

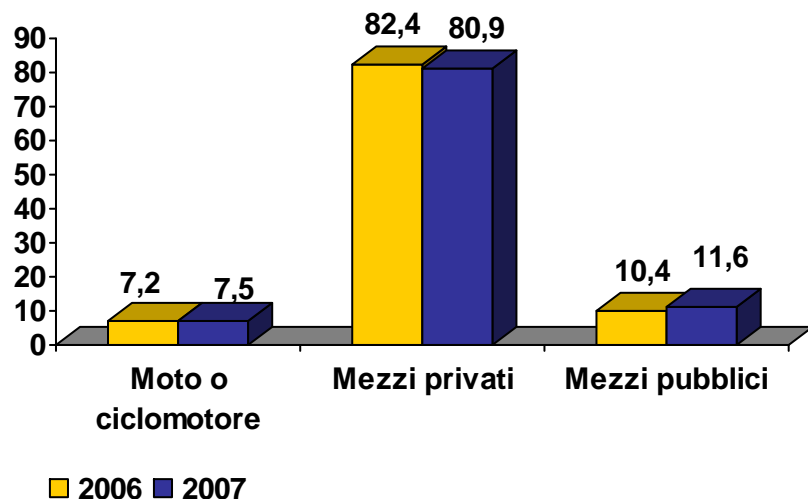
***Perché finanziare una mobilità
urbana alternativa...***

Eleonora Pieralice

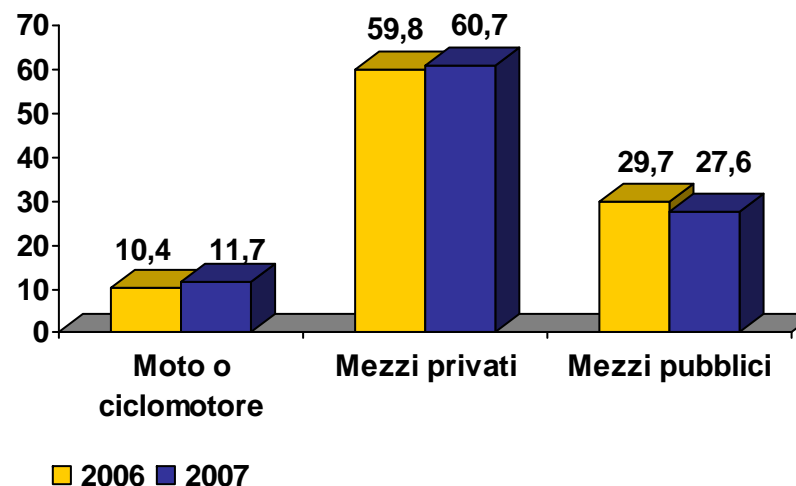
Mobilità urbana sostenibile: lo squilibrio modale

Il sistema dei trasporti italiano è dominato dalla crescita della domanda di mobilità e dall'aumento dello squilibrio modale.

**Spostamenti urbani con mezzi motorizzati
totale Italia**



**Spostamenti urbani con mezzi motorizzati
nelle città con più di 250.000 abitanti**



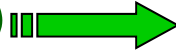
Velocità media degli spostamenti urbani, 2007

	Totale Italia	Grandi città	Roma
Moto o ciclomotore	27,8	28,5	30,9
Mezzi privati	25,9	23,4	23,7
Mezzi pubblici	15,2	13,6	16,3

Mobilità urbana sostenibile: l'emergenza traffico

L'aumento insostenibile del numero di automobili (e delle loro dimensioni) porta ad una emergenza traffico che non può essere risolta esclusivamente con la produzione di veicoli meno inquinanti, ma necessita di ridimensionamento urgente.

