione)**

Indici	Descrizione
1. Qualità dell'aria: NO <sub>2</sub>	Media dei valori medi annuali registrati da tutte le centraline (g/mc)
2. Qualità dell'aria: PM10	Media dei valori medi annuali registrati da tutte le centraline (g/mc)
3. Qualità dell'aria: ozono	Media del numero di giorni di superamento della media mobile sulle 8 ore di 120 ug/mc
4. Consumi idrici domestici	Consumo giornaliero pro capite di acqua per uso domestico (l/ab)
5. Dispersione della rete	Differenza tra l'acqua immessa e quella consumata per usi civili, industriali e agricoli (come quota % sull'acqua immessa)
6. Capacità di depurazione	Indice composto da: % di abitanti allacciati agli impianti di depurazione, giorni di funzionamento dell'impianto di depurazione, capacità di abbattimento del COD (%)
7. Rifiuti: produzione di rifiuti urbani	Produzione annuale pro capite di rifiuti urbani (kg/ab)
8. Rifiuti: raccolta differenziata	% Rd (frazioni recuperabili) sul totale rifiuti prodotti
9. Trasporto pubblico: passeggeri	Passeggeri trasportati annualmente (per abitante) dal trasporto pubblico, l'indicatore è differenziato in funzione della popolazione residente (passeggeri/ab)
10. Trasporto pubblico: offerta	Percorrenza annua (per abitante) del trasporto pubblico, l'indicatore è differenziato in funzione della popolazione residente (km-vettura/ab)
11. Mobilità sostenibile	Presenza di autobus a chiamata, controlli varchi Ztl, tariffe per intermodalità, parcheggi interscambio bici, <i>mobility manager</i> comunale, bike sharing, pedibus, Piano mobilità ciclabile, Piano spostamenti casa-lavoro, sistema di pedaggio urbano (tipo Ecompass)
12. Tasso di motorizzazione auto	Auto circolanti ogni 100 abitanti (auto/100 ab)
13. Tasso di motorizzazione motocicli	Motocicli circolanti ogni 100 abitanti (motocicli/100 ab)
14. Isole pedonali	Estensione pro capite della superficie stradale pedonalizzata (m <sup>2</sup> /ab)
15. Zone traffico limitato	Estensione pro capite di area a Ztl (m <sup>2</sup> /ab)
16. Piste ciclabili	Indice che misura i metri equivalenti di piste ciclabili ogni 100 abitanti (m <sub>eq</sub> /100 ab)
17. Verde urbano fruibile	Estensione pro capite di verde fruibile in area urbana (m <sup>2</sup> /ab)
18. Aree verdi totali	Superficie delle differenti aree verdi sul totale della superficie comunale (m <sup>2</sup> /ha)
19. Consumo di carburanti	Consumo annuale pro capite di benzina e diesel (kep/ab)
20. Consumi elettrici domestici	Consumo annuale pro capite elettrico domestico (kWh/ab)
21. Energie rinnovabili e teleriscaldamento	Indice composto da: solare termico (m <sup>2</sup> /1.000 ab) e fotovoltaico (Kw/1.000 ab) in edifici pubblici, impianti pubblici a biomasse e a biogas (indice sintetico 0-100) e teleriscaldamento (m <sup>3</sup> riscaldati/ab)
22. Politiche energetiche	Indice composto da: introduzione di incentivi economici e disposizioni sul risparmio energetico e/o diffusione fonti energia rinnovabile, semplificazione della procedura per l'installazione di solare termico/fotovoltaico, attuazione di attività di risparmio energetico, presenza di <i>energy manager</i> , acquisto di energia elettrica da fonte rinnovabile, realizzazione di audit energetici, realizzazione di banca dati edifici certificati
23. Certificazioni ambientali: Iso 14001	N. di certificazioni Iso 14001 ogni 1.000 imprese attive
24. Pianificazione e partecipazione ambientale	Indice composto da: processi di agenda 21 (forum, reporting, piani d'azione), progettazione partecipata, bilanci ambientali e sociali; approvazione del Piano d'emergenza, della zonizzazione acustica, del Piano urbano del traffico (Put) e del Piano energetico comunale (Pec)
25. Eco management	Indice composto da: utilizzo di carta riciclata negli uffici comunali, auto comunali ecologiche, prodotti equosolidali, certificazione ambientale del comune, raccolta differenziata all'interno del comune

Occorre anche tenere sempre ben presente che la “classifica” di Ecosistema Urbano è costituita da un indice aggregato che, in quanto tale, non ha la pretesa di rappresentare “la” sintesi assoluta della qualità ambientale di una città.

