

# MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Ambiente e mercato pongono variabili, non più trascurabili, su uso e tecnologia dei mezzi di trasporto. L'esigenza di limitare gli effetti negativi, avvertiti soprattutto nelle città, ha spinto l'Unione europea a studiare il caso e indicare metodi di regolamentazione e miglioramento adatti a ogni specifica situazione.**

Il prezzo del petrolio è avviato a superare la barriera "psicologica" dei 100 dollari a barile, la prospettiva di riserve in difetto rispetto alla domanda è sempre più avvalorata. In questo fosco panorama, emerge fortemente l'implementazione di strategie comunitarie, e per singolo Paese, in grado di limitare la crescita della domanda energetica per i trasporti. Le congestioni da traffico nei centri urbani sono uno dei problemi principali della mobilità comunitaria concentrata nelle metropoli. Il Libro Verde recentemente pubblicato dalla Commissione è lo stimolo per proporre e disegnare una nuova politica dei trasporti a livello urbano.

## Veicolo del futuro

A fine settembre 2007 l'Unione europea ha approvato il Libro Verde per "una nuova cultura della mobilità urbana": si tratta del testo che sarà alla base delle politiche di mobilità proposte nel prossimo futuro dalla Commissione. Con oltre il 60% della popolazione europea residente in città e con l'85% del Pil comunitario prodotto nelle città si comprende come esse siano il motore dell'economia a livello di distri-

buzione territoriale. La mobilità urbana è quindi uno dei primi temi da affrontare in termini di sostenibilità: il trasporto di beni e persone all'interno delle aree metropolitane è uno dei punti chiave da un lato per l'economia europea e dall'altro per le esternalità negative ad esso legate. È stato calcolato che, annualmente, l'1% del Pil europeo viene perduto a causa di ritardi nella consegna delle merci, in congestioni urbane che ritardano anche la mobilità delle persone e, infine, nei danni (e nei costi) causati dall'inquinamento atmosferico prodotto dai trasporti: sulla salute delle persone e sulla conservazione dei beni artistici presenti nelle città europee. Il "Green Paper" si propone come punto di partenza per una riflessione a livello comunitario sul problema, in modo da essere la futura base per i provvedimenti legislativi. Per questo ad esso è associato un questionario dettagliato che permette a tutti i soggetti interessati di poter intervenire nel dibattito e presentare le proprie

idee in merito. Esistono associazioni a livello nazionale che raccolgono e organizzano le proposte dei propri aderenti in modo da presentare un documento organico, che ha maggiori possibilità di essere preso in considerazione<sup>1</sup>. Varrà quindi il principio di sussidiarietà dei regolamenti comunitari, ma ora saranno gli stessi cittadini delle aree metropolitane a contribuire alla creazione del documento finale mediante lo strumento della consultazione.

## Mezzi risolutivi

I problemi individuati nei precedenti round di consultazioni sono essenzialmente cinque: le congestioni da traffico cittadino; l'inquinamento generato dai trasporti; l'organizzazione dei trasporti cittadini; l'accessibilità ai servizi da parte di tutti i soggetti; la sicurezza dei trasporti.

Si comprende subito come l'argomento "mobilità" abbia molteplici sfaccettature, impossibile da classificare con un unico slogan, come spesso accade nelle



polemiche nostrane. Andando per ordine, il primo argomento individuato è la scorrevolezza del traffico che coincide con la soluzione al problema della congestione, cioè il suo opposto. Le congestioni non hanno una soluzione univoca come è stato dimostrato dai diversi casi studio in città europee: sicuramente il primo passo è disincentivare l'utilizzo dell'auto privata e promuovere, invece, l'uso di mezzi alternativi. Ma i tempi di congestione annuale possono anche essere limitati mediante l'uso di tecnologie e di infrastrutture in grado di regolamentare con intelligenza i flussi di traffico metropolitano. Disincentivare l'uso dell'auto privata non significa impedirne l'uso ai cittadini quanto, piuttosto, rendere attraenti mezzi più sostenibili rispetto alle distanze da percorrere. In questo modo distanze fino a 5-600 m possono agevolmente essere percorse a piedi e quelle fino a 5 km in bici. In Germania, uno studio recente ha evidenziato come il numero di km percorsi in bicicletta nei giorni lavorativi sia proporzionale al livello retributivo dei cittadini: in pratica chi ha mansioni manageriali ha una maggiore propensione all'uso delle due ruote. Allo stesso tempo l'uso della autovettura privata può essere ottimizzato mediante l'incentivazione al car pooling (più

persone su una medesima auto) ed il car sharing (un'auto per più persone). Ad esempio sono state sperimentate con buoni risultati le corsie preferenziali per auto con più di due occupanti. Internet e la sua evoluzione su piattaforme di condivisione sociale può contribuire molto a favorire l'incontro tra domanda ed offerta di mobilità in questo campo. Si tratta non tanto di costruire nuove infrastrutture, quanto di costringere a "ripensare" la mobilità dei cittadini. In questo senso le congestione charge applicate a Londra e Stoccolma hanno portato molti cittadini a ripensare il proprio approccio alla mobilità all'interno dello spazio urbano. Alle problematiche di spostamento dei cittadini si aggiungono quelle delle merci, altrettanto importanti in quanto, spesso, causa di congestioni in orari e giorni determinati.

