

# In città liberi dall'auto

## Manifesto dell'I.S.S.I. per la mobilità urbana sostenibile

di Riccardo Canesi



Istituto Sviluppo Sostenibile - Italia



La congestione del traffico urbano è, per la gran parte dei cittadini, la causa principale del deterioramento della vivibilità delle nostre città. La ragione di tale congestione è precisa: vi sono in circolazione troppe automobili, un vero record in Europa; il loro numero e il loro impiego continuano ad aumentare, ben oltre la capacità di carico delle città italiane. Anche i miglioramenti tecnologici delle auto e quelli dei combustibili sono risultati di gran lunga insufficienti a compensare gli impatti crescenti del traffico.

Troppe automobili in circolazione occupano, infatti, spazio urbano e stradale, producono inquinamento e rumore, causano un elevato numero di incidenti, provocano lunghe permanenze alla guida per percorrere anche brevi distanze, contribuendo, così, in modo decisivo, a peggiorare la qualità della vita e la vivibilità delle città.

Recenti decisioni del Governo, come la «legge obiettivo» sulle infrastrutture, e l'insufficienza degli stanziamenti per la mobilità nelle aree urbane, ignorano la rilevanza centrale dell'emergenza traffico nelle città, che viene affrontata con misure episodiche e di emergenza, di scarsa efficacia (come la circolazione a targhe alterne).

Questo «Manifesto per la mobilità urbana sostenibile» propone, invece, sulla base delle esperienze più avanzate, italiane e internazionali, in particolare ai Sindaci e agli amministratori locali, una strategia per far fronte, con spirito innovativo e riformatore, all'emergenza traffico: una strategia che punta decisamente a ridurre l'uso delle automobili in città.

### I Obiettivo

#### Assegnare rilevanza nazionale alla mobilità urbana sostenibile · Azioni prioritarie

- richiedere un forte aumento di risorse statali destinate ai Comuni per investimenti nella mobilità urbana: uno stanziamento di almeno 10 miliardi di euro, con flusso annuale co-

stante, rivedendo le recenti decisioni del Governo che vanno in senso opposto;

- rinnovare e incrementare il parco autobus con mezzi più ecologici e confortevoli;
- potenziare le metropolitane, in particolare quelle leggere e di superficie, e le altre linee ad impianto fisso;
- rifinanziare progetti di mobilità urbana sostenibile e le attività dei *mobility managers*.

### II Obiettivo

#### Disincentivare l'uso individuale dell'auto in città · Azioni prioritarie

- predisporre aree pedonali chiuse al traffico e zone a traffico limitato;
- adottare misure di *traffic calming* con limiti di velocità molto bassi nelle zone residenziali, una limitazione e una tariffazione della sosta, incentivi per aumentare il coefficiente medio di occupazione delle autovetture (*car pooling*); viceversa, introdurre tariffe e/o disincentivi che consentano di internalizzare i costi reali dell'uso individuale delle auto (o delle auto più inquinanti, insieme ad altri veicoli ad elevato impatto) in particolari zone o aree della città (*road pricing*);
- programmare e realizzare domeniche ecologiche e/o altre giornate senz'auto;
- coinvolgere i cittadini nella definizione delle politiche di mobilità sostenibile, nonché in un utilizzo più attento e moderato delle auto, evidenziandone i reali costi anche esterni;
- migliorare le reti di monitoraggio di tutti i principali inquinanti da traffico e rendere pubblici i dati in tempo reale.

### III Obiettivo

#### Migliorare l'offerta e le prestazioni dei mezzi di trasporto collettivi · Azioni prioritarie

- migliorare la qualità, l'accessibilità, il comfort e le prestazioni ambientali dei mezzi di trasporto collettivi;

- incrementare i mezzi di trasporto collettivi, con servizi a frequenza sufficientemente elevata, anche con taxi-bus e taxi collettivi, *car-sharing* e assicurando adeguate disponibilità anche di taxi;
- creare parcheggi di interscambio tra automobili e mezzi collettivi nei terminali di accesso alle città;
- estendere i percorsi privilegiati e protetti per i mezzi collettivi;
- valorizzare i vantaggi, anche economici, dei mezzi collettivi con tariffe agevolate e promozionali, finanziando queste agevolazioni anche con gli introiti della tariffazione della sosta e delle misure di *road pricing*;
- installare sistemi informatizzati di gestione del trasporto collettivo, con sistemi semaforici che assegnino priorità alla circolazione dei mezzi collettivi.