Le classifiche aggregate, basate su dati oggettivi e quantificabili, sono quindi fondamentali strumenti per comunicare e stimolare il confronto tra città, ma esprimono, comunque, un valore relativo (quella città è la prima, la ventesima, la centesima rispetto alle altre 106). Alla pubblicazione di ogni nuova classifica annuale è, quindi, importante che si guardi ai progressi e ai regressi oggettivi, sulle singole prestazioni ambientali (piuttosto che alle modifiche di posizione). Lo scopo di Ecosistema Urbano è, infatti, aiutare le comunità locali (governi e cittadini) a individuare i possibili ambiti di miglioramento, confrontandosi con le migliori esperienze a livello nazionale o europeo.

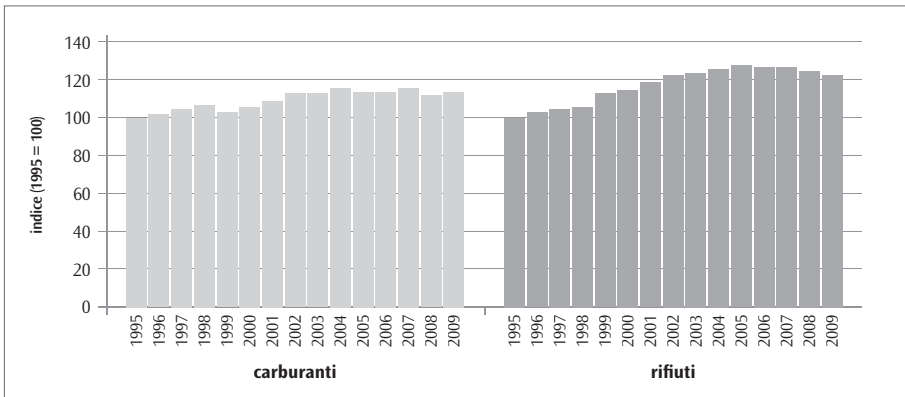
Ecosistema Urbano offre, quindi, un quadro d'insieme dei centri urbani italiani, ma anche un aggiornamento delle prestazioni ambientali delle città nei singoli settori. Tra le città in testa alla graduatoria sarà facile trovare, per esempio, quelle con una buona percentuale di raccolta differenziata o un buon livello di trasporto pubblico o con un'accettabile percentuale di perdite dalla rete idrica. Così come in coda troveremo più facilmente città con una bassa raccolta differenziata, pochi metri quadrati di verde urbano, oppure una scarsa diffusione di energie rinnovabili o di strumenti partecipativi. Sono, dunque, le città stesse a determinare, attraverso le loro pratiche, questo o quel piazzamento.

## *Che rappresentazione delle città italiane ci offre Ecosistema Urbano?*

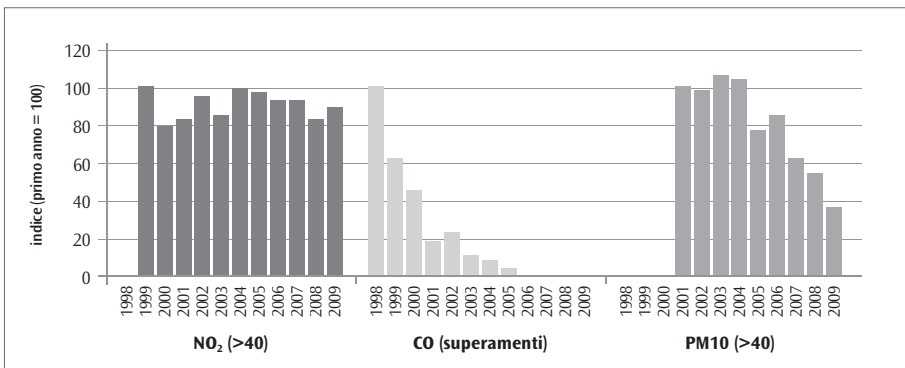
Nel corso degli ultimi quindici anni, l'insieme dei capoluoghi italiani ha mostrato un leggero miglioramento sulla gran parte dei parametri relativi allo stato della qualità ambientale e alle risposte, mentre - sul lungo periodo - sono tendenzialmente incrementate le pressioni ambientali, in particolare i consumi energetici e di carburanti e la produzione di rifiuti.

