

Argomento: Ambiente

Link originale: <https://pdf.extrapola.com/angqv/4745465.main.png>

Il Sole 24 Ore lunedì 23 Ottobre 2023 - N. 292

13



ONLINE
I dati sulle città più verdi d'Italia: naviga le classifiche con un clic. L'indice di Ecosistema urbano 2023 è consultabile anche in digitale, sulla piattaforma interattiva ideata dal team del Lab 24 del Sole 24 Ore dove è possibile navigare tutte

le 19 classifiche, città per città, che contribuiscono a generare la classifica finale, raggruppate in 5 macro categorie (aria, acqua, rifiuti, mobilità, ambiente). Tutte le classifiche provinciali su: <https://lab24.ilssole24ore.com/ecosistema-urbano>

USO EFFICIENTE SUOLO

Consumo suolo/residenti e livello di urbanizzazione/residenti (scala 0-10)

1. NORD	Bologna	9,0
	Como, Milano	
4. NORD	Bolzano	8,5
CENTRO	Pescara, Prato	
7. NORD	Monza	8,0
8. NORD	Bergamo, Brescia, 7,5	
CENTRO	Genova, Torino,	
SUD	Pordenone,	
	Trento, Trieste,	
	Latina, Napoli	

SOLARE PUBBLICO

Potenza installata in kW su edifici pubblici ogni mille abitanti

1. NORD	Padova	30,98
2. SUD	Oristano	27,77
3. CENTRO	Pesaro	27,76
4. NORD	Verona	27,01
5. SUD	Cosenza	19,94
6. NORD	Lodi	17,70
7. NORD	Pordenone	15,61
8. NORD	Trento	14,81
9. NORD	Como	14,59
10. NORD	Cremona	12,36

ACQUA

CONSUMI IDRICI DOMESTICI

Litri per abitante al giorno

1. SUD	Isernia	69
2. SUD	Teramo	78
3. SUD	Agripento	88
4. NORD	Imperia	102
5. CENTRO	Arezzo	109
6. CENTRO	Livorno	114
7. SUD	Chieti	116
8. SUD	L'Aquila	118
	Vibo Valentia	
10. SUD	Foggia	120

DISPERSIONE IDRICA

Diff. % tra immessa e consumata per usi civili, industriali, agricoli

1. NORD	Pavia	9,4
2. NORD	Pordenone	9,9
3. SUD	Lecce	11,8
4. NORD	Monza	12,0
5. NORD	Milano	13,4
6. SUD	Cosenza	14,5
7. CENTRO	Macerata	14,8
8. NORD	Mantova	14,9
	Savona	
10. SUD	Brindisi	15,7

RIFIUTI

RIFIUTI PRODOTTI

Kg pro capite annuo

1. SUD	Reggio Calabria	402
2. NORD	Monza	405
3. SUD	Campobasso	407
4. NORD	Lodi	408
5. SUD	Matera	410
6. SUD	Potenza	415
7. NORD	Belluno	416
8. NORD	Avellino	420
9. NORD	Novara	422
10. SUD	Teramo	423

RACCOLTA DIFFERENZIATA

% sul totale

1. NORD	Ferrara	87,6
2. NORD	Pordenone	86,9
3. NORD	Persepolis	86,7
4. NORD	Mantova	84,8
5. NORD	Belluno	84,2
6. SUD	Moio	83,9
7. NORD	Trento	82,5
8. NORD	Reggio Emilia	81,9
9. NORD	Parma	81,3
10. N	Forlì, Lucca	80,8

Nota: Per ciascuno dei 29 indicatori ogni città ottiene un punteggio normalizzato da 0 a 100. Il punteggio finale viene assegnato definendo un peso per ciascun indicatore che oscilla tra 3 e 25 punti, per un totale di 200. La mobilità rappresenta il 25% dell'indice, seguita da aria (23%) e rifiuti (20%), ambiente urbano (13%), acqua (12%) ed energia (10%). Assegnati alcuni bonus alle città che si contraddistinguono per politiche innovative, pari a un terzo del peso degli indicatori ambientali scelti.

Fonte: dati comunali 2022, ad eccezione di verde urbano (2021), tasso di motorizzazione e incidenti stradali (Aci 2022), uso efficiente del suolo (Istat, Legambiente su dati Istat).