**IN ITALIA CIRCOLANO 80
VEICOLI
OGNI 100 ABITANTI**



**IN ITALIA I RESIDENTI CON PIU' DI
18 ANNI RAPPRESENTANO 83%
DELLA POPOLAZIONE**

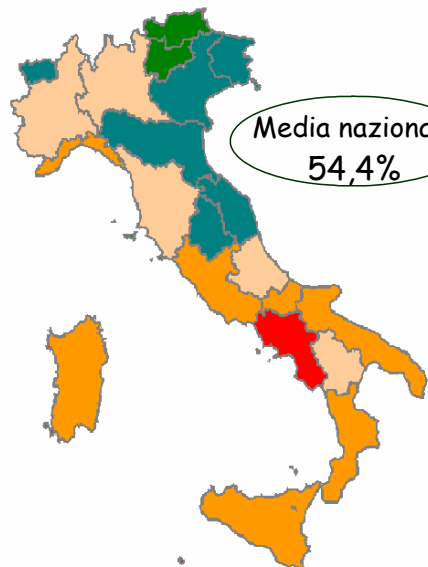
Muovendosi quotidianamente nel traffico cittadino, accade spesso di assistere al mancato rispetto delle buone regole di comportamento da parte di automobilisti e motociclisti. In base alla sua esperienza quante volte le capita di imbattersi nelle infrazioni che leggerò. E quanto, secondo lei, in percentuale, queste infrazioni sono efficacemente accertate dal personale preposto (vigili urbani, polizia, etc.)

	Percezione della frequenza delle infrazioni (%)	Percezione della quota di infrazioni accertate (%)
Parcheggi irregolari di automobili (in doppia fila, sulle strisce pedonali o sui marciapiedi, in divieto di sosta)	60,0	28,0
Parcheggi irregolari di moto e motorini (in doppi fila, sulle strisce pedonali o sui marciapiedi, in divieto di sosta)	47,8	22,6
Evidenti comportamenti di guida pericolosa in auto o in moto/motorino (superamento dei limiti di velocità, attraversamenti con il semaforo rosso, sorpassi con striscia continua, zig zag, mancato rispetto delle precedenza pedonali, svolte senza indicatori di direzione ecc.	53,3	22,2
Circolazione di auto non autorizzate nelle corsie preferenziali, in aree pedonalizzate o in zone a traffico limitato	30,1	20,8

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

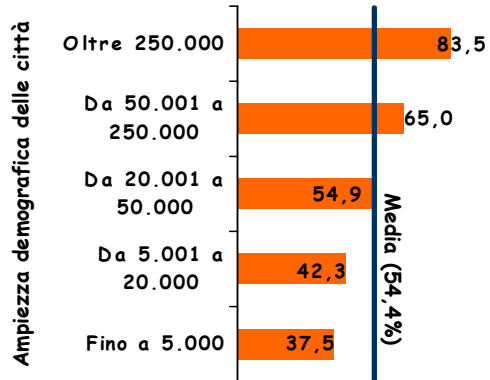
Mobilità urbana sostenibile: l'emergenza traffico

Pensando ai suoi tragitti abituali, le capita mai di trovare auto, furgoni o altri mezzi in doppia fila?



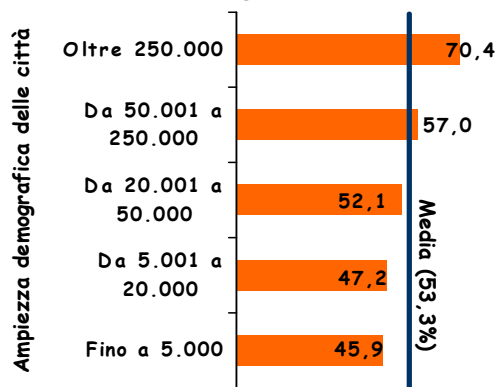
% di chi risponde "sempre" o "spesso"
 0% 20% 40% 60% 80% 90%

Pensando ai suoi tragitti abituali, le capita di trovare auto, furgoni o altri mezzi parcheggiati in doppia fila