Nel complesso, i dati del 17° Rapporto ci dicono che permane l'emergenza smog, ma che le medie del PM10 si abbassano progressivamente (ancora troppo poco, mentre crescono quelle dell'ozono). Restano ferme le isole pedonali e il verde, si conferma scarsamente utilizzato il trasporto pubblico, mentre aumentano le immatricolazioni di automobili. Non cambia la capacità di depurazione delle acque reflue, così come non diminuiscono sostanzialmente le perdite dalle reti idriche. Cresce la diffusione delle energie rinnovabili, così come la raccolta differenziata (Rd), anche se ancora più della metà dei capoluoghi non raggiunge l'obiettivo del 35% di Rd fissato nel 2006.

**Fig. 1 – Fattori di pressione 1995-2009**



**Fig. 2 – Inquinamento atmosferico 1998-2009**



Passi in avanti ci sono stati: sono cresciute le zone a traffico limitato, inesistenti o quasi dieci anni fa; molti comuni hanno imparato a recuperare una buona parte dei rifiuti che producono. È cresciuta soprattutto la sensibilità ai temi ambientali: un'attenzione che non si può misurare, ma che soprattutto fatica ancora a tradursi in azioni concrete.

Sicuramente le città italiane che si collocano tra le migliori della classifica di Ecosistema Urbano presentano dati eccellenti e buone pratiche da imitare: oltre il 70% di raccolta differenziata (Pordenone, Novara e Verbania), più di 1 m<sup>2</sup> di isole pedonali per abitante (Venezia naturalmente, ma anche Verbania, Terni e Cremona), oltre 25 metri equivalenti<sup>1</sup> di piste ciclabili ogni 100 abitanti

<sup>1</sup> L'indice è espresso in metri equivalenti perché sono considerate (e pesate differenzialmente) non solo la lunghezza delle piste ciclabili, ma anche le diverse tipologie (in sede propria, in corsia riservata e promiscue) e anche

le Zone 30, ovvero le normali strade urbane, dove però è imposto il limite massimo di velocità a 30 km/h, che garantisce comunque protezione e sicurezza per pedoni e ciclisti.

(Reggio Emilia, Lodi, Modena e Mantova), più di 30 m<sup>2</sup> di verde urbano fruibile per abitante (Sondrio, Lucca, Modena, Pordenone, Prato e Firenze), oltre 7 m<sup>2</sup> di pannelli solari su edifici comunali ogni 1.000 abitanti (Siena, Teramo, Como e Lodi) o oltre 4 kW ogni 1.000 abitanti di solare fotovoltaico su edifici comunali (Benevento, Cremona, Bologna, Imperia e Verona).

Nel complesso, però, è proprio il grigio a dominare, con un grande problema che domina su tutti: la mobilità. Il traffico di auto in città e i suoi nefasti effetti sulla qualità della vita (rumore, aria inquinata, incidenti, congestione degli spazi pubblici e conseguente disincentivo alla scelta di muoversi in modo meno inquinante) non sono prerogative solo italiane. Ma mentre nel resto d'Europa si investe sul trasporto pubblico e sulla mobilità ciclabile, in Italia in quindici anni siamo rimasti sostanzialmente fermi (e la distanza con le città europee si è allargata sempre più).

Tre temi a esemplificare il paradosso italiano:

