



LEGAMBIENTE

PM10

**LEGAMBIENTE: "ECCO I MAGNIFICI 7 INTERVENTI PER USCIRE
DALL'EMERGENZA"**

**UNA LEGGE OBIETTIVO PER LA MOBILITÀ URBANA, E L'INCREMENTO DEI
PEDAGGI PER DISINCENTIVARE L'AUTO PRIVATA
TRA LE PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA**

Legambiente lancia le sue proposte: 7 interventi strutturali antismog per scoraggiare l'uso delle auto private e dare nuovo slancio al trasporto pubblico e a quello non inquinante.

Come per esempio utilizzare la leva economica per disincentivare l'utilizzo della macchina sempre e ovunque, misure quali il road pricing londinese o il pedaggio su alcune statali fino ad arrivare a concepire una diversa politica di tariffazione della sosta. Ma anche una legge obiettivo per la mobilità urbana, vincolando almeno un 25% della spesa nazionale per le opere pubbliche nel settore trasporti per la realizzazione di reti per il trasporto rapido collettivo nelle città.

E ancora, trasformare in corsia preferenziale almeno il 50% dei chilometri di rete di trasporto pubblico per le grandi città e il 20% dei piccoli centri. Dedicare un'isola pedonale a ogni quartiere e prevedere la costruzione di piste ciclabili per promuovere la mobilità pulita. Una diversa pianificazione territoriale tra tutte le modalità di trasporto e soprattutto puntare di più sulla tecnologia: un semplice sistema satellitare può ad esempio informare i cittadini sui servizi disponibili.

Ultimo, ma non meno importante, dare più importanza ai servizi innovativi come il car sharing, i taxi collettivi o i bus a chiamata.

Misure indubbiamente coraggiose che però sono ormai necessarie per superare una volta per tutte l'emergenza che attanaglia i centri urbani.

Ma per capire come possono essere attuate queste proposte andiamo a vedere nel dettaglio le 7 idee dell'associazione ambientalista.

**Verona,
14 gennaio 2005**

PM10 - INTERVENTI PER USCIRE DALL'EMERGENZA

1 Chi usa paga

Pedaggio, road pricing, tariffazione della sosta. Utilizzare la leva economica per disincentivare il traffico privato e finanziare il trasporto pubblico

Troppe auto, un inefficiente servizio di trasporto pubblico, per di più ormai cronicamente in deficit. Un circolo vizioso che è sicuramente tra le principali concause dell'ingorgo quotidiano che si vive in città. Per trasformarlo in un circolo virtuoso occorre una strategia che riesca a spostare passeggeri dall'auto privata a quella pubblica. La leva economica può essere senz'altro utile allo scopo per disincentivare l'uso delle quattro ruote e contemporaneamente trovare nuovi canali di finanziamento del trasporto pubblico locale.

Nelle grandi città italiane ad esempio potrebbe essere attivato il **road pricing** seguendo il modello londinese (una tariffa per accedere a un'area estesa del centro cittadino). A Londra l'introduzione di questo ticket di 5 sterline dal febbraio 2003 ha fatto calare il traffico del 20%, ha fatto crescere del 30% la velocità media del trasporto pubblico di superficie, ha portato un introito supplementare nelle casse dell'amministrazione di 200 milioni di euro l'anno da reinvestire nel trasporto pubblico.

Altro intervento sulla stessa lunghezza d'onda del chi usa paga è il **pedaggio su alcune statali**, da affidare alle amministrazioni locali o all'Anas con l'imperativo che gli introiti vengano anche in questo caso assolutamente reinvestiti nel trasporto pubblico locale.

Infine serve una **diversa politica di tariffazione della sosta**. Non più tariffe uguali in tutte le aree tariffate, ma prezzi più alti dove c'è più richiesta di posti auto e gratuità nei parcheggi di scambio periferici con il trasporto pubblico. L'andamento della tariffa deve inoltre crescere parallelamente con la lunghezza della sosta: in altre parole se la prima ora di parcheggio costa, poniamo, un euro, la seconda deve costare di più. Un modo per non "punire" chi si sposta occasionalmente con l'automobile e per scoraggiare invece chi lo fa sistematicamente.

