

LE RACCOMANDAZIONI SIGLATE A NAPOLI

# Promuovere politiche di mobilità sostenibile

di Massimo Marciani

**G**li ingorghi quotidiani, l'effetto sera, l'inquinamento nelle aree metropolitane e l'accresciuto utilizzo di risorse energetiche hanno posto lo sviluppo duraturo e la Mobilità

Sostenibile in cima all'agenda dei problemi politici e sociali della Commissione Europea.

È infatti dimostrato, dal punto di vista strettamente economico, che l'insieme del trasporto collettivo di passeggeri in Europa consuma 3,7 volte meno carburante del trasporto privato.

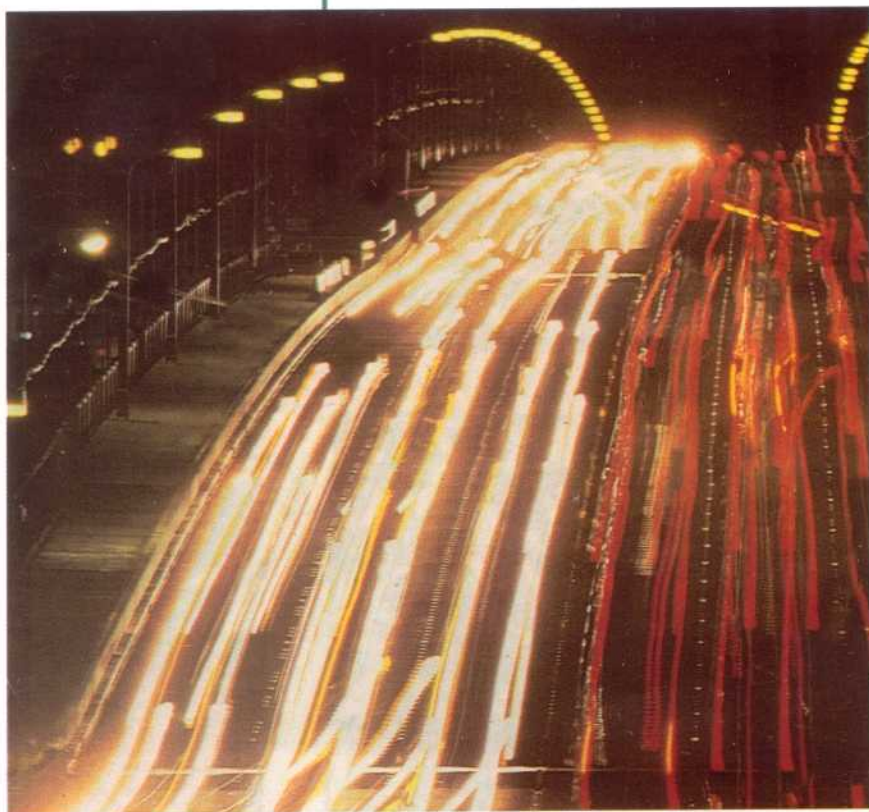
Se prendiamo in considerazione i costi diretti derivanti dai diversi modi di trasporto, scopriamo che il costo diretto derivante dai viaggi per trasporto privato è pari al 6,7% del Prodotto Nazionale Lordo (PNL) per l'Europa occidentale contro solamente il 1,6% per i trasporti collettivi.

In aggiunta, stime assai attendibili da parte degli analisti della Commissione Europea, dimostrano che gli ingorghi causati da un traffico

congestionato hanno un costo annuo pari a € 120 Miliardi, pari al 2% del PNL dell'Unione Europea. Esiste, senza necessità di dover essere riaffermato, l'ineludibile diritto alla mobilità individuale che deve essere garantito anche in termini di sicurezza senza dimenticare che le esternalità derivanti da tale diritto sono ampliate quando parliamo di trasporto in ambito urbano. C'è una crescente conflittualità per l'utilizzo esclusivo o prioritario delle risorse, per definizione limitate, delle nostre città e quindi derivano crescenti conflitti che tendono a contrapporre in termini di priorità il trasporto delle merci nei confronti di quello delle persone ed all'interno di questo fra i sistemi di trasporto collettivo e quelli individuali.

Quindi vi troviamo di fronte ad un problema di allocazione e gestione del tempo e dello spazio. Per il futuro la risposta dovrà necessariamente venire dalla pianificazione urbana, da un nuovo modo di intendere le città e le regioni sia in termini abitativi sia in termini produttivi e distributivi in modo tale che si giunga a ridurre il tempo impiegato per gli spostamenti a tutto vantaggio delle proprie attività primarie. In futuro sono sicuro che l'indicatore numero di passeggeri chilometro diverrà un indicatore di inefficienza nella pianificazione e non di crescita economica.