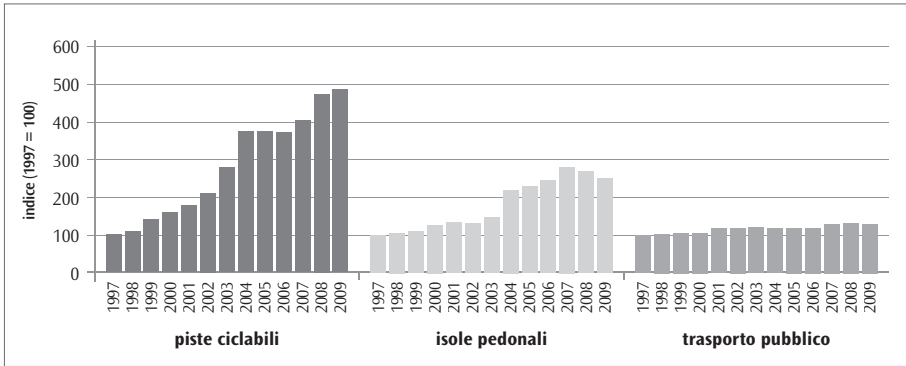
- *Numero di auto in circolazione.* Nel 2007 la media italiana è di 598 auto ogni 1.000 abitanti contro la media di 464 dell'Unione europea; se guardiamo alle città è ancora peggio: a Copenaghen ci sono 27 auto ogni 100 abitanti, a Madrid 32, a Berlino 35, a Londra 36, a Milano 63, a Roma 76.
- *Trasporto pubblico.* Per essere competitivo con l'auto deve essere veloce ed efficiente; per esempio, servono metropolitane e corsie preferenziali per autobus. Ma mentre ci sono 408 km di metropolitana a Londra, 284 a Madrid, 213 a Parigi, 144 a Berlino, 107 a Barcellona, 106 a Stoccolma, 101 a Monaco e Amburgo, in Italia sono 78 a Napoli (compresi i servizi di ferrovia urbana), 75 a Milano, 37 a Roma, 13 a Torino, 6 a Genova; e le corsie preferenziali sono 600 km a Vienna, 289 a Milano, 119 a Torino, 111 a Roma.
- *Piste ciclabili.* Confrontando, per esempio, Milano e Monaco di Baviera, che sono due città di dimensione simile, troviamo rispettivamente poco più di 70 km di piste contro gli oltre 700 km; tre città in Europa (Vienna, Helsinki e Copenaghen) hanno la stessa estensione di piste ciclabili di quelle che assommano tutti i capoluoghi di provincia italiani.

Dalla lettura dei dati di Ecosistema Urbano emergono evidenti altre due grandi differenze: le città piccole e medie contro le grandi città; il Nord dell'Italia in contrapposizione con il Sud. Con le debite eccezioni, è stridente il contrasto tra il quasi generale calo delle performance ambientali dei grandi centri urbani (con più di 500mila abitanti), tranne Torino, e lo speculare, seppure lento, miglioramento dei piccoli e medi centri.

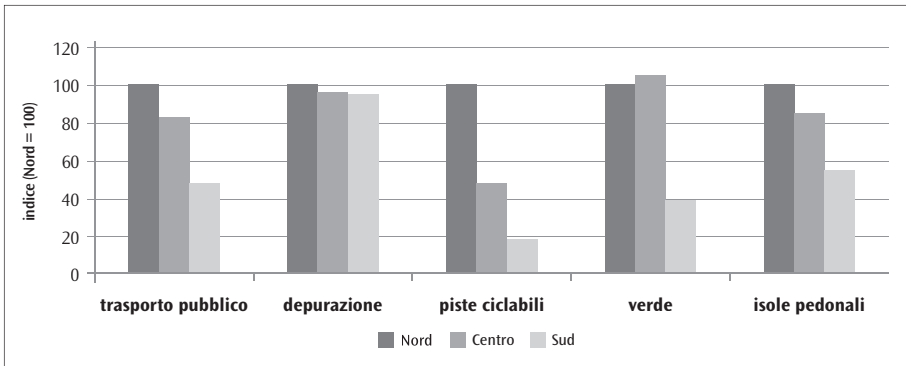
In modo altrettanto evidente, le città del Mezzogiorno restano in fondo alla graduatoria con il record negativo delle siciliane, che hanno ben otto capoluoghi tra le ultime 20 (di cui solo cinque non appartengono a Sud o isole). Tuttavia, finalmente tra i primi 40 capoluoghi in classifica spiccano cinque città meridionali, due delle quali campane: Salerno e Avellino, che nell'emergenza rifiuti della Campania hanno attivato un sistema di gestione in grado di portarle rispettivamente al 60,6% e al 62,8% di raccolta differenziata.



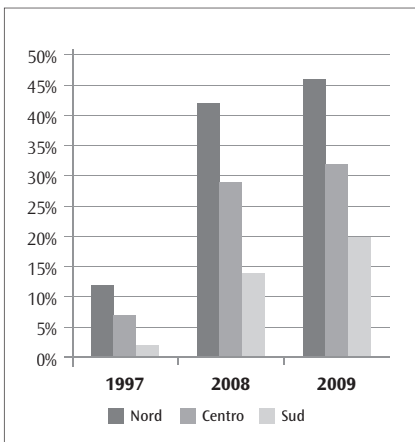
**Fig. 3 – Gestione di mobilità 1997-2009**