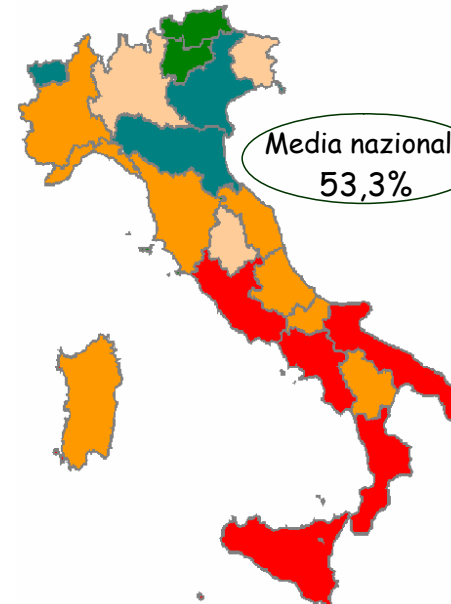
% di chi risponde "sempre" o "spesso"

Quanto ritiene efficaci i controlli effettuati dai vigili nella sua città?



% di chi risponde "poco" o "per nulla"

Quanto ritiene efficaci i controlli effettuati dai vigili nella sua città?



% di chi risponde "poco" o "per nulla"
 20% 30% 40% 50% 60% 70%

Mobilità urbana sostenibile: il mercato della nuova tecnologia...

Quando si affronta il tema della mobilità sostenibile dal punto di vista dell'impatto ambientale è luogo comune ispirarsi all'innovazione tecnologica in termini di sviluppo del trasporto ecologico, incentivi su rottamazione di vecchie automobili dei privati, incentivi per l'innovazione del parco veicoli del tpl. Insomma tutto propende verso una nuova tecnologia che sappia rendere l'aria più pulita.

VARIAZIONE PERCENTUALE 2003-2006 DEL PARCO AUTOVETTURE PER CLASSI DI CILINDRATA E ALIMENTAZIONE

	0 - 800 cc	800-1.200 cc	1.201-1.600 cc	1.601-2.000 cc	2.001-2.500 cc	oltre 2.500 cc	TOTALE
Benzina	-18,5	-12,5	-2,3	-25,2	0,4	13,2	-10,2
Gasolio	96,2	196,1	171,2	31,3	8,6	92,1	48,1
Altro	53,9	-2,9	7,1	-9,4	91,5	31,2	1,5
Totale	-16,9	-12,2	12,9	9,3	8,2	53,9	2,9

La strategia della direttiva comunitaria 1999/94/CE dell'Unione Europea e la decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio 1753/2000/CE, stabilivano che entro il 2005, le nuove autovetture avrebbero dovuto ridurre le emissioni di CO₂ in media da 186g/km a 120g/km.

Nel 2005 la produzione riconosce questo virtuosismo a solo 19 modelli su più di 3.700 in circolazione.

Nel 2008 si passa a circa 280 modelli su 3.200 nei parametri 130g/km e 180 modelli entro i 140g/km. Complessivamente rappresentano il 14,3% degli attuali modelli in costruzione.

Il Parlamento Europeo pospone la riduzione di emissioni nocive al 2012 e aumenta a 130g/km il valore medio.

... L'ultimo obiettivo meglio conosciuto come "20-20-20" sposta questo traguardo al 2020.

Le attuali "offerte stracciate" delle industrie automobilistiche mirano ad eliminare le scorte delle vetture più inquinanti...

... il mercato della nuova tecnologia: più attenzione al particolato e al biossido di carbonio, ma ...

N₂O - PROTOSSIDO DI AZOTO

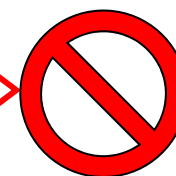
Il protossido di azoto può essere annoverato tra i gas serra, viene normalmente utilizzato per aumentare la potenza delle prestazioni dei motori. Scientificamente riconosciuto come un elemento non tossico anche se la sua inalazione, per periodi prolungati, può portare a malattie del sistema nervoso, anemie e carenze di vitamina B12.

