

Possibili interventi sulla struttura urbana per una migliore gestione della mobilità e la conseguente la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Università IUAV di Venezia

Prof A. Cappelli, Arch. Alessandra Libardo

Lo sviluppo urbano, conseguente alla enorme crescita demografica dell'ultimo secolo, non coordinato alle esigenze di una mobilità in costante crescita ha portato alle ben note problematiche di congestione ed inquinamento ambientale. L'uso indiscriminato dell'autovettura privata anche per percorrenze di modestissima entità e la richiesta di una distribuzione door to door sono la causa delle "patologie" che maggiormente affliggono i centri urbani.

La non consapevolezza delle esternalità prodotte da queste modalità di utilizzo del sistema infrastrutturale penalizza il servizio pubblico in quanto ritenuto una modalità non conveniente.

Numerosi sono stati i tentativi di incentivare l'utilizzo del servizio pubblico, a partire dalla ormai storica legge 211/92, che hanno cercato di dare risposta alle esigenze dell'utenza potenziando i servizi esistenti o inserendone di nuovi. Altrettanto numerosi i tentativi, più recenti, di gestione del traffico urbano privato mediante misure restrittive (road pricing, ztl, interventi fisici sulle infrastrutture).

Le politiche adottate da varie città europee per il controllo e la gestione della mobilità urbana possono essere raggruppate in alcune grandi famiglie:

- *Politiche liberalizzanti il trasporto pubblico:* Città inglesi (Cardiff, Liverpool, Manchester). L'obiettivo è di togliere alle amministrazioni locali l'onere finanziario e gestionale delle reti di trasporto pubblico urbano e periferico. Questa politica, efficace dal punto di vista economico, si è rivelata invece non produttiva o addirittura contro produttiva a causa dello scarso controllo applicabile sulle varie compagnie di trasporto. Il servizio per l'utenza è peggiorato con l'eliminazione di tratte o orari poco redditizi e il centro cittadino risulta spesso invaso da numerosi mezzi di diverse compagnie che percorrono lo stesso tragitto con orari, tariffe e servizi tutto sommato svantaggiosi per l'utenza finale.
- *Incentivazione di modi di trasporto alternativi:* Svizzera (Berna, Zurigo) Consiste nell'applicazione successiva di una serie di interventi mirati a diminuire l'appetibilità del trasporto privato stradale. Gli interventi vedono l'impegno della pubblica amministrazione su diversi piani d'azione tramite la costruzione di infrastrutture, l'applicazione di tasse o incentivi, la realizzazione di servizi aggiuntivi ecc realizzati con il supporto e la continua approvazione referendaria della cittadinanza.
- *Politiche di tassazione del modo di trasporto privato:* (Londra, Oslo, Thronheim). L'accesso al centro storico della città viene autorizzato previo pagamento di un biglietto di ingresso (tool) riscosso o al momento stesso dell'ingresso (Oslo) o successivamente tramite un'operazione informatizzata (Londra).

In Italia:

- *Politiche restrittive degli accessi:* la creazione di Zone a Traffico limitato è volta soprattutto alla salvaguardia del centro storico urbano. L'applicazione del metodo delle targhe alterne, rivelatosi sempre meno efficace a causa dell'aumento esponenziale del parco macchine nazionale, risulta ad oggi inutile per la riduzione della congestione viaria e il controllo dell'inquinamento. Le ZTL risultano invece più efficaci e generalmente ben accettate (o addirittura auspicate) dalla popolazione residente.

I singoli interventi adottati dalle varie città risultano essere scarsamente o non sufficientemente efficaci se presi singolarmente. A partire da queste esperienze è necessario un ripensamento complessivo del sistema che tenga conto delle diverse discipline di pianificazione: urbanistica, transportistica e valutazione ambientale strategica. Su queste basi sarà possibile incentivare

l'utilizzo del trasporto pubblico (e quindi ridurre gli impatti del trasporto privato) attuando un'integrazione totale delle diverse modalità di trasporto (pubblico-pubblico e privato-pubblico) tramite tecnologie innovative.

L'utilizzo delle nuove tecnologie permette un tempestivo aggiornamento delle informazioni date agli automobilisti. Agli attuali sistemi di localizzazione basati sulla tecnologia GPS si possono affiancare comunicazioni on-board e roadside per trasmettere comunicazioni in diretta sulle condizioni della viabilità, informazioni circa la disponibilità di parcheggi o di particolari ordinanze locali, informazioni su percorsi o su modi di viaggio alternativi ecc. e condizionare così le scelte modali di trasporto.

Le comunicazioni roadside tramite pannelli elettrici possono essere diffuse utilizzando sistemi in rete basati sulla tecnologia internet, con collegamenti via cavo o wireless.

Le comunicazioni on-board possono essere: inerenti alla semplice localizzazione dell'autoveicolo o informazioni utili alla definizione delle condizioni di viaggio.

In particolare va approfondita la possibilità di comunicazioni utilizzando la rete GSM che, sfruttata ora dalle comunicazioni telefoniche mobili, copre attualmente oltre il 99% del territorio nazionale. Il passaggio delle comunicazioni telefoniche a generazioni successive (UMTS ecc.) porterà alla progressiva dismissione di tale rete che potrebbe invece, opportunamente modificata, fornire un supporto infrastrutturale già esistente per comunicazioni sulla viabilità.