Che servano soldi per il trasporto pubblico lo dimostrano alcune cifre. I proventi totali del trasporto pubblico coprono appena il 35% delle spese per la gestione del servizio. Una percentuale che sale lievemente nel caso delle tramvie (dove il rapporto proventi totali/costi totali è di 4 a 10) e in maniera più sensibile per le metropolitane dove la vendita di biglietti, abbonamenti e altri servizi copre almeno il 50% delle spese. Queste cifre sono molto lontane dai rapporti introiti/costi di alcune città europee: a Dublino entrate e uscite sono ad esempio quasi in pareggio (i ricavi della vendita dei servizi coprono circa il 96% dei costi), a Londra c'è un rapporto del 79% e a Madrid del 75%. Parallelamente si può citare un altro dato che vede ogni cittadino spendere mediamente in un anno 3.000 euro per la mobilità privata e appena 180 euro per quella pubblica. Una forbice determinata anche dalla disponibilità procapite di vetture private che vede il nostro Paese ai primi posti delle graduatorie mondiali con quasi 70 autovetture ogni 100 abitanti.

2 Una legge obiettivo per la mobilità urbana

Vincolare almeno il 25% della spesa nazionale per le opere pubbliche nel settore trasporti alla realizzazione di reti per il trasporto rapido collettivo nelle città

Le grandi opere strategiche del Governo sono quasi esclusivamente alta velocità ferroviaria e autostrade. Serve invece una legge obiettivo per le città. In questo senso bisognerebbe vincolare almeno il 25% della spesa nazionale per le opere pubbliche nel

settore trasporti alla realizzazione di reti per il trasporto rapido collettivo nelle città dando priorità ai mezzi a trazione elettrica (tram, metropolitane, filobus).

Per il prossimo decennio l'Italia ha pianificato una spesa in infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie pari a circa 126 miliardi di euro. Questa enorme mole di investimenti alimenta un ulteriore rafforzamento dell'attuale squilibrio modale, puntando soprattutto sulla costruzione di strade a autostrade e in misura molto minore sul trasporto ferroviario (nei prossimi tre anni ad esempio per ogni milione speso solo 300mila euro andranno al ferro mentre ben 700mila euro andranno alla gomma).

Delle oltre 250 opere ritenute prioritarie dal Governo inoltre solo una minima parte riguarda la mobilità urbana per la quale è prevista, sempre nel prossimo decennio, la somma di 15.150 milioni di euro. Eppure sono proprio le aree urbane e le grandi aree metropolitane a denunciare i più elevati livelli di pressione ambientale e di congestione da traffico, ed è in questa direzione che occorre orientare una quota significativa dei nuovi investimenti. In questo senso si può citare anche uno studio dell'Acì che ha evidenziato come "le spese per trasporti realizzate in Italia nel corso degli ultimi 25 anni sono state prevalentemente destinate a supportare investimenti tipici delle lunghe distanze (alta velocità, rete autostradale ecc.) piuttosto che intervenire a favore della mobilità urbana". L'Italia presenta così, a livello europeo, la minore dotazione di linee metropolitane, presenti solo in 5 città per un totale di 118 km: il divario è forte, poiché a fronte dei 6,2 km/100.000 ab. del Regno Unito e dei 4,6 della Francia, il nostro Paese presenta un valore di 2,1.

Nonostante questa evidente dimensione emergenziale del traffico e dell'inquinamento nelle aree urbane c'è un forte divario negli investimenti: alla mobilità cittadina è oggi destinato appena il 12,03% della somma complessiva destinata alle opere pubbliche del settore trasporti. E la percentuale è decisamente più bassa se a quei 15.150 milioni di euro sottraiamo le somme destinate a tangenziali, nodi ferroviari urbani e attraversamenti autostradali. Per garantire adeguati investimenti alle reti di trasporto pubblico a servizio delle aree urbane e metropolitane riteniamo dunque necessario vincolare almeno il 25% degli investimenti pubblici nazionali al trasporto collettivo. Prendendo dunque le attuali previsioni di spesa dello Stato l'ipotesi è quella di destinare almeno 3.000 milioni di euro l'anno a nuove realizzazioni per il trasporto locale.