NH₃ – AMMONIACA

L'ammoniaca è un composto tossico dall'odore molto caratterizzante, a differenza degli altri elementi chimici, oggetto di studio, non produce effetti legati all'atmosfera, come i gas serra, tuttavia provoca danni ambientali come l'acidificazione del suolo e l'inquinamento delle falde acquifere.



...quali saranno i nuovi traguardi dopo il 2020?



Finanziaria 2008: i servizi

La possibilità di dedurre dall'imposta lorda sulle persone fisiche il 19% delle spese sostenute entro il 31 dicembre 2008, fino ad un massimo di 250 euro, per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, con conseguente risparmio massimo d'imposta pari a 47,5 euro.

È prevista una carta dei servizi, entro cui precisare gli standard di qualità e di quantità delle prestazioni, le modalità per accedere alle informazioni, come presentare reclami, come aderire alle vie conciliative e giudiziarie e come ottenere un risarcimento in caso di inottemperanza.

Sono poi previste una serie di consultazioni, verifiche e monitoraggi del rispetto dei parametri e degli obblighi fissati dal contratto, tutte finanziate con un prelievo a carico del soggetto gestore.

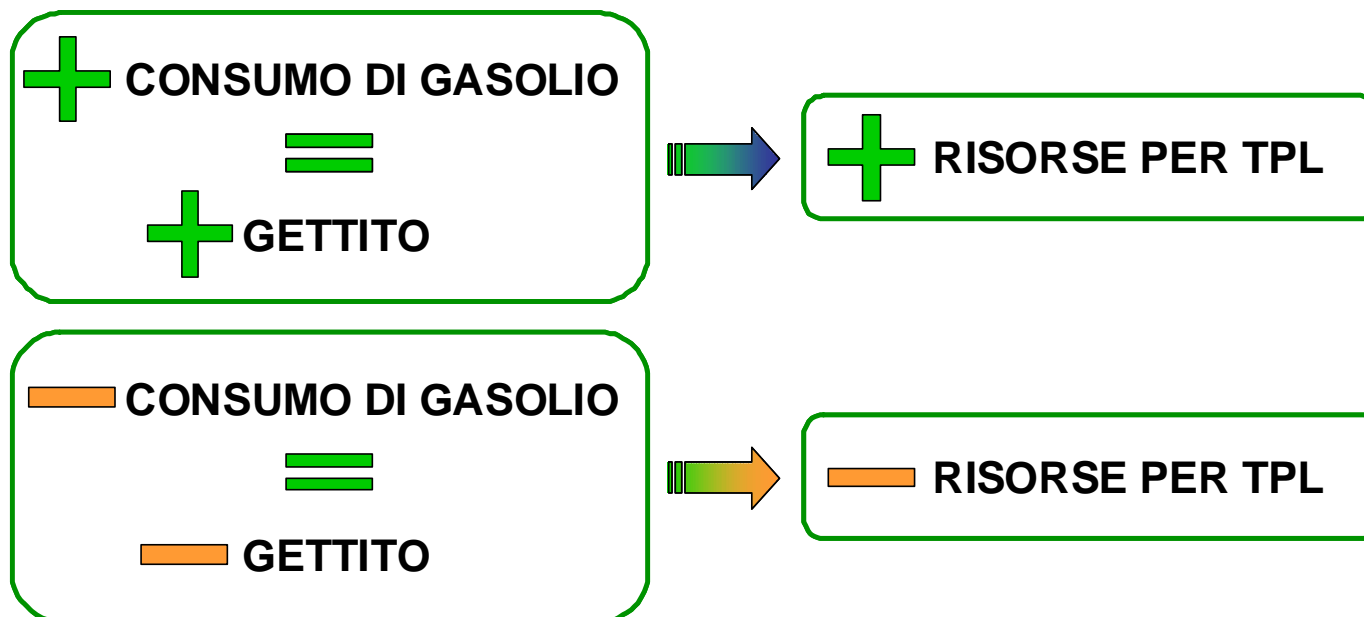
In nessun caso sono previste sanzioni, ridimensionando notevolmente l'obiettivo posto alla base del provvedimento, vale a dire quello di **tutelare gli utenti**.

