ISEA Onlus

Sviluppo sostenibile e trasporti

Idee per la nostra comunità di Pontecagnano Faiano

Negli ultimi venti anni l'hinterland delle città ha subito radicali mutamenti strutturali

- Nella precedente fase di sub-urbanizzazione la pressione demografica ha determinato l'espansione dei centri urbani in forma di nuove aree polifunzionali, dislocate attorno ad un nucleo (la cosiddetta città compatta) e caratterizzate da densità insediative elevate.
- L'attuale fase di espansione, avvenuta in assenza di rilevanti pressioni demografiche, provoca la 'diluizione' dello spazio urbano sotto forma di aree monofunzionali, disseminate casualmente sul territorio (sprawl)

Sprawl urbano, città diffusa o dispersione urbana sono termini che stanno ad indicare una rapida e disordinata crescita di una città. Questo fenomeno si manifesta nelle zone periferiche data la connotazione di aree di recente espansione e sottoposte a continui mutamenti. Il segno caratteristico della dispersione urbana è la bassa densità abitativa in città di medie e grandi dimensioni; gli effetti includono la riduzione degli spazi verdi, il consumo del suolo, la dipendenza dalle autovetture a causa della maggiore distanza dai servizi, dal posto di lavoro, dai mezzi di trasporto pubblico locale, e in generale per la mancanza di infrastrutture per la mobilità alternativa come piste ciclabili, marciapiedi o attraversamenti pedonali adeguatamente connessi.

Perché nasce lo sprawl:

- Minori costi d'insediamento per quelle attività (quali molte tipologie di servizi alle imprese) che non necessitano di prossimità ai punti di domanda
- Diffusione di grandi superfici commerciali
- Mutamenti nelle preferenze individuali circa l'abitazione
- Assenza di programmazione urbanistica
- Programmazione impossibile, quando le competenze risultano frazionate tra più autorità amministrative locali

Conseguenze dello sprawl:

- Nuove esigenze di mobilità, soddisfatte prevalentemente con il mezzo privato, con gravi impatti in termini di congestione e inquinamento atmosferico

- In Europa si stima che la sola congestione da traffico produca esternalità negative per un valore pari allo 0,5% del Pil dei Paesi aderenti all'Unione

Mobilità sostenibile

Definizione:

Sistema di mobilità urbana che, pur garantendo il diritto alla mobilità, sia progettato per non gravare eccessivamente sul sistema sociale in termini di esternalità

- **inquinamento atmosferico ed emissioni di gas serra**
- **inquinamento acustico**
- **congestione dovuta al traffico veicolare**
- **incidentalità**



Mobilità sostenibile

I sistemi urbani in cui le politiche di mobilità sostenibile hanno avuto più successo sono state quelle nelle quali sono state applicate strategie diversificate e integrate di intervento

I singoli interventi, introdotti senza curarne sincronismi e sinergie, risultano quasi sempre inefficaci

La loro integrazione porta a una riduzione notevole dei flussi di traffico veicolare privato in un arco temporale sorprendentemente breve



Mobilità sostenibile

Principi di base:

- **Riduzione degli spostamenti sia in termini numerici che di distanze;**
- **Riduzione del costo generalizzato delle modalità di trasporto più sostenibili attraverso l'allocazione di parte della superficie stradale a loro uso esclusivo**
- **Realizzazione di una rete intermodale di trasporto che consenta spostamenti più veloci di quelli permessi da un sistema basato solo sugli autoveicoli privati e meno invasivo nei confronti delle altre esigenze caratteristiche della vita urbana**

Riferimenti legislativi

Ambito europeo:

- **Direttiva 2006/38/Ce: trasporto di merci su strada, impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all'ora di utilizzo delle infrastrutture;**
- **Direttiva 2009/33/Ce: impone di considerare l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita;**
- **Piano d'azione per la mobilità urbana, nel quale si propongono venti azioni per supportare gli Enti Pubblici nella realizzazione dei rispettivi obiettivi di mobilità sostenibile**

Ambito nazionale:

- **Decreto Interministeriale Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane del 27/03/1998**

AGENDA 21 E TRASPORTI

- **ridurre la domanda di trasporto**
- **sviluppare i trasporti pubblici**
- **promuovere i trasporti non motorizzati**
- **integrare le politiche di mobilità sostenibile in tutti i campi della pianificazione**
- **favorire lo scambio e la promozione congiunta di esperienze di mobilità sostenibile tra diversi paesi e comunità**
- **cambiare la struttura dei consumi e della produzione nelle nostre società**

AGENDA 21 E TRASPORTI

Promuovere un approccio integrato alla definizione delle politiche a livello nazionale, regionale e locale per servizi e sistemi di trasporto per promuovere uno sviluppo sostenibile, comprese le politiche e la pianificazione per l'uso del suolo, le infrastrutture, i sistemi pubblici di trasporto e le reti di distribuzione delle merci, allo scopo di fornire trasporti sicuri, accessibili in termini di costo ed efficienti, aumentando l'efficienza energetica, riducendo l'inquinamento, riducendo la congestione, riducendo gli effetti sfavorevoli sulla salute e limitando lo sviluppo urbano incontrollato, tenendo conto delle priorità e delle circostanze nazionali"

Gli interventi tradizionali

Interventi tradizionali:

- **Potenziamento del Trasporto pubblico locale (con corsie riservate e vie preferenziali, sistemi di integrazione tariffaria, strumenti per l'infomobilità)**
- **Adozione di strumenti di pianificazione (come ad esempio il Piano Urbano della Mobilità)**

Gli interventi innovativi

1

Interventi innovativi:

- Politiche di tariffazione e pricing (Pedaggio urbano, Park pricing, Park and ride, crediti di mobilità);
- Interventi di gestione della domanda (traffic calming, limitazioni della circolazione veicolare, introduzione di servizi di car sharing e trasporto a chiamata; promozione del car pooling);
- introduzione della figura del mobility manager di area e di azienda;

Gli interventi innovativi 2

Interventi innovativi:

- **Redazione del Piano spostamenti casa-lavoro;**
- **Utilizzo di sistemi di information technology (ITS) per la gestione flussi veicolari (es. instradamenti ai parcheggi urbani, segnalazione traffico sugli assi stradali, navigazione satellitare, ecc);**
- **Implementazione di sistemi di telelavoro;**

Gli interventi innovativi 3

Interventi innovativi:

- Incentivazione alla mobilità pedonale (percorsi sicuri casa-scuola);
- Mobilità non inquinante (costruzione di piste ciclabili ed implementazione di servizi di bike sharing);
- Uso del territorio (Land-Use) e trasporti (pianificazione integrata trasporti e territorio)

Valutazione degli interventi

Non esiste nessuna procedura standard per la valutazione ex ante, in itinere e ex post degli effetti associati all'introduzione di misure di contenimento e ottimizzazione della mobilità

Normalmente si usa un questionario a risposta chiusa sui principali interventi in materia di mobilità sostenibile adottati dalle amministrazioni locali

Criticità degli interventi

Criticità:

- **Nessun controllo a posteriori**
- **Mancate risposte**
- **Autoselezione dei rispondenti**
- **Nessuna informazione quantitativa**

Mobilità sostenibile

indicatori mobilità sostenibile

Caratteristiche ideali degli indicatori di mobilità sostenibile:

- **Esaustività: set di indicatori statistici con un'ampia copertura del fenomeno analizzato**
- **Scalabilità o autosimilarità: integrazione del set di indicatori a varie scale di valori**

INDICATORE MOBILITA' LOCALE E TRASPORTO PASSEGGERI

OGGETTO DELLA MISURAZIONE

a) numero di spostamenti giornalieri e tempo impiegato pro capite per motivo e per modo di trasporto utilizzato (indicatore principale)
b) distanza totale media pro capite percorsa quotidianamente per tipo di spostamento e per modo di trasporto (indicatore integrativo)
c) indice di motorizzazione

UNITA' DI MISURA

a) spostamenti quotidiani totali (se possibile distinti fra sistematici e non sistematici e comunque per modalità di trasporto), tempo medio impiegato negli spostamenti
b) km quotidiani pro capite, % per modo di trasporto, % per motivo
c) numero di veicoli per abitante

DESCRIZIONE

Questo indicatore analizza la mobilità dei cittadini che vivono all'interno dell'area considerata. Da valutare:

- il numero di spostamenti compiuti in media quotidianamente da ciascun cittadino
- il motivo degli spostamenti
- la loro regolarità (per distinguere tra viaggi sistematici, cioè quotidiani da/verso il lavoro, la scuola, lo svago e non sistematici)
- distanza media percorsa da ogni cittadino in una giornata
- tempo impiegato da ciascun cittadino per i suoi spostamenti
- mezzo di trasporto (a piedi, bicicletta, motocicli o ciclomotori, autovettura privata, taxi, mezzi di trasporto collettivo, modalità combinata; è possibile riaggregare le categorie distinguendo solo tra trasporto motorizzato, classificato in pubblico o privato, e trasporto non motorizzato)

Il rapporto passeggeri/guidatori permette di evidenziare usi condivisi del mezzo e quindi modalità di trasporto più sostenibili.

L'indice sintetico di motorizzazione esprime la "dipendenza" della popolazione dal mezzo proprio e quindi dal numero di veicoli per abitante residente nell'area considerata.

METODOLOGIA
DI CALCOLO / RILEVAMENTO

Per il calcolo di questo indicatore sono richiesti dati che devono essere rilevati direttamente, mediante indagini su campioni statisticamente significativi della popolazione residente: ai cittadini deve essere sottoposto un questionario relativo a numero, motivo, modalità durata e distanza percorsa negli spostamenti effettuati nel corso della giornata.

CALCOLABILITA' E COMPARABILITA'

Si tratta generalmente di un indicatore molto costoso da rilevare per la necessità di intervistare la popolazione per esplicitarne alcuni comportamenti non altrimenti rilevabili.
L'indice di motorizzazione, invece, è facilmente calcolabile e altamente comparabile.

FREQUENZA DELLE MISURAZIONI

Si tratta di un indicatore molto importante per il quale sarebbe interessante effettuare campagne pilota di rilevamento annuali da affiancare con un rilevamento estensivo con periodicità triennale o quinquennale, oltre che con l'analisi dell'andamento temporale dell'indice di motorizzazione.

COME SI RIDUCONO LE EMISSIONI DA TRAFFICO?

Ci sono tre modi per ridurre le emissioni di inquinanti da traffico in città:

EVITARE

Diminuire il bisogno del viaggio

CAMBIARE

Cambiare verso forme di spostamento più sostenibili

MIGLIORARE

Migliorare l'efficienza energetica del trasporto e la tecnologia dei veicoli.

ISEA ONLUS
cosa chiediamo

- Proporre idee e nuove caratteristiche
- Proporre idee per le campagne promozionali
- Proporre idee per nuove metodologie

ISEA ONLUS

le nostre regole

- L'essenziale è avere delle idee, buone o cattive che siano
- Essere creativi
- Non esitare a correre dei rischi
- Non essere critici