#### IV Obiettivo

##### Promuovere la modalità ciclo-pedonale

###### • Azioni prioritarie

- estendere e rendere gradevoli i percorsi pedonali e ciclabili con punti di ritrovo e posti per il parcheggio delle biciclette;
- aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti con percorsi riservati e protetti e con attraversamenti sicuri;
- sviluppare le connessioni con le altre modalità di trasporto;
- promuovere azioni informative ed educative sui vantaggi per la salute e l'ambiente della modalità ciclo-pedonale.

#### V Obiettivo

##### Gestire la domanda in modo razionale e sostenibile • Azioni prioritarie

- promuovere l'avvicinamento di residenza, lavoro e servizi e, viceversa, non incoraggiare le specializzazioni monofunzionali delle aree urbane, promuovere, quindi, piani urbani, energetici e della mobilità integrati;
- regolare in modo flessibile gli orari delle attività in modo da ridurre i carichi di punta e garantire un migliore utilizzo dei servizi di trasporto collettivo e delle infrastrutture;
- utilizzare sistemi informatici, via cavo e telefonici, anche per ridurre la domanda di mobilità;
- intervenire con politiche di *mobility management* sulla domanda di mobilità sistemica, per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, promuovendo tutte le possibili modalità alternative all'uso individuale dell'auto.

#### VI Obiettivo

##### Abbattere l'inquinamento da traffico •

###### Azioni prioritarie

- vietare gradualmente, a partire da determinate aree, la circolazione nelle città di autovetture e di altri veicoli a motore più inquinanti, come le vecchie auto non catalizzate, i vecchi motorini e i vecchi autoveicoli diesel;
- rafforzare e rendere più efficaci i controlli periodici dei gas di scarico ed stenderli a tutti i veicoli a motore circolanti in città;
- incoraggiare le conversioni di autoveicoli a GPL e a metano, l'utilizzo di mezzi elettrici e, più in generale, di combustibili e tecnologie a basse o bassissime emissioni, con interventi che non comportino incrementi del parco circolante;
- incentivare la ricerca e la sperimentazione per veicoli e carburanti a bassissime o nulle emissioni inquinanti.



#### SCUOLABUS A PIEDI

Un modo sicuro, divertente e sano per andare e tornare da scuola

L'Assessore alle Politiche di Promozione dell'Infanzia e della Famiglia del Comune di Roma, **Pamela Pantano**, ha promosso il progetto sperimentale «Scuolabus a piedi». L'idea, nata in Inghilterra, è quella di realizzare dei percorsi casa-scuola protetti in modo da consentire ai bambini di andare e tornare da scuola in sicurezza e autonomia. Il sistema è quello classico dei pulmini scolastici con una fondamentale differenza, invece dell'autobus si utilizzano i piedi. Fermata dopo fermata, quindi, i bambini vengono affidati agli operatori, due ogni dieci bambini, e formando un treno verranno accompagnati fino a scuola e viceversa. «Molti sono i benefici – dichiara l'Assessore Pantano – che apporterà quest'iniziativa sia per gli adulti sia per i bambini, da una parte i genitori potranno limitare l'utilizzo della macchina risparmiando benzina e tempo; dall'altra i più piccoli sperimenteranno in modo divertente la propria autonomia e contemporaneamente faranno una sana attività fisica. È proprio per ciò che ci auguriamo che da questo progetto sperimentale ne susseguirà un'iniziativa più ad ampio raggio su tutto il territorio romano». L'iniziativa è nata da una reale analisi di due problematiche presenti nella città di Roma: da una parte l'eccessiva concentrazione di macchine intorno alle scuole e il relativo alto tasso di inquinamento atmosferico e acustico, dal-



Pamela Pantano



Carla Gentili

l'altra la scarsa possibilità per i bambini di praticare movimento fisico in autonomia e sicurezza. Lo scuolabus a piedi, quindi, è solo un tassello di un più ampio processo di sensibilizzazione rivolto alla città di Roma che ha l'obiettivo di diffondere una nuova cultura della mobilità sostenibile che rispetti maggiormente i bambini e non solo.