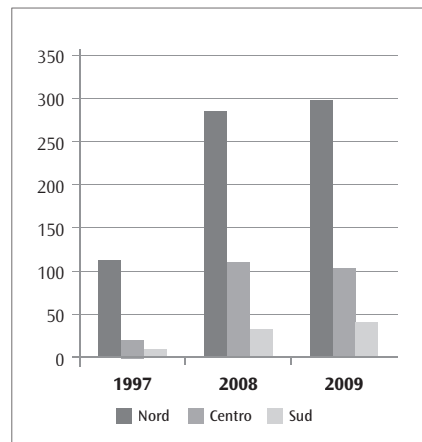
**Fig. 4 – Dotazione di servizi nelle città del Centro e del Sud rispetto al Nord - 2009**



**Fig. 5 – Raccolta differenziata**



**Fig. 6 – Piste ciclabili (m/1.000 ab.)**



Tornando al confronto con l'Europa, non è retorico chiedersi perché - in fatto di politiche per migliorare l'ambiente urbano e per creare le condizioni per una migliore qualità della vita - le regioni e le grandi città italiane abbiano sempre qualcosa da invidiare alle colleghe straniere (nei riferimenti bibliografici indichiamo indagini e siti web dove questa tesi è ampiamente documentata).

Dalla Scandinavia alla Spagna, dalla Francia alla Germania, sono tanti, troppi, i centri dove c'è più verde e meno traffico, aria più pulita e minore abusivismo edilizio.

E visto che spesso la differenza non nasce da arretratezza economica - basti pensare alle città padane, che sono tra le più ricche d'Europa - allora significa che questo ritardo dipende, almeno in parte, da un eccesso di inerzia, da un *deficit* di "modernità" di chi governa le nostre città.

La sfida più difficile, quella della mobilità urbana, ci offre sicuramente un esempio del cambio di passo che ci serve.

La mobilità urbana va governata con politiche integrate, che sappiano mettere in atto tante soluzioni diverse, ma coerenti e complementari tra loro. Servono soluzioni concrete, in grado di dare risposta alla molteplicità di tipologie che caratterizzano la domanda di spostamento in città. E l'obiettivo deve essere quello di ridurre gli effetti negativi del traffico urbano: inquinamento locale e globale (rispettivamente il 70% e il 40% dipende dal traffico), rumore, insicurezza per gli utenti deboli della strada (il 40% dei morti e il 70% degli incidenti avvengono in ambito urbano e in prevalenza colpiscono ciclisti e pedoni), occupazione impropria degli spazi pubblici, degrado estetico dei centri storici, congestione e rallentamento dei tempi di spostamento per tutti.

Ma la sfida più complessa, soprattutto in Italia, è quella di ridurre drasticamente il numero di auto che circolano nelle città. Lo abbiamo scritto, ma va ribadito: l'Italia è il Paese con il più alto tasso di auto per abitante (nelle grandi città si sfiorano le 75 auto per 100 abitanti), un dato abnorme se confrontato con grandi e moderne metropoli europee (da Madrid a Berlino, da Parigi a Copenaghen), dove la presenza delle auto possedute dai residenti è una presenza ben più contenuta e discreta (tra le 35 e le 25 auto ogni 100 abitanti).

Certamente il progressivo miglioramento ambientale di motori e carburanti può contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico in città. Ma questo non ci libera dall'invasione delle lamiere in ogni angolo delle città.

Certamente sono utili le politiche di rafforzamento dell'offerta di trasporto collettivo, pubblico, migliorandone qualità, capillarità, affidabilità. Ma il trasporto collettivo per sua stessa natura non risponde a tutta la domanda di mobilità urbana, che non è sistematica e prevedibile, ed è fatta di moltissimi piccoli spostamenti, di origini e destinazioni che il trasporto pubblico non può coprire fino "all'ultimo miglio".

Se non si affronta questo nodo, in assenza di politiche di disincentivo e di alternative capillari, l'auto inevitabilmente prende il sopravvento, diventa il mezzo più comodo e competitivo. Nelle città italiane, circa l'80% degli spostamenti in auto è sotto i 5 chilometri e oltre il 25% sotto i 2 chilometri. Perfino per portare i figli a scuola, l'auto è usata per oltre il 50 per cento.

Chi usa l'auto per raggiungere la città da periferie o da bacini regionali, in Italia ancora troppo poco serviti da reti moderne di trasporto pubblico, non trova a fermarlo alcuna politica di disincentivo e di promozione che lo porti a lasciare la macchina e a spostarsi in città con i mezzi, in bici e a piedi.

