

MANIFESTO DELL'ISSI SULLA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE

“IN CITTA' LIBERI DALL'AUTO”

1. Il sistema dei trasporti italiano, dominato dalla crescita della domanda di mobilità e dall'aumento dello squilibrio modale, sta diventando sempre meno sostenibile. Maggiori opportunità e velocità hanno fatto aumentare il numero e la lunghezza degli spostamenti, determinando una riduzione della velocità media dovuta alla congestione; attualmente un'autovettura, fornita della più recente tecnologia dei motori in città, procede circa alla stessa velocità delle carrozze e dei cavalli di un secolo fa.
2. La congestione del traffico è ritenuta, dalla gran parte dei cittadini, la causa principale del deterioramento della vivibilità nelle nostre città. Essa comporta occupazione di spazio urbano e stradale con peggioramento della qualità e della fruibilità della città, sottrazione di tempo con lunghe e stressanti permanenze in auto, inquinamento dell'aria che resta pesante nonostante i progressi tecnologici dei mezzi e dei carburanti, elevata rumorosità ed elevato numero di incidenti stradali.
 - La ragione di tale vera e propria emergenza - traffico è chiara e precisa: circola un numero troppo elevato di automobili, un vero record in Europa, e tale numero continua ad aumentare, ben oltre la capacità di carico delle città italiane. Tale emergenza non può essere risolta solo con auto meno inquinanti, ma richiede necessariamente una riduzione dell'uso delle auto. Essa va inoltre affrontata con una strategia chiara, coerente, integrata e non con misure episodiche, non coordinate e improvvisate.
 - La Commissione europea ha auspicato una strategia di disaccoppiamento progressivo tra crescita dell'economia e crescita dei trasporti, da conseguire attraverso una serie di misure che combinino la tariffazione, il riequilibrio modale e investimenti mirati alla rete transeuropea.
 - L'“insostenibilità” del nostro sistema dei trasporti si manifesta in tutte e tre le dimensioni dello sviluppo sostenibile, ossia quella ambientale, quella sociale e quella economica.

a. “INSOSTENIBILITÀ” AMBIENTALE

Ø Se il modello di sviluppo e il livello dei consumi dei paesi industrializzati venissero estesi al resto del mondo, occorrerebbero le risorse di almeno tre pianeti come la Terra; per quanto riguarda il sistema dei trasporti, ciò significherebbe passare dagli attuali 501 milioni a 3 miliardi di automobili circolanti, enormi superfici verrebbero sottratte all'agricoltura e alla natura, i consumi di petrolio aumenterebbero enormemente le emissioni inquinanti.

Ø Il settore dei trasporti determina una serie di impatti diretti e indiretti sull'ambiente:

§ consumo di risorse energetiche da fonti non rinnovabili: il settore è responsabile di una quota crescente dei consumi finali di energia (35%, di cui l'85% è attribuibile al trasporto stradale).

§ inquinamento atmosferico: i veicoli a motore termico classico contribuiscono all'inquinamento atmosferico locale e regionale

con le componenti tossiche dei fumi di scarico (monossido di carbonio, biossido di zolfo, ossidi di azoto, particolato ed altri composti nocivi); mentre sono diminuite le emissioni di monossido di carbonio e di ossidi di azoto, le concentrazioni di ozono, di benzene e di PM10 sono in crescita.

§ riscaldamento globale: il livello delle emissioni di CO2 dal settore dei trasporti sta aumentando più velocemente della crescita economica; in assenza di interventi in grado di invertire la tendenza, il trasporto sarà responsabile del 40% delle emissioni di CO2 nell'Unione entro il 2010, minacciando seriamente il raggiungimento degli obiettivi posti dal protocollo di Kyoto.

§ inquinamento acustico: il trasporto, e in particolare quello su strada, costituisce la causa principale dell'esposizione umana al rumore ambientale, soprattutto in ambito urbano; il 65% della popolazione europea è esposto a livelli elevati di rumore.

b. “INSOSTENIBILITÀ” SOCIALE

Ø I problemi sociali connessi ai trasporti derivano dai nuovi modelli di sviluppo urbano, dal mutamento negli stili di vita e dal deterioramento dei servizi di trasporto pubblico, tutti fattori che contribuiscono all'inaccessibilità e alla dipendenza dall'automobile. L'aumentato utilizzo dell'auto provoca un deterioramento nel livello dell'offerta di trasporto pubblico, in quanto la diminuzione nel numero degli utenti dei mezzi pubblici fa aumentare la quota di costi operativi che essi devono sostenere; in assenza di sussidi, gli utenti devono quindi subire un aumento delle tariffe e/o un peggioramento dei servizi.

Ø Un maggiore utilizzo dell'automobile è determinato anche dall'impressione di pericolo generata dal livello di traffico urbano (in particolare per anziani, ciclisti e famiglie con bambini). L'aumento del traffico urbano fa sì che le strade agiscano come barriere.