3 Il 50% dei percorsi degli autobus in sede protetta

Trasformare in corsia preferenziale almeno il 50% dei chilometri di rete di trasporto pubblico di superficie nelle grandi aree urbane e puntare almeno al 20% di percorsi in sede protetta nelle altre città

Una forte valorizzazione della qualità del trasporto collettivo, così come un tangibile aumento della sua concorrenzialità rispetto al trasporto privato ha tra i suoi prerequisiti quello di una sempre maggiore certezza per l'utenza dei tempi di percorrenza. Elemento centrale in questa direzione è la progressiva estensione delle corsie preferenziali, che ha effetti diretti sia sulla velocità commerciale (ora attestata mediamente nelle città italiane tra i 13 e i 19 chilometri/orari) che sul rispetto degli orari di partenza e di passaggio alle fermate. Un intervento organico, anche con investimenti ridotti, può nel breve periodo produrre risultati rilevanti. A Roma ad esempio la risistemazione viaria di un quartiere dove risiedono 150mila abitanti e dove transitavano quotidianamente 300mila autovetture (trasformazione in "strada verde" riservata esclusivamente ai bus di un asse viario ad alta intensità commerciale, realizzazione di corsie preferenziali e creazione di interventi di *traffic calming*, tra cui nuovi marciapiedi e dissuasori della sosta) ha avuto come effetto quello di un passaggio della regolarità delle corse delle 28 linee che attraversano la zona dal 50% circa al 97,22%. Attualmente nelle 103 città capoluogo di provincia solo il 7,5% dei 40.000 chilometri di rete di trasporto urbano di superficie viaggia in sede protetta.

L'obiettivo deve essere quello di triplicare questa percentuale arrivando almeno al 20%. Mentre naturalmente più incisivo deve essere l'intervento nelle grandi città, dove il trasporto di superficie è particolarmente penalizzato dal traffico. In questo caso l'obiettivo deve essere quello di alloggiare in sede protetta il 50% della rete (tra le grandi città oggi solo Milano e Genova superano la quota del 10%).

4 Un'isola pedonale in ogni quartiere, piste ciclabili non solo per svago Disincentivare l'uso dell'auto privata attraverso la realizzazione di misure diversificate di limitazione del traffico a fini ambientali e di promozione della mobilità ciclabile

La congestione delle città incide negativamente sui tempi di spostamento, sulla qualità dell'aria, sui livelli di rumore. In una parola il traffico mina profondamente la qualità della vita. Per disincentivare il trasporto privato e promuovere il trasporto pubblico sono indispensabili misure tese a ridurre gli spazi a disposizione dell'auto privata, estendendo le zone a traffico limitato, realizzando un sistema di isole pedonali diffuso su tutto il territorio comunale (una per ogni quartiere) e valorizzando l'uso di sistemi di mobilità davvero sostenibili a partire dalle biciclette. In quest'ottica particolarmente significativa può rivelarsi la realizzazione di itinerari protetti per le due ruote che assicurino la possibilità di utilizzare le biciclette in sicurezza anche per gli spostamenti sistematici e non solo per il tempo libero. Attualmente lo spazio a disposizione esclusiva dei ciclisti è prossimo allo zero (la città con più piste ciclabili ha un rapporto di 68cm per abitante) mentre quello per i pedoni è assai limitato: la superficie stradale pedonalizzata, nella seconda metà degli anni '90, ha avuto infatti un incremento modesto considerando i bassissimi livelli di partenza (+28% tra il 1997 e il 2000 sull'insieme dei capoluoghi di provincia). L'incremento si è largamente concentrato nelle sole città di Roma, Napoli e Torino, mentre in alcuni centri la superficie pedonalizzata è addirittura regredita.

5 Auto, bici, bus, treno: non più separati in casa Su scala comunale è necessaria una corretta pianificazione territoriale con l'obiettivo di realizzare una armonica e funzionale integrazione tra tutte le modalità di trasporto: autovetture, metropolitane, tram, ferrovie locali, taxi, bus, biciclette, pedoni)

