



Normativa

Linee d'azione per una mobilità sostenibile

TeMA
02.11

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 4 - No 2 - giugno 2011 - pagg. 125-128

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Action Lines for a Sustainable Mobility

a cura di Giuseppe Mazzeo* e Cristina Calenda**

* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
ISSM-CNR, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

** Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

La promozione della green mobility

Nel termine "green mobility" vengono compresi una serie di significati spesso molto distanti tra di loro. D'altra parte, come sempre quando si ha a che fare con un settore innovativo ed in fase di consolidamento, la determinazione dei confini logici e giuridici assume contorni molto sfumati. La green mobility comprende veicoli "verdi" di ogni tipo, tecnologie non inquinanti per la mobilità, organizzazioni dello spazio di mobilità più attente all'ambiente e alla qualità della vita dell'uomo.

Ciò che è certo, al momento, è che la green mobility è una delle tante forme della sostenibilità. Essa, inoltre, si incentra con una particolare sensibilità sull'ambiente urbano, in quanto le implicazioni che in esso sono presenti e le trasformazioni che esso dovrà necessariamente subire allo scopo di renderlo maggiormente sostenibile, si presentano come sfide interessanti che coinvolgono settori come la mobilità, i trasporti e le infrastrutture ad essi dedicati.

Sostenibilità urbana significa sia risparmio energetico che qualità del territorio. Mediante il primo si riorientano le scelte in termini di composizione delle fonti e di uso consapevole delle energie, soprattutto quelle in esaurimento o pericolose, con il secondo si predispongono un ambiente urbano più pulito, più sano e più attraente.

I vari significati della green mobility possono contribuire sia al primo che al secondo obiettivo, grazie alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità sostenibile e all'uso di mezzi e veicoli non inquinanti. In questa direzione un compito fondamentale è assegnato al trasporto pubblico locale. Esso può divenire la chiave di volta per il successo delle politiche di green mobility in ambito urbano, soprattutto se saprà intercettare sia la necessità di mobilità, chiave di volta della vita urbana, che il desiderio di qualità nello svolgimento del servizio. In questo settore le esperienze in atto vanno analiz-

zate sia in relazione alla capacità di creare offerta per far fronte alla domanda che in relazione alla gestione delle flotte e al loro uso ottimale.



Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, tecnologico ed amichevole – COM(2009) 279 del 17 giugno 2009

Il documento rappresenta una comunicazione da parte della Commissione. Sulla base della constatazione che il sistema dei trasporti è un sistema complesso, ogni intervento su di esso dovrà essere basato su una visione a lungo termine del trasporto di beni e persone. Ogni politica in questo campo dovrà essere basata su un'attenta riflessione sul futuro dei trasporti che si estenda anche oltre il traguardo temporale del decennio.

Per questo motivo il documento contiene elementi che vanno dai recenti sviluppi nella politica europea dei trasporti, all'analisi delle tendenze nel campo dei trasporti e delle relative ricadute sociali, alle politiche a breve e medio periodo che possano governare e gestire le sfide nel settore ed, infine, agli strumenti disponibili e alle possibili linee d'azione per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Le politiche europee nel settore dei trasporti hanno già raggiunto molti obiettivi contribuendo in modo sostanziale allo sviluppo dell'economia europea e alla sua competitività, facilitando l'apertura dei mercati e la loro integrazione ed imponendo elevati livelli di qualità relativamente a sicurezza, diritti dei passeggeri e condizioni di lavoro.

L'industria del trasporto produce circa il 7% del PIL comunitario ed impiega circa il 5% dei lavoratori. Essa, però, non è ancora un sistema completamente sostenibile dal punto di vista ambientale.

I progressi nel campo del coordinamento progettuale delle infrastrutture, come nel caso della realizzazione dei corridoi TENs, si riscontrano anche nel campo della riduzione dell'inquinamento dell'aria e nel numero di incidenti stradali. Nonostante ciò l'ambiente rimane il settore nel quale sono necessari ulteriori miglioramenti.