Ø L'inquinamento prodotto dal traffico determina gravi danni alla salute, soprattutto per le categorie più esposte (bambini, anziani, malati). In particolare, l'inquinamento atmosferico può provocare affezioni delle vie aeree, modifiche della funzionalità respiratoria, danni all'apparato cardio - circolatorio e tumori di varia natura, arrivando a uccidere più persone che non gli incidenti da traffico. L'inquinamento acustico contribuisce a disturbi da stress, malattie cardiovascolari e diminuzione delle capacità uditive, e può interferire con le attività mentali che richiedono attenzione.

Ø L'uso indiscriminato dell'auto determina anche effetti di tipo indiretto, in quanto la riduzione della modalità di spostamento ciclo - pedonale accresce la predisposizione verso l'infarto, il diabete, l'ipercolesterolemia e l'ipertensione; al contrario, una regolare attività fisica determina il dimezzamento del rischio sviluppare malattie cardiache coronariche, diabete e obesità, riduce del 30% il rischio di sviluppare l'ipertensione e determina un abbassamento della pressione sanguigna nei soggetti ipertesi simile a quello determinato da farmaci anti-ipertensivi.

Ø L'attuale modello di trasporto ha inoltre effetti sulla salute mentale (assunzione di rischi, comportamenti aggressivi, depressione, effetti psicologici post-traumatici degli incidenti).

Elevati livelli di traffico possono causare un isolamento sociale e limitare le reti interpersonali di supporto, fattori che sono associati a una maggiore mortalità e morbilità negli anziani. I bambini che possono giocare non ostacolati dal traffico viario e senza la presenza di adulti hanno, rispetto agli altri, il doppio dei contatti sociali con i compagni di gioco nelle vicinanze immediate; la paura di incidenti è la ragione principale per cui i genitori vanno a prendere i figli a scuola in macchina, ostacolandone lo sviluppo dell'indipendenza, riducendone le opportunità di contatti sociali e influenzandone gli atteggiamenti futuri nei confronti dell'utilizzo dell'auto e della mobilità personale.

Ø L'incidentalità rappresenta la prima causa di morte tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 35 anni, e il 98% degli incidenti è imputabile al trasporto stradale; l'elevato numero di morti e feriti è causato da diversi fattori: aumento della mobilità, inadeguatezza degli assetti urbanistici, insufficiente educazione e informazione sui temi della sicurezza, eccessive prestazioni dei veicoli stradali in relazione alle caratteristiche delle infrastrutture.

c. “INSOSTENIBILITÀ” ECONOMICA

Ø Il settore dei trasporti genera anche problemi di tipo economico, causati dalla mancata internalizzazione dei costi esterni, che ricadono sulla collettività e che non sono sostenuti dagli utenti dei mezzi o dai gestori dei servizi di trasporto a titolo di prevenzione, mitigazione o risarcimento per i danni determinati (deterioramento dell'infrastruttura, congestione del traffico, incidenti o impatto ambientale, ecc.).

Ø Le stime dei costi sociali, economici e ambientali associati ai trasporti variano dal 5% al 10% del prodotto interno lordo dei Paesi OCSE. In Italia, nel 1999 i costi esterni (gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione) imputabili alla mobilità di passeggeri e di merci per le modalità di trasporto stradale, ferroviario ed aereo, sono stati stimati essere pari a 100.450 milioni di euro, il 94,5% dei quali è imputabile alla modalità stradale.

Ø Gli elevati costi esterni dei trasporti generano rilevanti distorsioni nella competitività delle diverse modalità di trasporto, favorendo una ripartizione modale irrazionale, che determina una riduzione della produttività e dell'efficienza del sistema economico e un contemporaneo aumento dell'impatto ambientale generato dal settore.

Ø La cattiva ripartizione degli oneri tra gestori dell'infrastruttura, contribuenti e utenti è all'origine di notevoli distorsioni di concorrenza tra operatori e tra modalità di trasporto. Aumentando gli oneri (in forma di tassa di infrastruttura o sui carburanti) il traffico si sposta verso modalità diverse dalla strada, contribuendo a ridurre rapidamente i costi esterni e di infrastruttura fino ad ottenere l'equilibrio tra costi ed oneri; la ricerca di questo equilibrio è il punto focale di un sistema di tariffazione efficiente ed equo.

COSA INTENDIAMO PER “MOBILITA' SOSTENIBILE”?

Ø Il discorso sulla mobilità sostenibile è diventato ormai difficile da trattare, in quanto è stato “inquinato” da una serie di interpretazioni fuorvianti e finalizzate a interessi contrastanti con quelli della sostenibilità. In generale, si può dire che un sistema di trasporti sostenibile dovrebbe contribuire al benessere economico e sociale senza consumare le risorse naturali, distruggere l'ambiente o minacciare la salute umana.

