



COMUNE DI GENOVA



COMUNE DI NOVARA



Management Artificial Intelligence Operations Research



Best in class - le buone pratiche d'Italia

Come cambia la mobilità

Nuovi profili di mobilità spazio-temporale delle popolazioni urbane. I risultati di una ricerca empirica nell'area metropolitana milanese

La ricerca sui nuovi profili di mobilità spazio-temporale si colloca nell'ambito degli studi sulle trasformazioni delle aree metropolitane e sui ritmi temporali delle popolazioni urbane. L'indagine è stata realizzata nel 2003 dal Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, sotto la direzione scientifica della professoressa Francesca Zajczyk.

L'area di indagine

L'area di indagine comprende i territori di quattro Comuni, Bresso, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese e Sesto San Giovanni e di quattro quartieri di Milano, Bruzzano, Comasina, Niguarda e Precotto-Villa San Giovanni. La scelta delle aree territoriali risponde a criteri di omogeneità geografica, urbanistica e funzionale. I quattro Comuni sono posti ai confini nord-orientali di Milano; considerati nel passato semplicemente l'area periurbana del capoluogo di regione, oggi essi costituiscono il centro di un'estesa area metropolitana caratterizzata dalla presenza di elevati indici di espansione residenziale, di localizzazione delle unità produttive e dei grandi insediamenti di servizio, di sviluppo della tecnologia dei trasporti e dei flussi di mobilità di persone e merci. La centralità dei Comuni all'interno dell'area metropolitana milanese è condivisa con i quartieri posti nella fascia nord-orientale di Milano: da est a ovest, Precotto, Villa San Giovanni, Niguarda, Bruzzano e Comasina. La loro identificazione è stata effettuata non sulla base delle zone amministrative di decentramento, che comprendono al loro interno quartieri molto eterogenei, ma cercando di rispettare l'omogeneità residenziale e territoriale dei quartieri originari.

La metodologia d'indagine adottata

Lo studio dei nuovi profili di mobilità spazio-temporale ha interessato un campione di 800 individui residenti nell'area selezionata (100 per ciascun Comune o quartiere) di età superiore a 18 anni. Le quote campionarie sono state calcolate per i Comuni a partire dai dati anagrafici forniti dalle Amministrazioni, men-

tre per i quartieri utilizzando i dati delle sezioni di censimento comprese nelle rispettive aree territoriali. L'estrazione delle unità di rilevamento è stata effettuata sulle liste nominative degli individui residenti nei Comuni e nei quartieri selezionati (in questo ultimo caso a partire dagli elenchi delle vie) e la rilevazione dei dati realizzata tramite intervista telefonica a cura di nove operatori di una società privata di ricerca in due unità temporali, la seconda settimana dei mesi di luglio e di settembre 2003.

La volontà di rilevare con la massima fedeltà i luoghi e i tempi degli spostamenti ha suggerito di adottare il metodo di ricerca della time-budget analysis e di rilevare le informazioni con l'ausilio di diari spazio-temporali giornalieri. In dettaglio il campione di ciascuna area territoriale è stato ripartito in sette quote, una per ogni giorno della settimana, e ad ogni soggetto è stato chiesto di descrivere, con attenzione al giorno precedente, i tempi e i luoghi degli spostamenti effettuati con qualsiasi mezzo (anche a piedi) con un dettaglio temporale minimo di dieci minuti e in un arco orario compreso tra le quattro di notte e lo stesso orario del giorno successivo (per tener conto delle attività notturne). E' stato in tal modo possibile ricostruire i tempi degli spostamenti, in termini sia di durata che di collocazione oraria, i luoghi funzionali e geografici degli stessi, i mezzi utilizzati (in categorie) e anche l'eventuale presenza di altre persone e lo svolgimento di attività secondarie.

In particolare la descrizione della mobilità dei soggetti residenti nell'area selezionata è stata affrontata dedicando attenzione sia agli aggregati temporali che alle sequenze orarie quotidiane degli spostamenti.