Il finanziamento di una mobilità urbana alternativa

La Legge Finanziaria per il 2008 definisce le nuove disposizioni per la stabilizzazione dei finanziamenti per il TPL:

- soppressione dei trasferimenti statali
- compartecipazione delle regioni al

gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione

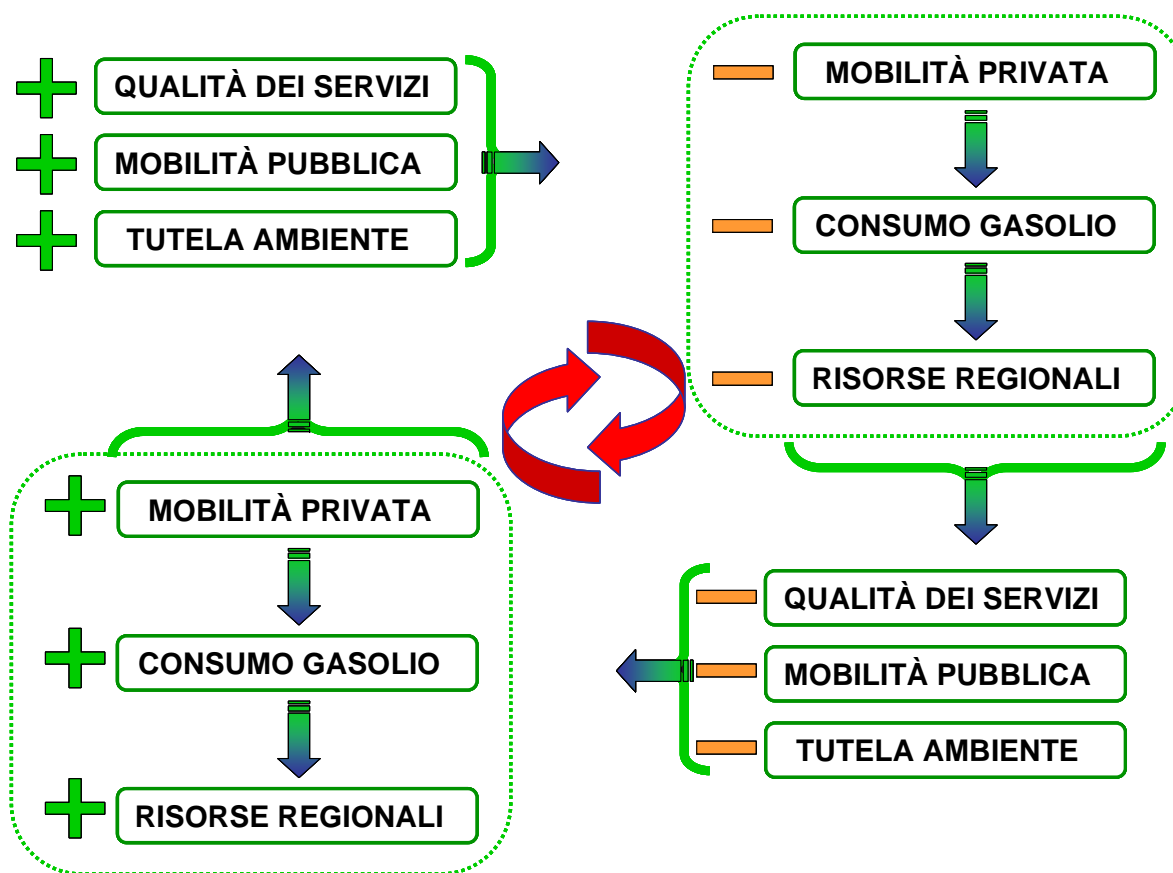


**Compartecipazione sul gasolio per autotrazione
erogato nei rispettivi territori regionali**

Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale

Il fondo è finalizzato all'acquisto di veicoli a minor impatto ambientale e interventi infrastrutturali. Dal 2011 la ripartizione sarà effettuata su criteri meritocratici, una premialità legata al miglioramento della qualità dei servizi offerti, alla mobilità pubblica e alla tutela dell'ambiente.

