

Parigi abbraccia la mobilità sostenibile approvando la pedonalizzazione di 500 strade e in Italia?

Il 23 marzo scorso, i cittadini di Parigi hanno partecipato a un referendum per decidere sulla pedonalizzazione di ulteriori 500 strade della città. Il risultato ha visto una netta maggioranza del 65,96% a favore della misura, con una partecipazione al voto del 4,06% degli aventi diritto. Questa iniziativa si inserisce nel contesto di una serie di misure adottate dall'amministrazione guidata dalla sindaca Anne Hidalgo per ridurre l'uso delle automobili e migliorare la qualità dell'aria nella capitale francese. In precedenza, Parigi aveva già vietato l'uso dei monopattini elettrici a noleggio nel 2023 e triplicato le tariffe di parcheggio per i SUV di grandi dimensioni nel 2024. Con l'approvazione di questa misura, verranno eliminati ulteriori 10.000 posti auto, portando il totale dei parcheggi rimossi a 20.000 dal 2020. I residenti saranno consultati per determinare quali strade saranno trasformate in aree pedonali, aumentando il numero totale di queste "oasi verdi" a quasi 700, ovvero poco più di un decimo delle strade della città. Anche se critiche sono emerse riguardo alla bassa affluenza al voto e alle potenziali difficoltà per i pendolari delle periferie, dove la rete di trasporto pubblico è meno sviluppata, tuttavia, l'amministrazione comunale sostiene che queste misure siano essenziali per creare una città più vivibile e sostenibile. L'iniziativa si inserisce nel più ampio progetto delle "strade-giardino" (rues-jardin) che rappresenta un'iniziativa significativa volta a trasformare numerose strade urbane in aree pedonali arricchite da spazi verdi per

migliorare la qualità della vita, ridurre l'inquinamento atmosferico e contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici. L'obiettivo è quello di creare 500 nuove strade-giardino entro il 2029, che si aggiungeranno alle 300 già esistenti dal 2020. L'intento è garantire che ogni residente abbia accesso a una strada verde e pedonale a meno di 300 metri dalla propria abitazione. Oltre a migliorare la qualità dell'aria e ridurre il traffico veicolare, queste trasformazioni mirano a creare spazi di socializzazione, aumentare la biodiversità urbana e fornire zone d'ombra per mitigare l'isola di calore cittadina. Questa iniziativa si affianca ad altri progetti ambiziosi della città, come la trasformazione degli Champs-Élysées in un "giardino straordinario" con la riduzione del traffico veicolare e l'incremento delle aree verdi. Inoltre, il progetto di riprogettazione di Place de la Concorde prevede l'installazione di ampi prati e la piantumazione di 131 alberi, con l'obiettivo di rendere permeabile il 50% della piazza e abbassare la temperatura del suolo di 8 gradi. Queste iniziative riflettono l'impegno di Parigi nel promuovere una mobilità sostenibile e nel creare un ambiente urbano più vivibile e resiliente ai cambiamenti climatici.

In un passo significativo verso una città più verde e vivibile, i parigini hanno votato a favore della pedonalizzazione di 500 ulteriori strade, rafforzando l'impegno della capitale francese nella riduzione del traffico automobilistico e nel miglioramento della qualità dell'aria. Il referendum, tenutosi

il 23 marzo 2025, ha visto il 65,96% dei votanti sostenere la misura, sebbene con una partecipazione modesta del 4,06%.

Questo risultato rappresenta il terzo referendum in tre anni volto a trasformare Parigi in una città più sostenibile. In precedenza, nel 2023, i cittadini avevano votato per vietare i monopattini elettrici a noleggio, e nel 2024 avevano approvato l'aumento delle tariffe di parcheggio per i SUV di grandi dimensioni.

L'attuale iniziativa prevede l'eliminazione di ulteriori 10.000 posti auto, che si aggiungono ai 10.000 già rimossi dal 2020, portando il totale delle strade pedonali a quasi 700, ovvero poco più di un decimo delle strade della capitale. Questa trasformazione è parte di uno sforzo più ampio guidato dall'amministrazione socialista per ridurre il traffico automobilistico, che, secondo i dati del municipio, è diminuito di oltre la metà dall'inizio del secolo.

I benefici della mobilità sostenibile

La decisione di pedonalizzare 500 strade porta numerosi vantaggi, tra cui, innanzitutto il miglioramento della qualità dell'aria: riducendo il traffico automobilistico, diminuiscono le emissioni di CO₂ e altri inquinanti atmosferici dannosi per la salute. Poi, la riduzione dell'inquinamento acustico: con meno auto in circolazione, si riduce anche il rumore urbano, migliorando la qualità della vita dei residenti. La sicurezza stradale: le strade pedonalizzate riducono il rischio di incidenti e promuovono un ambiente più sicuro per pedoni e ciclisti. L'incremento del commercio locale: le aree pedonali tendono ad attrarre più visitatori, favorendo negozi, ristoranti e attività commerciali di prossimità. Infine, la promozione della mobilità attiva: favorire gli spostamenti a

piedi o in bicicletta contribuisce a migliorare la salute pubblica e a ridurre l'obesità e le malattie cardiovascolari.