I principali risultati

In merito ai principali risultati, sembra possibile affermare che oggi gli stili quotidiani della mobilità designano profili più atipici, frammentati e de-sincronizzati, rispetto al passato e che ciò interessi non la generalità dei casi osservati ma giornate e fasce orarie particolari (i giorni centrali della settimana) e specifiche categorie sociali quali lavoratrici coniugate con figli, giovani, anziani e lavoratori titolari di un

lavoro atipico. L'analisi comparata per categorie di attori ha messo in evidenza in modo inequivocabile il fatto che nella gestione degli impegni quotidiani convivono elementi di sincronizzazione e di de-sincronizzazione temporale della mobilità e, soprattutto, che non tutti i gruppi sociali sono esposti nella stessa misura al processo di differenziazione dei ritmi. Sebbene più frequente nelle fasce orarie tradizionalmente dedicate agli spostamenti da e verso i luoghi di lavoro, la mobilità interessa sempre più l'intero arco temporale della giornata e si differenzia in relazione a finalità, mezzi e direzione dei percorsi. Sia che la si osservi dal punto di vista della durata giornaliera, sia che si prenda in considerazione il numero di spostamenti, la mobilità presenta inoltre valori consistenti e superiori a quelli del passato: la durata media giornaliera degli spostamenti effettuati con qualsiasi mezzo (anche a piedi) risulta pari a circa 87 minuti, di 20 minuti superiore a quella rilevata a livello nazionale nella prima indagine Istat sull'Uso del tempo, mentre il numero medio giornaliero di spostamenti presenta un valore uguale a 2,9, di mezzo punto superiore al dato dell'indagine nazionale.

Un'ultima considerazione riguarda l'area di indagine. Ritagliata trasversalmente rispetto ai tradizionali confini amministrativi, essa identifica un territorio geograficamente periferico rispetto al centro cittadino. Dal punto di vista delle caratteristiche e dei flussi degli spostamenti presenta però un'elevata omogeneità interna e una forte integrazione sia con il capoluogo sia con il territorio dell'area metropolitana più generale. La consistenza dei flussi in entrata e in uscita, superiore a quella riscontrabile in qualsiasi altra direzione, suggerisce di collocare l'area nord-orientale al centro di un'area metropolitana più vasta i cui confini settentrionali si collocano non nella fascia peri-urbana ma nelle province prealpine a nord e a est di Milano.

di Francesca Zajczyk e Matteo Colleoni
Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale
Università degli Studi di Milano-Bicocca

Euromobilityjournal

Testata giornalistica dell'Associazione mobility manager

www.euromobility.org



numero 4 - dicembre 2004

L'editoriale

PER LA QUALITÀ DELLA VITA NELLE AREE METROPOLITANE E' NECESSARIO RIVEDERE LE SCELTE DI MOBILITÀ

di Antonio De Maio

Negli ultimi 100 anni il progresso tecnologico, la prima industrializzazione e successivamente il boom economico che ha interessato l'Italia hanno determinato cambiamenti culturali, sociali, economici e di progresso. La qualità della vita, intesa nel senso di benessere economico, ha subito un balzo in avanti a tutti i livelli sociali. A seguito dei primi toni allarmati sulle conseguenze negative dello sviluppo per l'ambiente e il territorio lanciati a partire dagli anni '60, sono comparsi nel nostro ordinamento giuridico le prime norme in materia ambientale e più in particolare in tema di inquinamento atmosferico. Per quest'ultimo la maggiore preoccupazione e attenzione era rivolta alle fonti di emissione fisse, in particolare gli impianti industriali, e in misura sensibilmente minore al traffico veicolare. Oggi la situazione si è ribaltata e il trasporto rappresenta il principale fattore di pressione per l'inquinamento dell'aria soprattutto nelle aree urbane, oltre ad essere all'origine di fenomeni di congestione e contribuire all'inquinamento acustico, e si pone come maggiore sfida e difficoltà rispetto agli obiettivi posti da un approccio sostenibile allo sviluppo. Rispetto agli altri settori - industria, energia, domestico e terziario, eccetera - i trasporti registrano i minori progressi in termini di diminuite pressioni sul-

l'ambiente; i notevoli passi avanti fatti dalla tecnologia - diminuzione dei consumi e delle emissioni specifiche per rispettare i limiti sempre più stringenti sulle emissioni - sono stati più che controbilanciati dalla crescita del numero dei mezzi di trasporto e delle percorrenze oltre che dall'aumento della dimensione, del comfort e della potenza dei veicoli.