La terziarizzazione delle aree urbane centrali e la contestuale redistribuzione di residenze all'esterno dei perimetri storici delle città si sono spesso tradotti in modelli insediativi diffusi, difficilmente servibili da adeguati servizi di trasporto pubblico, ma in quotidiana relazione con i centri storici per spostamenti di studio e lavoro. Oltre al potenziamento delle reti ferroviarie suburbane e regionali, l'incentivazione all'uso del trasporto pubblico richiede nell'immediato la diffusione di nodi di corrispondenza adeguatamente attrezzati che consentano a chi deve muoversi dalla propria residenza con l'autovettura privata di accedere alle linee ferroviarie, metropolitane o urbane per accedere al centro città. Parallelamente occorre prevedere adeguate azioni di incentivo e facilitazione all'impiego combinato di mezzi pubblici e mezzi privati non inquinanti, a partire dalle biciclette, attrezzando i nodi della rete di trasporto pubblico con parcheggi per cicli custoditi e facilitando, dove possibile, l'accesso ai mezzi pubblici con biciclette al seguito. Anche il fatto di adattare i trasporti pubblici per permettere il trasporto delle biciclette al seguito, può infatti incoraggiare l'intermodalità su tragitti brevi. Va a tal fine sottolineato che la bicicletta è un mezzo di trasporto troppo spesso trascurato, se si pensa che ogni giorno vengono effettuati in Europa circa 50 milioni di spostamenti in bicicletta (ossia il 5% del totale). Il numero di spostamenti raggiunge addirittura il 18% in Danimarca e il 27% nei Paesi Bassi.

Parallelamente le diverse aziende di trasporto devono promuovere l'intermodalità ricorrendo a sistemi tariffari integrati e a forme di pagamento più comode e innovative (biglietti elettronici, smart card, ecc.).

6 Un sms per non ingannare l'attesa

Puntare sulle infrastrutture digitali per offrire servizi più efficienti all'utenza, dall'informatizzazione delle linee al telerilevamento dei tempi di attesa alle fermate (attraverso messaggi sms ad esempio che danno l'indicazione in minuti sull'arrivo dell'autobus) fino alla promozione di tecnologie innovative per ridurre la domanda di mobilità (telelavoro, home-banking, commercio elettronico)

La progressiva diffusione di strumenti e reti di comunicazione (telefonia cellulare, internet, ecc.) può rappresentare la condizione mediante la quale offrire, con investimenti limitati, servizi di informazione ed assistenza ad elevato valore aggiunto, che consentano un accesso in tempo reale ai servizi offerti da diversi operatori, aumentando il livello dei dati forniti all'utenza e personalizzando le informazioni in funzione delle specifiche esigenze. Si tratta in sostanza di affiancare all'offerta di capacità di trasporto, un'adeguata offerta di informazioni sui servizi disponibili investendo su una strategia infrastrutturale digitale. In questa direzione vanno diverse esperienze pilota, già operative in Italia: alcune aziende effettuano ad esempio il telerilevamento dei tempi di attesa di ogni singola linea con paline elettroniche alle fermate. Ma con un semplice sistema satellitare sarebbe anche possibile informare l'utenza attraverso gli sms del tempo che manca all'arrivo del bus o del tragitto da seguire e dei mezzi da utilizzare per raggiungere una determinata destinazione. Sempre le nuove tecnologie possono fornire strumenti utili per "disciplinare" le corsie preferenziali, per impianti semaforici asservire che assicurino la priorità al trasporto pubblico, per una razionalizzazione dei percorsi. Più in generale le nuove tecnologie possono essere impiegate anche per ridurre la domanda di mobilità ampliando (e verificando poi gli effetti sul traffico) telelavoro, home-banking, commercio elettronico, telepagamenti, ecc.

7 Un bus tutto "nuovo": Metropolitane di superficie e poi taxi collettivi, car-sharing, bus a chiamata, car-pooling

Differenziare l'offerta di trasporto pubblico mediante l'introduzione, la valorizzazione e il potenziamento di alcuni servizi innovativi come l'auto in proprietà, il taxi collettivo o il bus a prenotazione

La diffusione dell'uso del trasporto pubblico nelle aree urbane passa anche per un'adeguata diversificazione dei servizi offerti, che garantisca da un lato la possibilità di soddisfare la domanda diffusa e non di punta (mediante servizi a chiamata, sul modello di quelli attualmente sperimentati a Milano o Brescia), articolando dall'altro lo spettro dei servizi offerti con l'obiettivo di ampliare il target degli utenti, fornendo ad esempio servizi specifici caratterizzati da elevati livelli di comfort, frequenza e velocità degli spostamenti (taxi collettivi). Occorre in altri termini modulare l'offerta in funzione delle esigenze della domanda, rafforzando la copertura territoriale e temporale del servizio pubblico e promuovendone un'immagine più dinamica e competitiva. In molte delle città italiane, infatti, il servizio di trasporto pubblico è attualmente considerato un servizio "sociale", rivolto a segmenti di utenza che non possono muoversi con mezzi propri. **Naturalmente al basa vi deve essere una robusta rete di tramvie e metropolitane di superficie.**