Quadro normativo europeo

L'iniziativa parigina si inserisce nel più ampio contesto delle politiche europee per la mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni. Tra le normative europee di riferimento vi sono:

il Green Deal Europeo: presentato nel 2019, questo piano strategico punta a rendere l'Europa climaticamente neutrale entro il 2050. Uno degli obiettivi principali è la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti, che rappresenta circa il 25% delle emissioni di gas serra dell'UE.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente (2020): questo documento stabilisce il quadro per la transizione verso un trasporto più pulito, prevedendo la riduzione del numero di auto inquinanti e l'espansione delle infrastrutture per biciclette e mezzi pubblici.

Il Regolamento UE 2019/631: impone limiti stringenti alle emissioni di CO₂ per le auto nuove, incentivando lo sviluppo di veicoli elettrici e a basse emissioni.

La Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria: impone agli Stati membri di ridurre l'inquinamento atmosferico, favorendo politiche come la limitazione del traffico nei centri urbani.

Consultazione e partecipazione dei cittadini

Le autorità cittadine hanno annunciato che verranno avviate consultazioni in ciascun arrondissement per identificare le strade da trasformare, coinvolgendo attivamente i cittadini nel processo decisionale, per determinare quali strade saranno trasformate in aree pedonali, assicurando che le

modifiche rispecchino le esigenze e le preferenze della comunità locale.

Sfide e opportunità

Nonostante questi progressi, Parigi rimane indietro rispetto ad altre capitali europee in termini di infrastrutture verdi. Secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente, le aree verdi costituiscono solo il 26% della superficie della città, rispetto a una media del 41% nelle altre capitali europee. Tuttavia, l'approvazione di questa misura rappresenta un passo audace verso la creazione di una città più sostenibile e vivibile. Riducendo la dipendenza dalle automobili, Parigi non solo migliora la qualità dell'aria e riduce l'inquinamento acustico, ma promuove anche uno stile di vita più sano e attivo per i suoi cittadini.

Diverse capitali europee hanno adottato misure simili a quelle di Parigi per limitare il traffico automobilistico e promuovere una mobilità più sostenibile. Ecco alcuni esempi rilevanti:

Londra ha introdotto la Ultra Low Emission Zone (ULEZ), che impone restrizioni ai veicoli più inquinanti, e la Congestion Charge, una tassa per entrare nel centro della città. Queste misure hanno ridotto significativamente l'inquinamento atmosferico e incentivato l'uso di mezzi pubblici e biciclette. Berlino, la capitale tedesca ha implementato una Umweltzone (zona a basse emissioni) nel centro cittadino, vietando l'accesso ai veicoli più inquinanti. Inoltre, Berlino ha ampliato la rete ciclabile e introdotto piani per ridurre ulteriormente il traffico automobilistico.

Madrid ha istituito l'area a traffico limitato Madrid Central, che vieta l'accesso ai veicoli più inquinanti nel centro cittadino. Nel 2021, il progetto è stato ampliato con il Madrid

360, che prevede ulteriori restrizioni per migliorare la qualità dell'aria.

Bruxelles ha implementato una Low Emission Zone (LEZ), con restrizioni sui veicoli più inquinanti, e sta lavorando su un piano per pedonalizzare il centro storico, riducendo il traffico privato a favore di trasporti pubblici e biciclette.

Amsterdam ha storicamente incentivato l'uso della bicicletta e ha introdotto zone a basse emissioni, vietando progressivamente l'uso delle auto a benzina e diesel entro il 2030. La città sta anche sperimentando quartieri completamente pedonali.

Questi esempi dimostrano che il modello adottato da Parigi non è un caso isolato, ma fa parte di una tendenza più ampia nelle capitali europee per ridurre l'inquinamento, migliorare la qualità della vita urbana e promuovere una mobilità più sostenibile.

La situazione italiana

L'Italia, nonostante le dichiarazioni di intenti e le normative in materia di mobilità sostenibile, continua a presentare un quadro disomogeneo e spesso inefficace. Tra ritardi infrastrutturali, investimenti insufficienti e resistenze culturali, il paese fatica ad allinearsi ai modelli più avanzati adottati in altre nazioni europee.