In bicicletta un tragitto di 3 km si compie in 15 minuti. E si tratta anche di 15 minuti quotidiani di attività fisica che ognuno di noi dovrebbe fare per migliorare la propria salute.

La soluzione, allora, sta in un diverso disegno dello spazio urbano e in una sua gestione che parta dal principio che quello spazio (strade, piazze, marciapiedi, sottosuolo) è di chi vive la città, non delle auto.

È la città nel suo complesso che deve trasformarsi, diventando "amica" di un modo di muoversi (a piedi e in bici) che possa essere davvero competitivo con l'uso dell'auto per i piccoli spostamenti.

Gli esempi di buone pratiche sono molti. Basta cercarli e adattarli al proprio territorio.

Nei riferimenti bibliografici (in particolare si vedano "Green life" e "Quartieri liberi dalle auto, città amiche dei pedoni e della bici") si rimanda a casi virtuosi di molte città italiane "amiche dei pedoni e della bici", che stanno puntando a riorganizzare i propri spazi a misura della mobilità ciclo-pedonale, integrando questo sforzo con una protezione degli spazi per il trasporto pubblico, una gestione rigorosa di quelli dedicati alle auto che ne disincentivi l'utilizzo, una diffusione capillare dell'informazione sulle alternative all'auto. E si riportano esempi di città europee che hanno progettato interi quartieri "senza auto".

Sono le città che possono affrontare in modo radicale il problema, ridisegnando il proprio territorio con il chiaro obiettivo di liberare i propri cittadini dalla schiavitù delle auto.

Per migliorare la qualità della vita e la sostenibilità urbana non è più sufficiente limitarsi a mitigare le dinamiche negative in atto (auto, inquinamento, rifiuti): bisogna avere il coraggio di rigenerare profondamente le città, renderle più moderne e più civili anche nel segno dell'ambiente.

È necessario scommettere sul futuro, proprio partendo dalle migliori radici del buon vivere nelle nostre città.

## Riferimenti bibliografici

- Berrini, M., Bono, L., *Measuring urban sustainability 2010*, Ambiente Italia per DG Ambiente; [http://ec.europa.eu/environment/european greencapital/docs/cities/eqc\\_analysis2010-2011.pdf](http://ec.europa.eu/environment/european greencapital/docs/cities/eqc_analysis2010-2011.pdf).
- Berrini, M., Colonetti, A., *Green life: costruire città sostenibili*, Ed. Compositori [http://www.compositori.it/scheda\\_numero.asp?n=9314](http://www.compositori.it/scheda_numero.asp?n=9314).
- Berrini, M., Poggio, A., *Green life, Guida alla vita nelle città di domani*, Edizioni Ambiente, <http://www.edizioniambiente.it/eda/catalogo/libri/399/>.
- Berrini, M., "Quartieri liberi dalle auto, città amiche dei pedoni e della bici" (intervento alla III Conferenza Energythink, 19 aprile, Firenze), Ambiente Italia, [http://www.energythink.it/materiale/firenze/Abstract%20relatori/13\\_BERRINI\\_PROV.pdf](http://www.energythink.it/materiale/firenze/Abstract%20relatori/13_BERRINI_PROV.pdf).
- Bianchi, D., Zanchini, E., *Rapporto Ambiente Italia 2011*, Ambiente Italia, Edizioni Ambiente, <http://www.edizioniambiente.it/eda/catalogo/libri/571>.
- Bianchi, D., Zanchini, E., *Rapporto Ambiente Italia 2010*, Edizioni Ambiente, <http://www.edizioniambiente.it/eda/catalogo/libri/402/>.
- Merola, M., Bono, L., Mani, P., Fiorillo, A., Laurenti, M., e altri, *Ecosistema Urbano XVII*, Ambiente Italia e Legambiente, [http://risorse.legambiente.it/docs/Methodologia\\_tabelle\\_commenti\\_EUXVII.0000001790.pdf](http://risorse.legambiente.it/docs/Methodologia_tabelle_commenti_EUXVII.0000001790.pdf).
- Ensuring quality of life in Europe's cities and towns*, EEA Report n. 5/2009 (a cura, tra gli altri, di Ambiente Italia), <http://www.eea.europa.eu/publications/quality-of-life-in-Europes-cities-and-towns>.