Il documento elenca una serie di tendenze e di sfide che si possono ipotizzare fino alla metà del secolo corrente, pur sostenendo che è difficile anticipare quali potranno avere maggiore influenza nel condizionare i trasporti.

In particolare vengono elencate considerazioni sul cambiamento della struttura dell'età della popolazione europea, sui processi migratori e sulla mobilità interna, sulle sfide ambientali, sulla crescente scarsità di combustibile fossile, sull'urbanizzazione del continente (nel 2050 si prevede che l'84% della popolazione vivrà in aree urbane).

Ne derivano una serie di tendenze globali che interessa la politica dei trasporti europea, e i conseguenti obiettivi politici, nella direzione della sostenibilità dei trasporti e della sua maggiore efficienza, ossia:



- trasporti di qualità che siano anche sicuri e protetti;
 - una rete completamente integrata e ben mantenuta;
 - trasporti più sostenibili dal punto di vista ambientale;
 - la necessità di portare l'Europa all'avanguardia dei servizi e delle tecnologie nel settore dei trasporti;
 - la protezione e lo sviluppo del capitale umano;
 - la differenziazione dei costi in funzione della congestione della rete di mobilità;
 - la pianificazione del territorio con una particolare attenzione ai trasporti e alla crescita dell'accessibilità.
- Dagli obiettivi elencati discendono le politiche necessarie a determinare un trasporto sostenibile, politiche che devono essere differenziate in funzione:
- del mantenimento, dello sviluppo e della integrazione infrastrutturale delle reti modali;
 - della ricerca di risorse per un trasporto sostenibile;
 - dell'accelerazione nella transizione verso una società a basso consumo di fonti energetiche minerali ed indirizzata verso una completa innovazione tecnologica;
 - dell'ulteriore promozione nell'apertura di mercato e nella competizione mediante azioni di tipo legislativo;
 - dell'educazione, informazione e coinvolgimento nella formazione dei comportamenti;
 - dell'azione efficiente e coordinata della governance, soprattutto nel settore degli standards, della interoperabilità e dello sviluppo urbano;
 - della dimensione esterna dell'Europa, che necessita sempre più di una voce univoca.

Piano d'azione sulla mobilità urbana – COM(2009)490 del 30 settembre 2009

Nelle aree urbane europee è concentrato il 72% della popolazione residente e vi si produce l'85% del PIL. Questo è uno dei motivi per i quali la mobilità urbana è una "preoccupazione" crescente per i cittadini ed è uno dei settori nei quali si ritiene sia possibile e necessario un deciso miglioramento della situazione, anche in considerazione delle previsioni, che ipotizzano la popolazione urbana all'84% nel 2050. Dare soluzione a tali problematiche potrà consentire di raggiungere con più facilità l'obiettivo 20-20-20 che è alla base delle strategie energetiche comunitarie.

La mobilità urbana rappresenta uno snodo centrale del trasporto a lungo raggio, in quanto la maggior parte degli itinerari relativi sia al trasporto merci che a quello passeggeri ha inizio e termine nelle aree urbane. "Le aree urbane devono fornire punti di interconnessione efficienti per la rete transeuropea di trasporto e offrire un efficiente sistema di trasporto 'ultimo miglio' sia per merci che per passeggeri. Esse si rivelano dunque vitali per la competitività e per la sostenibilità del nostro futuro sistema di trasporto europeo".

Il piano d'azione si struttura in sei tematiche principali che dovranno essere attuate mediante programmi e strumenti a disposizione dell'Unione. Ciascuna tematica si struttura in azioni specifiche.

Il tema 1 è quello della promozione delle politiche integrate e si struttura in 3 azioni specifiche, ossia accelerare la redazione di piani di mobilità urbana sostenibile, mobilità urbana sostenibile e politica regionale e trasporto per ambienti urbani salubri. L'approccio integrato dovrebbe occuparsi di aspetti che vanno dalla complessità dei sistemi di trasporto urbani, al collegamento tra le aree urbane, all'interdipendenza tra i modi di trasporto, al ruolo dei sistemi urbani nel sistema europeo dei trasporti.