È necessario sviluppare politiche e interventi in grado di coordinare strategie urbanistiche e strategie di trasporto con un diverso uso degli strumenti esistenti (PRG e PUT), a livello locale prima che generale, con indicazioni di dettaglio insieme a riferimenti strategici alla grande scala. È importante che siano espliciti, e quantificati, gli obiettivi da raggiungere, e le alternative di azione considerate. Attraverso lo strumento urbanistico sono da prendere in considerazione gli obiettivi e le strategie trasportistiche, nei piani del traffico i modelli insediativi e di funzionamento urbano proposti. In particolare, le politiche urbanistiche e di settore vanno orientate al riutilizzo delle infrastrutture e delle aree esistenti, alla valorizzazione degli investimenti già fatti, con interventi di completamento e sostituzione, all'integrazione di strategie urbanistiche e di trasporto.





L'orientamento è quello di sviluppare delle politiche per la riduzione del traffico ed il contenimento della mobilità, sviluppando interventi di:

- riequilibrio modale;
- diminuzione dei tassi di crescita o riduzione del traffico stradale;
- politiche localizzative, di quantità e funzioni attrattive di traffico, in grado di ridurre la necessità di spostamenti, e di aumentare la quota servita con modalità alternative alla vettura privata;
- sostituzione, ove possibile, di quote ad alta intensità di trasporti con le comunicazioni;
- integrazione tra politiche urbanistiche, trasportistiche e ambientali, usando anche la leva economica e fiscale (parcheggi, road pricing, strade a pagamento, costo carburanti, tasse sull'auto).

Nell'immediato una posizione centrale nel mercato della mobilità delle persone deve essere garantita ai soggetti che effettuano servizi di trasporto sostenibili, collettivi preferibilmente.

Sebbene i numeri forniti siano essi stessi significativi in valore assoluto, è assai difficile convincere i Governi Nazionali e le Imprese a scegliere modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, seppure economicamente vantaggiose, senza l'utilizzo di incentivi pubblici. È dunque necessario percorrere, in modo pionieristico, l'unica via possibile per garantire alle generazioni future un ambiente urbano non irrimediabilmente compromesso: promuovere il concetto di Mobilità Sostenibile. Nel settore del Trasporto Collettivo il concetto di Mobilità Sostenibile deve essere declinato secondo tre aree ben distinte:

- Il sociale

I trasporti collettivi danno a tutti, giovani e meno giovani, libertà di movimento, migliorano la qualità di vita in città, e sono decisamente più sicuri delle automobili private;

- L'ambiente

I trasporti collettivi utilizzano le fonti energeti-



## Milano, un Nucleo a tutela del trasporto pubblico

Il Nucleo Tutela Trasporto Pubblico è nato nel 2000 per volontà del Sindaco Albertini e del Presidente di ATM Soresina. Si tratta di uno speciale nucleo della Polizia Municipale che ha sede negli uffici ATM di viale Monte Rosa e che vigila sul trasporto pubblico.

Inizialmente composto da dieci persone, oggi conta venti agenti coordinati da un ufficiale. Lavorano su quat-

tro turni di 6 ore e 45 minuti ciascuno che coprono tutto l'arco della giornata: il primo turno inizia alle 6.45, l'ultimo, il notturno, va dalle 23.45 alle 7.30.

In questi anni la loro attività è cresciuta, ma si è anche affinata. In principio l'80% del loro tempo era dedicato alle contestazioni delle infrazioni del codice della strada (soprattutto nelle corsie preferenziali), oggi, anche grazie all'ampliamento numerico degli ausiliari della sosta, questa attività si è ridotta al 50%, lasciando più spazio a tutte le operazioni legate più prettamente alla sicurezza. Vale a dire controlli, in divisa e in borghese, sui mezzi di superficie e in metropolitana, azioni mirate contro i borseggiatori e i molestatori, ausilio alle attività dei nostri controllori che, purtroppo, hanno spesso bisogno di essere "scortati". Ma anche lot-



ta all'abusivismo commerciale e ai parcheggiatori irregolari. Ma, per la loro attività, rimangono fondamentali le segnalazioni che arrivano dai clienti attraverso il personale ATM o direttamente dal personale ATM.







che in modo efficiente perché trasportano un elevato numero di passeggeri, sono in genere più rispettosi della protezione dell'ambiente, le risorse utilizzate sono loro stesse più efficaci per lottare contro l'inquinamento, soprattutto nelle aree urbane;