Trasporti e rifiuti, sul fondo Catania e Palermo

Le perdenti

Le due città siciliane sempre fanalino di coda nelle ultime tre edizioni del rapporto

Ecosistema urbano 2023: Palermo ultima e Catania penultima. Ecosistema urbano 2023: Palermo e Catania staccate nettamente dalle altre e ultime a pari (de)merito.

Tra le tante lacune registrate da Legambiente nella sua indagine ci sono i pessimi piazzamenti nei settori particolarmente "pesanti" dei rifiuti e del trasporto pubblico. Nella raccolta differenziata Catania è 101ª e Palermo addirittura 105ª e ultima (con un bassissimo 16,3 per cento). In rapporto alle altre città più popolate, poi, sia nell'offerta sia nell'utilizzo di mezzi pubblici le performance sono scorggianti.

Poiché i dati sono quelli del 2022 (e in pochi casi di anni precedenti), sarebbe ingeneroso chiamare direttamente in causa Roberto Lagalla, sindaco di Palermo da giugno 2022, ed Enrico Trantino, primo cittadino di Catania da quattro mesi.

«Quando mi sono insediato - precisa ad esempio Lagalla - l'ultimo bilancio consuntivo approvato dall'ente locale era quello del 2019. Certo, non si può pensare di risolvere problemi atavici in qualche mese o in un anno. Noi puntiamo a utilizzare i fondi del Prr e altre risorse provenienti dalla Ue o dallo Stato per incidere sia sull'igiene urbana (con l'incremento della raccolta differenziata, l'aumento dei mezzi per la raccolta dei rifiuti e i concorsi avviati per autisti e operatori ecologici) sia



Palermo in coda.

Il capoluogo siciliano è in fondo alla classifica generale e sul suo risultato pesano sia la gestione dei rifiuti (è ultima per raccolta differenziata) sia il traffico. Male la qualità dell'aria: è 75ª per concentrazione media di Pm10

sulla mobilità: parliamo dell'apertura della rete tranviaria, di un aumento già in atto di autisti e controlli a bordo, di transizione ecologica con l'acquisto di bus a metano ed elettrici, di mobilità dolce, con il completamento della rete ciclabile».

C'è anche una questione di mentalità del cittadino. «Diciamo - risponde il sindaco di Palermo - che il livello dei servizi è insoddisfacente, ma la situazione risente anche di un residuo socioculturale che vede la cittadinanza abbastanza distaccata da tutto ciò che è pubblico».

Enrico Trantino è d'accordo con il suo collega: «Parlerai di cultura del civismo - spiega - a Catania, per esempio, dobbiamo lavorare sulla riottosità di tante persone che non ca-

piscono il valore della raccolta differenziata dei rifiuti, per non parlare di casi non sporadici di discariche abusive. Certo, poi contiamo sulla proattività della Regione Siciliana per un Piano dei rifiuti e la creazione di un termovalorizzatore nella parte orientale dell'isola. I trasporti? Stiamo attuando un parcheggio scambiatore per favorire l'uso di mezzi pubblici. Ne abbiamo acquistati a metano e stanno arrivando quelli a idrogeno, vogliamo aumentare sensibilmente la disponibilità del trasporto pubblico per i cittadini. In generale, il Prr può venire in soccorso per quelle che sono le misure ancora adottabili, noi siamo pronti a partire».

-Gla. B.

© FOTOGRAFIA DI LEGGEMBIENTE

Auto in aumento, tranne a Milano e Torino

I trend

I dati di Legambiente pubblicati da 30 anni vanno analizzati nel tempo

Michela Finizio

Gli sforzi messi in campo nell'ultimo decennio per una mobilità urbana più sostenibile non sono sufficienti a ridurre il numero di automobili in circolazione. Se ne contano in media 66,6 ogni 100 abitanti nelle 105 città capoluogo prese in esame dall'indagine Ecosistema urbano, in aumento rispetto al tasso di motorizzazione medio di 64,4 auto pubblicato nel 2004, in base ai primi dati Aci sulle auto immatricolate in città, riferiti al 2001.

È questo uno dei trend storici che emergono dall'analisi longitudinale dei dati presi in esame da Legambiente nel rapporto Ecosistema urbano ogni anno dal 1994. L'indagine, giunta alla sua 30esima edizione, ha sempre misurato le performance dei centri urbani capoluogo di provincia nelle politiche ambientali: mobilità, qualità dell'aria, gestione dei rifiuti, e così via.