Il tema 2 si incentra sul ruolo dei cittadini e si struttura in sei azioni specifiche: diritti dei passeggeri nel trasporto pubblico urbano; miglioramento dell'accessibilità per le persone a mobilità ridotta; miglioramento delle informazioni sui tragitti; accesso alle aree verdi; campagne sui comportamenti che consentono una mobilità sostenibile; integrazione della guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico.

Il tema 3 è relativo ai trasporti urbani non inquinanti e si compone di quattro azioni specifiche: progetti di ricerca e dimostrazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero; guida internet ai veicoli puliti e a basso consu-

mo energetico; studio sugli aspetti urbani dell'internazionalizzazione dei costi esterni; scambio di informazione sui meccanismi di fissazione dei prezzi per i trasporti urbani. Il tema parte dalla constatazione che in molte città europee sono state adottate politiche rispettose dell'ambiente per cui un'azione coordinata a livello europeo può aiutare a rinforzare i mercati delle nuove tecnologie per i veicoli puliti e i carburanti alternativi.

Il tema 4 si occupa del rafforzamento dei finanziamenti e si compone di due azioni, ossia l'ottimizzazione delle attuali fonti di finanziamento e l'analisi della necessità di futuri finanziamenti.

Il tema 5 si occupa di condivisione dell'esperienza e della conoscenza ed è composta da tre linee d'azione: l'aggiornamento di dati e statistiche; l'istituzione di un osservatorio della mobilità urbana e un maggiore contributo al dialogo internazionale e allo scambio di informazioni.

Infine, il tema 6 (ottimizzare la mobilità urbana) si suddivide in due azioni specifiche: trasporto merci urbano e sistemi di trasporto intelligenti (STI) per la mobilità urbana. Il tema deriva dalla constatazione che l'integrazione, l'interoperabilità e l'interconnessione tra le varie reti di trasporto rappresentano un elemento chiave per il sistema dei trasporti. Tale integrazione potrà facilitare il cambiamento modale ed indirizzarlo verso sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, oltre che rendere più efficiente la logistica merci in ambito urbano.

Sulla base di queste indicazioni la Commissione si impegna a condurre attivamente il dialogo con i soggetti interessati e ad istituire meccanismi di regolazione adeguati. Una revisione del piano, con una valutazione di eventuali nuove esigenze, è prevista per il 2012.



Normativa sulla realizzazione di piste ciclabili

Le piste ciclabili rappresentano un elemento a prima vista marginale nella struttura della mobilità urbana. In realtà l'attenzione che in molti paesi viene data a questa tipologia di spostamenti testimonia di una realtà che riesce a convogliare flussi rilevanti di mobilità urbana.