Ø In particolare, un sistema di trasporti sostenibile dovrebbe:

1. consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi beni e servizi;
2. soddisfare i bisogni di categorie differenti nella società e per generazioni diverse;
3. essere progettato in modo compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione;
4. utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
5. realizzare obiettivi generalmente accettati per la salute e la qualità ambientale;
6. proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
7. non aggravare i fenomeni globali avversi, come ad esempio il mutamento climatico;
8. promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
9. anteporre la capacità complessiva del sistema alle prestazioni di punta di alcune sue componenti, e l'efficienza e la regolarità alla velocità massima;
10. ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità, la quale può però essere soddisfatta anche operando su altri settori di intervento, quali ad esempio l'innovazione tecnologica e la pianificazione urbanistica e territoriale.

OBIETTIVI ED AZIONI PROPOSTE

1° OBIETTIVO:

GESTIRE LA DOMANDA DI TRASPORTO, IN MODO DA RIDURRE L'USO DELL'AUTO PRIVATA E DI FAVORIRE MODALITÀ PIÙ SOSTENIBILI.

• AZIONI PROPOSTE:

1. predisporre piani urbani e territoriali integrati che evitino le specializzazioni monofunzionali e che avvicinino residenza, lavoro e servizi;
2. regolare in modo flessibile gli orari delle attività urbane, in modo da ridurre i carichi di punta e garantire una migliore efficienza dei servizi e delle infrastrutture;

3. sviluppare sistemi informatici, telefonici e via cavo in grado di ridurre la domanda di mobilità;
4. aumentare l'utilizzo del trasporto collettivo;
5. intervenire sulla domanda di mobilità sistematica, dotando le scuole di un servizio di scuolabus efficiente, affidabile e accessibile all'intera popolazione scolastica e, per quanto riguarda la mobilità aziendale, stimolando le aziende con incentivi di carattere economico - finanziario, ma anche e soprattutto sensibilizzando i potenziali utenti;
6. disincentivare l'uso dell'auto privata, individuale, attraverso:
 - § la predisposizione di aree pedonali e di zone a traffico limitato;
 - § l'applicazione di misure di traffic calming (adozione di limiti di velocità nei centri cittadini e nelle aree residenziali), di road pricing (tariffazione delle autovetture in accesso nei centri urbani, mediante sistemi automatizzati di controllo e di addebito) e di car pooling (applicazione di incentivi e di divieti allo scopo di aumentare il coefficiente medio di occupazione delle autovetture private);
 - § la limitazione e la tariffazione della sosta nelle aree urbane, consentendo solo parcheggi per i residenti e di interscambio con il trasporto pubblico nelle aree periferiche;
 - § lo sviluppo del mobility management (insieme di strumenti di natura volontaria che mira a influenzare i comportamenti di viaggio individuali attraverso l'informazione, il marketing e le migliori pratiche gestionali).

2° OBIETTIVO:

RAZIONALIZZARE L'OFFERTA DI TRASPORTO, FACENDO CORRISPONDERE A OGNI SPOSTAMENTO LA COMBINAZIONE DI MODI DI TRASPORTO PIÙ ADEGUATA ED EFFICIENTE DAI PUNTI DI VISTA ECONOMICO E AMBIENTALE.

• AZIONI PROPOSTE:

1. migliorare l'offerta di trasporto pubblico, realizzando linee a impianto fisso e creando sistemi di trasporto pubblico integrato bus - metro (nel medio - lungo periodo), e migliorando la qualità del servizio offerto (nel breve periodo), anche con taxibus e taxi collettivi;
2. aumentare l'accessibilità;
3. individuare itinerari di forza radiali ma soprattutto tangenziali (per incanalare la mobilità centripeta essenzialmente sulla metropolitana e far confluire su questa i passeggeri provenienti da mezzi percorrenti la viabilità tangenziale);
4. proteggere tali itinerari dalla promiscuità con traffico privato mediante

corsie riservate;

5. attivare servizi a frequenza molto elevata su queste linee di forza;
6. creare parcheggi di interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico ai terminali esterni degli itinerari radiali (park-and-ride e bike-and-ride);
7. installare, lungo tali itinerari, sistemi semaforici centralizzati in grado di assicurare la priorità alla circolazione dei mezzi pubblici;
8. installare sistemi di gestione centralizzata del servizio;
9. realizzare metropolitane leggere automatizzate;
10. istituire il biglietto unico per i mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano;
11. migliorare la gestione degli orari di carico e scarico delle merci;
12. incoraggiare un'adeguata evoluzione dei veicoli, al fine di disporre, nelle diverse condizioni di offerta, del veicolo con le caratteristiche adatte a soddisfare le esigenze della domanda in termini di qualità e di prestazioni del servizio;
13. per i trasporti pubblici di superficie, l'evoluzione del veicolo deve essere orientata ad assicurare una capacità di trasporto commisurata alla domanda e alla configurazione della rete stradale, a migliorare il comfort offerto ai passeggeri e a garantire il massimo rispetto dell'ambiente attraverso l'utilizzo di carburanti alternativi e di veicoli a trazione alternativa (minibus elettrici, veicoli ibridi, filobus, autobus a metano, ecc.).