La conoscenza della consistenza del parco auto è un indicatore fondamentale per descrivere la qualità della vita negli ambienti urbani. Il tasso di motorizzazione, infatti, costituisce uno degli elementi maggiormente problematici per le città e distingue sfavorevolmente l'Italia nel panorama mondiale, da decenni. In Italia nel 1994 circolavano infatti 38.200.000 autovetture, una ogni due abitanti. Una densità automobilistica che già allora collocava l'Italia tra i Paesi industrializzati subito alle spalle degli Stati Uniti, e al primo po-

Nelle città metropolitane

Alcuni trend nelle 10 città metropolitane più popolate in base ai dati delle ultime sei edizioni di Ecosistema urbano

Piste ciclabili - Km/100 abitanti



Raccolta differenziata - % sul totale



Tasso di motorizzazione - Auto circolanti / 100 ab.



Fonte: elab. su dati Legambiente - Ecosistema urbano

Nelle grandi città si contano 59,1 auto ogni 100 abitanti, in crescita quasi ovunque rispetto ad otto anni fa

sto in Europa, con una media di una vettura ogni 1,7 abitanti. Nel 2004, in ben 68 città (71 in più rispetto al 1998) si superava il valore di 60 auto ogni 100 abitanti. E rispetto ad alcune grandi capitali europee, anche nel 2023 il tasso di motorizzazione nei capoluoghi italiani si conferma tra i più alti in 32 città si registra addirittura un tasso uguale o superiore a 70 vetture ogni 100 abitanti.

Nelle dieci principali città metropolitane (si veda la grafica in alto) il

dato medio scende a 59,1 auto ogni 100 residenti. In netto aumento rispetto a otto anni fa (soprattutto a Napoli, Catania e Palermo). Al contrario sembrano dare i primi frutti gli sforzi di Milano e Torino per ridurre il parco auto: qui il tasso di motorizzazione è calato rispettivamente dell'1,5 e dell'1,6 per cento. In parallelo, nelle grandi città prese in esame, sono aumentate ovunque piste ciclabili e raccolta differenziata, meno le isole pedonali.

© FOTOGRAFIA DI LEGGEMBIENTE

L'analisi

CRISI CLIMATICA ED EMERGENZE, NON VA PERSA LA BUSSOLA

di Stefano Ciafani*

Prima il Covid-19, poi le speculazioni sul gas e infine l'aggressione militare russa in Ucraina e l'acuirsi del conflitto mediorientale. Siamo nel mezzo di una tempesta che sta stravolgendo paradigmi, equilibri e convinzioni e il rischio di perdere la bussola è alto. Nella lotta alla crisi climatica la rotta da seguire è quella dell'Europa che ha varato, con coraggio e lungimiranza, Next Generation Etsa basato su transizione ecologica, innovazione digitale e inclusione sociale, rafforzato successivamente dal piano Fit for 55. I prossimi anni saranno decisivi per accompagnare la riconversione ecologica in settori strategici per la decarbonizzazione dell'economia senza farsi distrarre dallo specchio per le allodole della neutralità tecnologica, principale antagonista della fondamentale e più efficace soluzione della neutralità climatica.

Non si vinca la sfida ambientale e climatica senza una vera e propria rivoluzione delle aree urbane. Occorre realizzare gli impianti industriali dell'economia circolare, ridurre le perdite nella rete idrica, completare la rete di fognatura e depurazione dei reflui, facilitare nelle città la permeabilità alla acque piovane per allargare alla crisi climatica e ricaricare le falde, diffondere le colonnine di ricarica elettrica negli spazi pubblici. Va garantita una mobilità innovativa e a emissioni zero, un trasporto pubblico cittadino e treni pendolari, da e per le città, frequenti, puntuali e moderni. È importante anche fissare nuovi limiti di velocità a 30 km orari per tutelare la sicurezza urbana, in primis di bici e micromobilità, vittime di una strage che si consuma quotidianamente.