IL PARADOSSO DEL CIRCOLO VIZIOSO



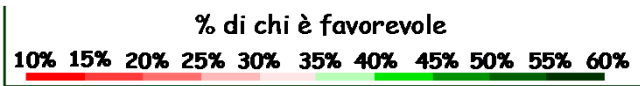
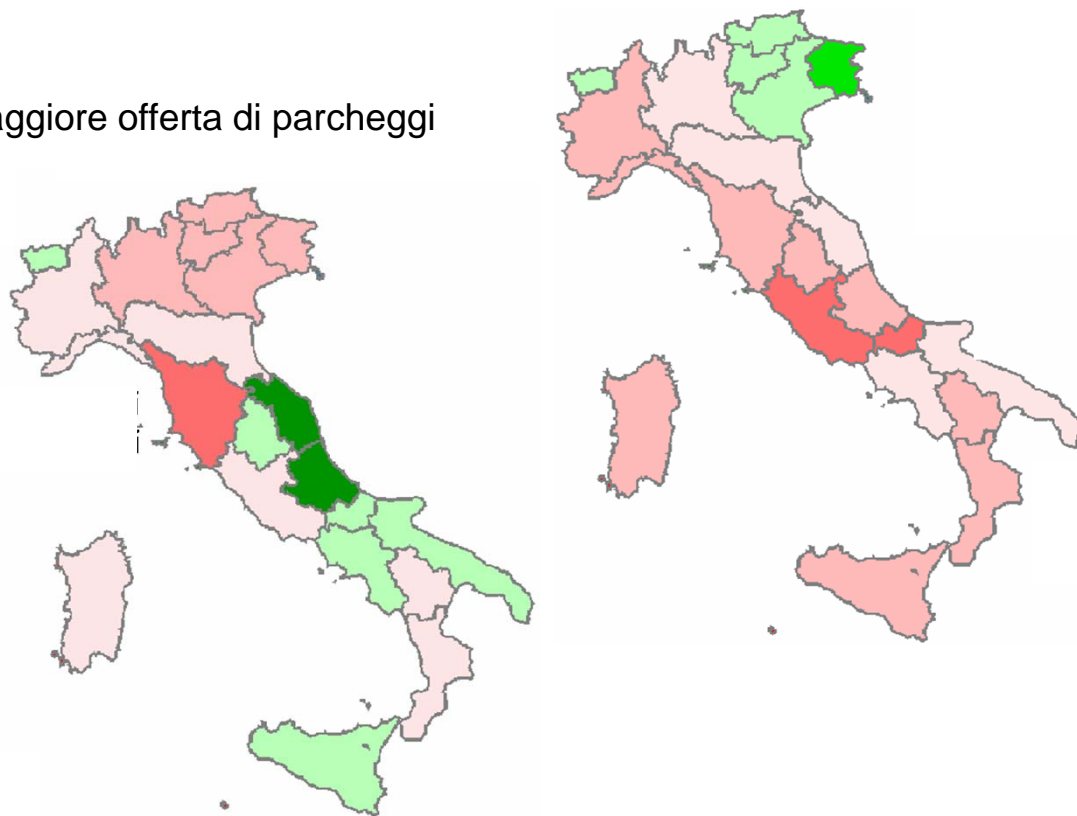
Alcune politiche per ridurre i problemi del traffico e inquinamento: il dato regionale