3° OBIETTIVO:

SVILUPPARE LA MODALITÀ CICLO - PEDONALE, MOLTO EFFICIENTE DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO E AMBIENTALE, E IN GRADO DI GARANTIRE FLESSIBILITÀ E VELOCITÀ PER BREVI SPOSTAMENTI IN AMBITO URBANO.

• AZIONI PROPOSTE:

1. sviluppare le connessioni con le altre modalità di trasporto (combinazioni treno o metropolitana + bici, ecc.);
2. estendere e rendere gradevoli i percorsi pedonali e ciclabili, predisponendo punti di ritrovo e posti per il parcheggio delle biciclette;
3. aumentare la sicurezza di ciclisti e pedoni, attraverso:
 - § la rimozione dei punti di probabile conflitto con altre modalità di trasporto;
 - § l'attuazione di misure di moderazione del traffico motorizzato;
 - § la progettazione di incroci sicuri e percorsi riservati;

§ una migliore illuminazione delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali.

4° OBIETTIVO: PROMUOVERE INNOVAZIONI TECNOLOGICHE.

- **AZIONI PROPOSTE:**

1. incentivare la ricerca e la diffusione di tecnologie meno inquinanti per i veicoli (veicoli elettrici o ibridi) e per i combustibili per autotrazione (utilizzo di carburanti alternativi o riformulati, per far fronte a problemi locali di qualità dell'aria).

5° OBIETTIVO: PROMUOVERE LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI A COMPORTAMENTI “VIRTUOSI”.

- **AZIONI PROPOSTE:**

1. avviare promuovere giornate “senz’auto” e domeniche ecologiche;

2. avviare o migliorare le procedure di consultazione pubblica, coinvolgendo i cittadini, i gruppi di interesse, la stampa, ecc. nelle decisioni relative ai trasporti e rendendo così possibili le modifiche nel comportamento individuale dei viaggiatori;

3. rafforzare i controlli sulle velocità di marcia dei veicoli stradali per verificare il rispetto dei limiti imposti dal Codice della Strada;

4. regolamentare più efficacemente il controllo periodico dell’efficienza energetico - ambientale del parco veicolare circolante;

5. attivare campagne di informazione ed educazione per migliorare lo stile di guida degli utenti della strada (ad esempio: spegnere il motore in caso di sosta prolungata, non parcheggiare la macchina al sole, moderare la velocità di marcia, ecc.);

6. promuovere un uso più attento e moderato delle autovetture, consigliando ai consumatori di:

- limitare l’acquisto di automobili e, in caso di decisione d’acquisto, sceglierne una con un’accettabile compatibilità ambientale e con un buon rendimento energetico;
- spostarsi il più possibile a piedi, in bicicletta o usando il mezzo pubblico;
- se possibile, fare acquisti non lontano da casa, limitando l’uso di mezzi di trasporto a motore;
- dividere l’auto con i propri familiari e, se se ne ha bisogno solo saltuariamente, ricorrere al noleggio;
- mantenere in buono stato la propria auto, facendo revisionare periodicamente il motore, assicurandosi del buon funzionamento del

termostato dell'impianto di raffreddamento e che le gomme siano gonfie (per diminuire il consumo di combustibile);

6° OBIETTIVO:

FAR CONOSCERE I COSTI ESTERNI, IN MODO DA CONSENTIRE L'EFFETTUAZIONE DI SCELTE MODALI ALL'INSEGNA DELLA TRASPARENZA E DELLA COERENZA.

• **AZIONI PROPOSTE:**

1. sostituire gradualmente le attuali tasse sul sistema dei trasporti con strumenti più efficaci per integrare i costi di infrastruttura e i costi esterni, come la tariffazione dell'uso delle infrastrutture di trasporto e la fiscalità dei carburanti (tale integrazione può essere concepita in modo da evitare un aumento netto della fiscalità nell'economia globale, concentrandosi ad esempio sulla struttura dei prezzi e compensando un eventuale aumento della tariffazione dell'uso delle infrastrutture con una diminuzione delle tasse esistenti, come la fiscalità del lavoro);
2. abolire i sussidi ai combustibili fossili;
3. creare incentivi per promuovere sistemi di trasporto amici dell'ambiente;
4. facilitare la creazione di infrastrutture per carburanti alternativi e/o a basso impatto.

Roma, 20 marzo 2002