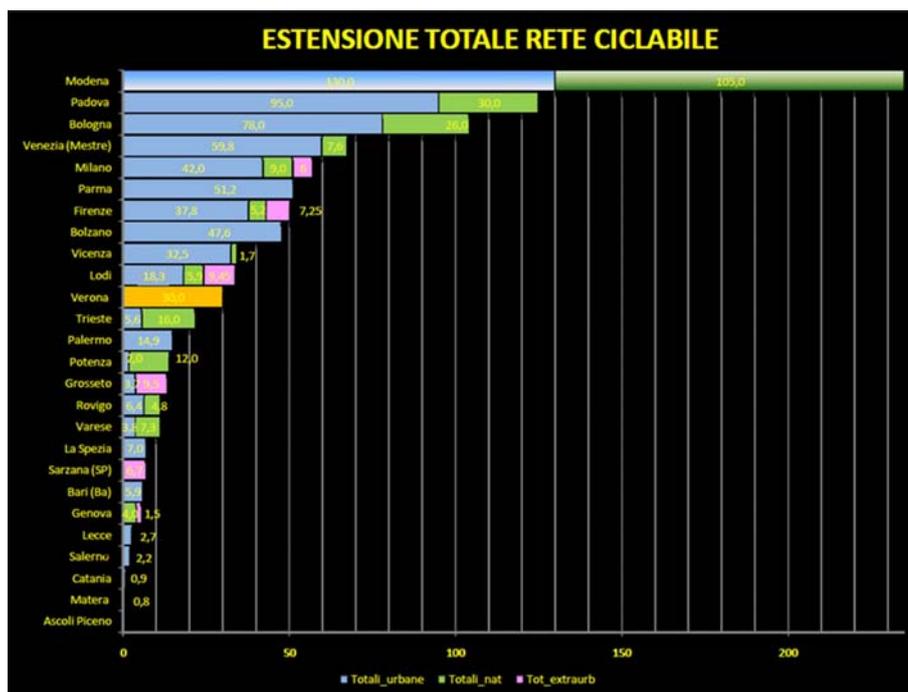
Nella realtà italiana sono presenti situazioni estremamente diversificate. Vi sono realtà urbane in cui l'uso della bicicletta raggiunge livelli notevoli, altre nelle quali essa rappresenta una testimonianza di un comportamento al di fuori degli usi normali.

Anche la realizzazione di piste ciclabili assume significati molto diversi tra realtà e realtà. Nelle prime rappresenta una necessità dovuta ad un uso continuo e massiccio delle reti di mobilità ciclabili, nel secondo caso rappresenta spesso solo un modo per spendere denaro pubblico realizzando micro-infrastrutture che deperiscono in tempi velocissimi.

Ne discende che uno dei primi indicatori della ciclabilità è dato dal numero delle persone che utilizzano la bici per i propri spostamenti: anche se ci fossero piste ciclabili, la mancanza di ciclisti sarebbe segno di mancanza di domanda, per cui non si capirebbe il perché della realizzazione dell'offerta.

Secondo la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) la determinazione che normalmente viene fatta del "grado di ciclabilità" delle nostre città è fuorviante in quanto, di solito, vengono conteggiati solo i chilometri di piste ciclabili. Tale dato, quantitativo, è limitante e parziale perché non è in grado né di rappresentare le esigenze di una buona mobilità ciclistica, né di descrivere lo stato e le condizioni della mobilità ciclistica in un determinato luogo. Il suo significato è parziale perché non dà alcuna indicazione sulle caratteristiche delle piste; d'altra parte, una pista ciclabile mal progettata, mal realizzata o in cattive condizioni di manutenzione non offre alcun reale incentivo e stimolo ad usare la bici.

Una città potrebbe avere molte piste ciclabili mal realizzate o mal tenute e non essere per questo "ciclabile", mentre un'altra città potrebbe avere meno piste ciclabili ma essere dotata di politiche per la ciclabilità che non possono essere "conteggiate" ma che sono comunque di grande efficacia, come, ad esempio, politiche di moderazione del traffico (Zone 30), zone pedonali, marciapiedi condivisi, doppio senso bici su strade a senso unico, bike sharing, cicloparcheggi, segnaletica specifica, campagne educative e promozionali a



favore della bicicletta, sistemi stradali accessibili, accorgimenti progettuali e realizzativi quali rotonde sicure per i ciclisti, ed altro.

Si elencano, di seguito, le principali norme reattive alla realizzazione di piste ciclabili.

Legge 28 giugno 1991, n. 208, "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane".

Decreto 6 luglio 1992, n. 467, "Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, in attuazione all'art. 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208".

Circolare 31 marzo 1993, n. 432, "Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, avente per oggetto: «Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208»".

Legge 19 ottobre 1998, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica".

Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".

Il testo dell'osservatorio è stato redatto da Giuseppe Mazzeo.

Referenze immagini

Tutte le immagini sono di Giuseppe Mazzeo. Il grafico di pag. 128 è tratto dal sito www.fiab-onlus.it/ciclabilita.htm.