Maggiore offerta di mezzi pubblici



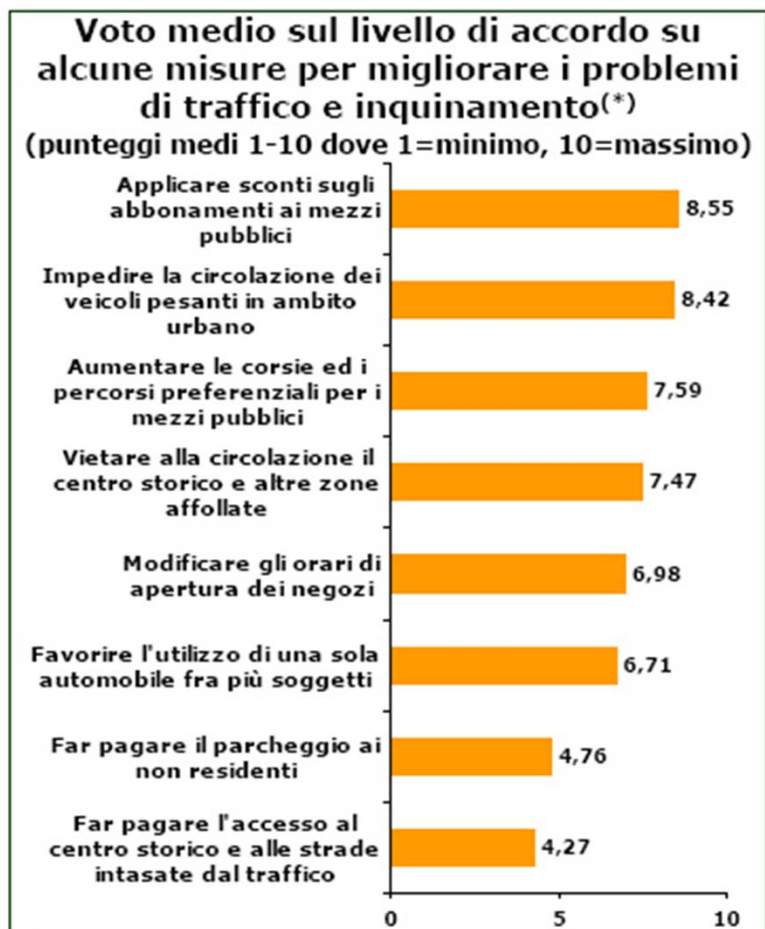
Creare un maggior numero di zone pedonali e piste ciclabili

Maggiore offerta di parcheggi



Mobilità urbana sostenibile: le politiche

Democrazia diretta → partecipazione del cittadino



I livelli di accordo nelle principali città italiane

	ZTL	Ticket di ingresso	Sosta a pagamento
Torino	7,48	4,49	5,19
Milano	7,37	5,69	5,74
Roma	7,13	3,99	4,73
Napoli	7,51	3,95	5,29
Palermo	6,98	3,35	3,57

(*) Indagine realizzata nei mesi di febbraio/marzo 2007

Limitare le auto nei centri storici, incrementando il TPL

	Totale	N-O	N-E	C	S-I
Si	86,7	87,3	85,7	87,2	86,5
No	11,4	11,2	12,3	10,2	11,8
Non saprei	1,9	1,5	1,9	2,6	1,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

I TEMI CORRELATI SPUNTI DI RIFLESSIONE

**Le politiche di integrazione
tra sistemi di mobilità
(merci, cantieri, passeggeri, AMA..)**

**Le campagne informative
e la qualità della guida
(incidentalità e “capacità reattive”)**

**Le politiche di integrazione
tra sistemi di tpl
(aree di sosta gratuite)**

**Le politiche di rinnovamento
dell'urbanistica stradale e gestione partecipata
(dal manto alla collocazione delle fermate)
(dalle corsie preferenziali alle piste ciclabili)**

**Le politiche di emergenze e di controllo
(dalle domeniche ecologiche...
...alla carenza di vigili)**

**Le differenze tra piccoli e grandi centri,
e le città metropolitane
(Roma-Milano)**