#### **Limiti, logistica, accessibilità**

Il problema dell'inquinamento urbano è predominante in molte città europee; i limiti imposti sui diversi inquinanti, ancorché sempre più restrittivi, sono spesso disattesi. L'imposizione di limiti di emissioni sugli autoveicoli non ha prodotto significativi miglioramenti in quanto sono aumentate le congestioni, quindi, a parità di km percorsi, le auto continuano ad inquinare date le basse velocità di percorrenza. Anche in questo caso il problema troverebbe una soluzione solo nell'ab-

bassamento delle congestioni e nella riduzione del numero di veicoli circolanti. Per questo, finora, la strategia è stata di sovvenzionare la costruzione di linee con basse emissioni: metropolitane, linee tranviarie, autobus a basse emissioni.

Per quanto riguarda l'organizzazione dei trasporti, invece, sono stati compiuti pochi passi: dalla raccolta e dallo studio dei dati di traffico possono scaturire modelli di Sistemi di Trasporto Intelligenti (Sti) che, organizzati e pubblicizzati su base grande area metropolitana, possono contribuire alla migliore pianificazione ed organizzazione degli spostamenti di veicoli e mezzi. I Sistemi di Trasporto Intelligenti possono avere una pianificazione proattiva dinamica, possono cioè adattarsi alle condizioni del traffico. La tecnologia per costruire sistemi informativi intelligenti esiste, si tratta di definire regole di accesso al servizio che non siano discriminanti per i suoi fruitori in termini di prezzi e di privacy.

L'accessibilità ai servizi di trasporto è un'altra problematica che richiede un approccio integrato, in particolare tra area metropolitana e aree sub-urbane. Infatti la rarefazione della densità abitativa a livello periferico è una delle principali cause di disaggregazione del servizio pubblico locale di trasporto: in pratica manca una domanda associata in grado di garantire la sostenibilità di un servizio di trasporto. Per questo occorre affrontare il



problema con un approccio integrato, che tenga in conto strategie atte ad aumentare la densità della domanda di trasporto in punti specifici. Quindi è possibile pensare a diversi livelli dei sistemi di trasporto che non necessariamente devono essere distribuiti a raggiera e che possono comprendere diverse modalità (dall'utilizzo di mezzi "leggeri" per i singoli cittadini a servizi di collect taxi per determinate zone). In questo senso le direttive comunitarie sugli appalti pubblici delineano un quadro nuovo: le amministrazioni pubbliche potranno, infatti, imporre obblighi e standard per il servizio pubblico a tariffe sociali. L'eventuale compensazione finanziaria o il diritto esclusivo all'erogazione di un ser-

vizio di trasporto è bilanciato da una gara di appalto pubblico. In pratica il servizio di trasporto diventa un servizio su una rete pubblica e, come tale, regolamentato secondo obiettivi di revenue cap.

### Strada sicura

Ultimo capitolo, la sicurezza stradale. Occorrono misure per aumentare la sicurezza stradale, innanzitutto in termini di abbassamento del numero d'incidenti (ad esempio, nella sola Milano si ha l'incredibile statistica di un incidente mortale la settimana). In questo caso le azioni prospettate sono di tre tipi: aumentare la sicurezza dei comportamenti, quindi campagne di sensibilizzazione e controllo del rispetto dei

regolamenti e educazione al codice della strada. Inoltre è necessario aumentare la sicurezza di infrastrutture e veicoli. Si parla quindi di tecnologie per migliorare la visione notturna e la messa in sicurezza, in tratti protetti, dei percorsi per ciclisti e pedoni, l'aumento della visibilità di attraversamenti e incroci, oltre ad aumentare il presidio delle strade da parte della polizia.

### Bibliografia e approfondimenti

Department of Transport - Low Carbon Transport Innovation Strategy, London, 05.2007

Com(2007) 551 - Libro Verde, verso una nuova cultura della mobilità urbana, Bruxelles, 25.9.2007

[http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm)  
<http://www.dft.gov.uk>

1 - Ad esempio, Aiat, Associazione Ingegneri Ambiente e Territorio, presenterà un memorandum sul tema.

PER LA VOSTRA PUBBLICITÀ SU QUESTE PAGINE  
CONTATTATE I NOSTRI AGENTI



▶ **TRI-VENETO** IDELFONSO ELBURGO  
VIA PIRANO, 15  
35135 PADOVA  
TEL. 049 8642988 - FAX 049 8642989  
e-mail: ielburg@tin.it

▶ **PIEMONTE-LIGURIA** ROSARIO ROMEO - PUBLIKAPPA  
VIA SAGRA S. MICHELE, 37  
10139 TORINO  
TEL./FAX 011 723406  
e-mail: publika@tin.it



**FIERA MILANO**  
EDITORE