Perseguire dei cambiamenti significativi sembra particolarmente difficile proprio a causa della dipendenza economica e sociale dalle attuali modalità di trasporto individuale, nonostante le buone intenzioni che la gente attribuisce a sé stessa (ma molto meno agli altri): illuminante a questo proposito il risultato di un'indagine condotta in Europa tra cittadini e decisori, che illustra molto bene come ogni gruppo attribuisce all'altro le resistenze verso modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente. La crescente penetrazione anche in Europa dei SUV (sport utility vehicle), mezzi di trasporto particolarmente ingombranti e con elevati consumi energetici, la dice lunga sulla persistenza di questo paradigma. Tuttavia una modalità di trasporto più rispettosa dell'ambiente, sicuramente individuabile nel trasporto pubblico, non è ancora oggi (soprattutto nelle grandi città) in grado di offrire un servizio oggettivamente competitivo in termini di comfort e tempi di percorrenza...

continua a pagina 2

la frase



"Ho paura della guerra, mi sto attrezzando con la bici, l'unico mezzo di trasporto che funziona sempre"

da la Repubblica del 22.12.04, intervista ad un pensionato ladro di biciclette

eventi

"CORSO DI FORMAZIONE PER MOBILITY MANAGER"

14 - 16 febbraio 2005, Roma
Organizzato da Euromobility con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Per informazioni: 06/68603570

TERRAFUTURA II edizione

Mostra - convegno internazionale delle buone pratiche di sostenibilità
8 - 10 aprile 2005, Firenze
www.terrafutura.it

ENERGY MED 2005

Mostra Convegno sull'Energia e l'Ambiente
14 - 16 aprile 2005, Napoli
Mobility Med, Salone della mobilità sostenibile.
www.energymed2005.it

EXPOSCUOLAMBIENTE XII edizione

11 - 18 maggio 2005, Chiari (BS)
Regione Lombardia propone per diversi livelli scolastici i grandi temi dell'ambiente che verranno poi trasformati in progetti didattici da presentare in concorso
www.ambiente.regione.lombardia.it

ECOMM 2005.

9th European Conference on Mobility Management
1 - 3 giugno, Harrogate (UK)
Tema della conferenza "Delivering attractive options for sustainable travel in different stages of life - current demands shaping the future of travel"
www.epomm.org

3° CONGRESSO MONDIALE SULL'EDUCAZIONE AMBIENTALE

2 - 6 ottobre, Torino
www.3weec.org



in questo numero

► **ECOMONDO 2004 UN'EDIZIONE DA RECORD**
a pag 2-3

► **BUONE PRATICHE LA MOBILITA' NEL MILANESE**
a pag 4

► **CITTA' AMICHE DELLA BICICLETTA TUTTI I VINCITORI DEL PREMIO**
a pag 2

► **PRESENTATO A ROMA IL 1° RAPPORTO APAT**
a pag 3

continua dalla prima pagina

PER LA QUALITÀ DELLA VITA NELLE AREE METROPOLITANE E' NECESSARIO RIVEDERE LE SCELTE DI MOBILITÀ

Tutto questo dovrebbe farci riflettere, anche alla luce di alcuni elementi che si vanno da qualche tempo dispiegando a livello mondiale:

1. la crescente domanda di petrolio e gas naturale è un dato che sembra destinato a permanere, sia per sostenere l'impetuosa crescita di economie emergenti quali Cina e India, sia per soddisfare la richiesta anch'essa in aumento dei Paesi sviluppati, primo fra tutti gli Stati Uniti d'America che consumano oggi un quarto del greggio mondiale, di cui oltre il 65% è originata dal settore trasporti, con in più un forte incremento nel consumo di petrolio in America pari, da oggi al 2025, a 8,7 milioni di barili al giorno, aumento associato in massima parte al settore trasporti;