– L'economia

Basta considerare che i vantaggi derivanti dalla riduzione della congestione del traffico (causa di costi ele-

vatissimi per l'intera comunità) comprese le ricadute individuali in termini di produttività, di tempo e di energia, possono aiutare a costruire un'economia molto più brillante con pochi costi supplementari. Inoltre i trasporti collettivi permettono finalmente un'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e di quelle da realizzare. Per i sistemi di trasporto collettivo i problemi di sicurezza legati alla erogazione del servizio specialmente in situazioni disagiate territorialmente (es. in zone ad alta incidenza di microcriminalità) e temporalmente (es. in orari notturni) vanno spesso a colpire il personale stesso dell'Azienda con aggressioni ad autisti e controllori. A maggior ragione quindi la sicurezza reale e percepita dal cittadino quando acquista un biglietto o un abbonamento per viaggiare sui mezzi di trasporto collettivi sono elementi determinanti per migliorare la qualità del servizio fornito.

Nel settore della sicurezza, con tutti gli adempimenti previsti dalle leggi che tutelano la privacy ma a totale difesa delle categorie maggiormente R&S della Commissione Europea, ha promosso progetti che hanno ottenuto risultati interessanti come il progetto Prismatico che ha fornito ad ATAC, l'Agenzia della Mobilità del Comune di Roma, l'occasione per sviluppare un proprio sistema di controllo e vigilanza che utilizza sistemi innovativi provenienti dalla sperimentazione del consorzio europeo.

Vediamo quindi come l'innovazione possa diventare non un elemento di divisione, il cosiddetto digital divide, ma piuttosto un elemento al servizio dei cittadini. L'innovazione tecnologica quindi come fattore che deve giocare un ruolo cruciale nella definizione di un nuovo concetto di trasporto collettivo locale.

È necessario un patto di solidarietà fra tutti gli attori chiave coinvolti, una diffusa comunione di intenti sui valori etici e sociali fondanti del trasporto collettivo locale a prescindere del clima che potrà nascere e crescere attorno alle future gare per l'affidamento del servizio in modo tale che la competizione fra le aziende sia sul mercato mentre la cooperazione deve essere diretta al mercato, in modo da acquisire quote di clienti dai modi di trasporto meno sostenibili per lo sviluppo equilibrato ed armonico della collettività. Tutto questo deve essere realizzato in nome e per conto della clientela e del futuro mercato della mobilità urbana.

È importantissimo che tutte le aziende italiane ed europee mettano finalmente da parte rivalità, competizione ed egoismi locali e su argomenti cruciali per la loro stessa esistenza si trovino a collaborare in modo costruttivo e sinergico.

Concludendo questa riflessione sul tema della sicurezza esprimendo un augurio: che si possa presto dare inizio ad un circolo virtuoso. Investire in sicurezza, sicurezza del personale a terra e a bordo, sicurezza del veicolo, sicurezza all'interno del veicolo, sicurezza alle fermate, ai capilinea, nei parcheggi di scambio, nei percorsi pedonali di accesso ed egresso dalla rete di trasporto vuol dire aumentare la sicurezza percepita dai cittadini, fa crescere i clienti e conseguentemente gli introiti derivanti da tariffazione ma anche incremento il numero di spostamenti in momenti per così dire di morbida della giornata. In definitiva investire in sicurezza vuol dire favorire una progressiva condivisione delle risorse recuperando aree a disposizione dei cittadini ed ampliare la finestra temporale disponibile per effettuare i propri spostamenti con il mezzo collettivo. Tale diversa abitudine di fruire la città vuol dire nel medio periodo una riduzione dei livelli di congestione nell'ora di punta e sulle direttrici principali migliorando la qualità dell'offerta di mobilità fornendo la possibilità ai cittadini di avere una valida alternativa all'utilizzo indistinto ed indiscriminato della propria auto.

Per questa ragione le raccomandazioni che sono state siglate a Napoli nell'ambito del convegno dai responsabili delle aziende e dai sindacati costituiscono un passaggio importante nella creazione di questo circolo virtuoso affinché il principio del diritto alla mobilità personale, soprattutto se attraverso una maggiore accessibilità ai sistemi di trasporto collettivi, sia realmente il punto di forza dello sviluppo dell'Unione Europea nei prossimi anni.

#### ERRATA CORRIGE

Nel numero 10 di "Trasporti Pubblici", a pagina 18, l'autore dell'articolo "Servizi a chiamata futuro del trasporto" è stato erroneamente indicato come Marco Talluri, invece di Neri DiVolo e Andrea Ferrari.