Un paese ancora dipendente dall'auto privata

L'Italia è uno dei paesi con il più alto tasso di motorizzazione in Europa: nel 2023 si contavano oltre 670 auto ogni 1.000 abitanti, una delle percentuali più elevate del continente. Questo dato evidenzia una forte dipendenza dall'auto privata, che deriva da diversi fattori a partire da un trasporto pubblico inefficiente, in particolare nelle aree metropolitane e nel Sud Italia. C'è poi la mancanza di alternative valide,

come una rete ciclabile estesa e sicura, unita a una scarsa cultura della mobilità sostenibile, e aggravata da politiche locali spesso deboli o incoerenti.

A differenza di città come Amsterdam o Copenaghen, dove la bicicletta è un mezzo di trasporto primario, in Italia si continua a privilegiare l'auto privata, anche per spostamenti di pochi chilometri.

Ritardi e contraddizioni delle politiche nazionali

Nonostante l'Unione Europea abbia imposto obiettivi stringenti in tema di riduzione delle emissioni e promozione della mobilità sostenibile, l'Italia ha risposto con misure frammentarie e contraddittorie. Sebbene il Governo abbia stanziato fondi per l'acquisto di veicoli elettrici, il numero di colonnine di ricarica rimane insufficiente, con una distribuzione geografica fortemente sbilanciata a favore del Nord. I piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) sono stati adottati in molte città, ma la loro attuazione è spesso lenta e incoerente, con scarsi controlli sulla loro reale efficacia. L'assenza di un piano organico per la mobilità sostenibile fa sì che le iniziative restino affidate alle singole amministrazioni locali, con risultati spesso disomogenei e poco incisivi.

Il trasporto pubblico: un settore in crisi

Uno dei principali ostacoli alla mobilità sostenibile in Italia è la scarsa qualità del trasporto pubblico. Mentre in città come Parigi, Berlino o Madrid il trasporto pubblico rappresenta una valida alternativa all'uso dell'auto privata, in Italia le infrastrutture sono carenti e obsolete, con linee ferroviarie regionali spesso in stato di degrado. Il servizio è poco affidabile, con frequenti ritardi e cancellazioni. Il costo dei biglietti è elevato rispetto alla qualità del servizio offerto.

Roma, capitale d'Italia, è un esempio emblematico: la metropolitana conta solo tre linee, contro le 16 di Londra o le 14 di Parigi, e il servizio è caratterizzato da continue interruzioni e scarsa manutenzione.

Il fallimento delle piste ciclabili e della mobilità dolce

Sebbene diverse città italiane abbiano avviato programmi per espandere la rete ciclabile, i risultati sono spesso deludenti. Abbiamo piste ciclabili scollegate e mal progettate, che costringono i ciclisti a percorrere tratti pericolosi insieme alle auto. L'assenza di cultura della sicurezza stradale, con automobilisti spesso poco rispettosi nei confronti di ciclisti e pedoni. Mancanza di incentivi concreti, come bonus per l'acquisto di biciclette o agevolazioni per chi utilizza la mobilità dolce.

Anche le iniziative di bike-sharing, pur diffuse in molte città, soffrono di scarsa manutenzione e disorganizzazione.

La retorica della mobilità sostenibile: solo greenwashing?

Molte amministrazioni locali parlano di mobilità sostenibile, ma spesso si tratta solo di operazioni di greenwashing.

Zone a traffico limitato (ZTL) poco efficaci, che non riducono realmente le emissioni ma servono solo a fare cassa con le multe.

Iniziative spot, come domeniche ecologiche o settimane della mobilità, che non portano a cambiamenti strutturali.

Poca trasparenza sui finanziamenti europei, con fondi stanziati per la mobilità sostenibile che spesso vengono spesi in modo inefficace.

Cosa serve davvero?

Se l'Italia vuole davvero promuovere la mobilità sostenibile, è necessario un cambio di passo a iniziare da investimenti seri nel trasporto pubblico, con un potenziamento delle reti

metropolitane e ferroviarie. Occorre una strategia nazionale chiara e vincolante, che non lasci alle singole città la responsabilità di adottare soluzioni parziali. Si deve diffondere una cultura della mobilità sostenibile, che promuova la bicicletta e i mezzi pubblici come alternative valide all'auto privata. In una parola: un impegno politico più forte, che vada oltre gli annunci e si traduca in misure concrete e verificabili.

Conclusione

La decisione dei parigini di pedonalizzare 500 ulteriori strade sottolinea un impegno collettivo verso un futuro più verde e sostenibile. Questo risultato celebra la volontà della città di adattarsi alle sfide ambientali moderne, creando spazi urbani che privilegiano le persone rispetto ai veicoli e promuovendo una qualità della vita superiore per tutti i residenti. L'Italia, senza un intervento deciso e strutturato, rischia di rimanere indietro rispetto ai paesi europei più avanzati, con gravi conseguenze per l'ambiente, la salute pubblica e la qualità della vita nelle città.

Hélène Martin