Le città vanno ridisegnate, semplificando gli interventi di rigenerazione urbana, riscrivendo l'intera normativa sul bonus edilizio, che da sostegno economico devono diventare politica stabile, con cui raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e fermare il consumo di suolo. Serve rigualificare, a partire dalle periferie, gli spazi comuni, con luoghi d'incontro, pedonalizzazioni, corsie ciclabili, viascolastiche, messa a dimora di nuove alberi, promuovendo quelle foreste urbane utili a mitigare gli effetti delle ondate di calore, puntando sulla natura urbana valorizzando la bellezza come leva del cambiamento.

Per 30 anni di Ecosistema urbano abbiamo scelto di raccontare le esperienze più virtuose che hanno permesso la realizzazione di opere, infrastrutture, impianti della transizione ecologica ante litteram, alcune delle quali sono descritte nel rapporto in prima persona dagli amministratori protagonisti di queste rivoluzioni locali. I prossimi anni dovremo moltiplicare i cantieri della transizione ecologica in tutte le città del nostro Paese, tema al centro del XII congresso nazionale di Legambiente che si terrà a Roma dal 3 al 5 dicembre 2023. Siamo in grado di farlo, ma serve quella volontà politica, a livello nazionale e locale, che è mancata finora e che anno dopo anno è sempre più urgente.

*Presidente nazionale Legambiente

© FOTOGRAFIA DI LEGGEMBIENTE

crisi climatica ed emergenze, non va persa la bussola

Stefano Ciafani*

Prima il Covid-19, poi le speculazioni sul gas e infine l'aggressione militare russa in Ucraina e l'acuirsi del conflitto mediorientale. Siamo nel mezzo di una tempesta che sta stravolgendo paradigmi, equilibri e convinzioni e il rischio di perdere la bussola è alto. Nella lotta alla crisi climatica la rotta da seguire è quella dell'Europa che ha varato, con coraggio e lungimiranza, Next Generation Eu basato su transizione ecologica, innovazione digitale e inclusione sociale, rafforzato successivamente dal piano Fit for 55. I prossimi anni saranno decisivi per accompagnare la riconversione ecologica in settori strategici per la decarbonizzazione dell'economia senza farsi distrarre dallo specchietto per le allodole della neutralità tecnologica, principale antagonista della fondamentale e più efficace soluzione della neutralità climatica. Non si vincerà la sfida ambientale e climatica senza una vera e propria rivoluzione delle aree urbane. Occorre realizzare gli impianti industriali dell'economia circolare, ridurre le perdite nella rete idrica, completare la rete di fognatura e depurazione dei reflui, facilitare nelle città la permeabilità alle acque piovane per adattarsi alla crisi climatica e ricaricare le falde, diffondere le colonnine di ricarica elettrica negli spazi pubblici. Va garantita una mobilità innovativa e a emissioni zero, un trasporto pubblico cittadino e treni pendolari, da e per le città, frequenti, puntuali e moderni. È importante anche fissare nuovi limiti di velocità a 30 km orari per tutelare la sicurezza urbana, in

primis di bici e micromobilità, vittime di una strage che si consuma quotidianamente. Le città vanno ridisegnate, semplificando gli interventi di rigenerazione urbana, riscrivendo l'intera normativa sui bonus edilizi, che da sostegno economico devono diventare politica stabile, con cui raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e fermare il consumo di suolo. Serve riqualificare, a partire dalle periferie, gli spazi comuni, con luoghi d'incontro, pedonalizzazioni, corsie ciclabili, vie scolastiche, messa a dimora di nuove alberi, promuovendo quelle foreste urbane utili a mitigare gli effetti delle ondate di calore, puntando sulla natura urbana valorizzando la bellezza come leva del cambiamento. Per i 30 anni di Ecosistema Urbano abbiamo scelto di raccontare le esperienze più virtuose che hanno permesso la realizzazione di opere, infrastrutture, impianti della transizione ecologica ante litteram, alcune delle quali sono descritte nel rapporto in prima persona dagli amministratori protagonisti di queste rivoluzioni locali. I prossimi anni dovremo moltiplicare i cantieri della transizione ecologica in tutte le città del nostro Paese, tema al centro del XII congresso nazionale di Legambiente che si terrà a Roma dal 1 al 3 dicembre 2023. Siamo in grado di farlo, ma serve quella volontà politica, a livello nazionale e locale, che è mancata finora e che anno dopo anno è sempre più urgente. *Presidente nazionale Legambiente © RIPRODUZIONE RISERVATA.