2. a questa domanda crescente non corrispondono investimenti adeguati in infrastrutture per l'esplorazione, l'estrazione, la raffinazione, il trasferimento e lo stoccaggio del petrolio e dei suoi derivati. Lo sviluppo di nuovi giacimenti è sempre più difficile e costoso, e di recente si sono moltiplicati gli allarmi sulle crescenti difficoltà delle compagnie petrolifere per scoprirli e sfruttarli;

3. il prezzo del petrolio mostra da qualche anno una tendenza alla crescita, ed è lecito chiedersi se sia un fatto congiunturale o, almeno per una quota parte, un dato strutturale con cui fare i conti a partire dall'immediato futuro.

Ciò costituisce il contesto di riferimento entro cui incardinare qualsiasi considerazione sensata su traffico e sviluppo sostenibile: lo slogan "pensare globalmente, agire localmente" è quanto mai attuale.

Nel corso degli anni '90 in Italia si è verificato l'auspicato disaccoppiamento tra mobilità ed emissione della maggior parte degli inquinanti grazie ai progressi tecnologici e ai limiti alle emissioni sempre più stringenti; nonostante ciò la situazione relativa alla qualità dell'aria permane critica soprattutto dove la pressione da traffico si concentra fortemente nello spazio come tipicamente avviene nelle aree urbane (si vedano le alte concentrazioni di polveri sottili registrate in molte grandi città nei primi giorni di gennaio 2005, nonostante i provvedimenti presi di targhe alterne e blocchi del traffico). Non vi è invece disaccoppiamento per quanto riguarda le emissioni di gas serra. Inoltre non va trascurato che studi recenti evidenziano come le concentrazioni di inquinanti quali monossido di carbonio, benzene e particolato negli abitacoli dei veicoli sono spesso - soprattutto in situazioni di congestione - notevolmente superiori a quelle che si rilevano nell'aria esterna, con conseguente impatto sull'esposizione degli occupanti i veicoli.

Quello che è certo è che nei Paesi sviluppati il rapporto tra "benefici e costi" per quanto riguarda la mobilità individuale, che nel passato era chiaramente a favore dei benefici, appare sempre più problematico, ed in molti casi è chiaramente sbilanciato verso i costi. La "personalizzazione" del trasporto, che è il paradigma sul quale finora si è prevalentemente sviluppato il sistema, non sembra più portare quindi i benefici attesi: le persone spendono molto tempo in auto per raggiungere gli stessi

posti. **Paradossalmente il forte incremento della mobilità è diventato una barriera all'accessibilità.**

D'altro canto nella gestione delle problematiche ambientali legate al traffico vi sono difficoltà aggiuntive rispetto a quelle legate a "gruppi bersaglio" più accessibili (ad esempio le centrali per la produzione di energia elettrica e in generale i grandi impianti industriali), per i quali i tradizionali strumenti dell'approccio command and control sono stati applicati con successo in quanto i "bersagli" sono grossi, chiaramente individuabili e ben distinti dal contesto che ne subisce le pressioni ambientali. Con il traffico il discorso è radicalmente diverso, in quanto estremamente disperso sul territorio e con gli "inquinanti" che sono essi stessi pure "inquinati". Per questi motivi nel caso del traffico gli strumenti command and control - che pure non devono essere trascurati - non sono sufficienti: è necessario applicare strumenti diversi, che in qualche modo superano le difficoltà legate a una maggiore dispersione sul territorio, una minore facilità di reperire informazione, una forte difficoltà di controllo.

In corrispondenza di ogni contesto territoriale è necessario individuare il mix equilibrato di interventi a breve, medio e lungo termine che prevedano accanto agli strumenti di command and control strumenti di mercato, incentivi/disincentivi finanziari, interventi infrastrutturali, car sharing, car pooling, mobility management, informazione e sensibilizzazione dei cittadini e delle imprese che favoriscano l'aumento di partecipazione e la condivisione delle responsabilità. E proprio a proposito della sensibilizzazione e della responsabilità dei cittadini si sta maturando in Europa una nuova consapevolezza, recentemente bene illustrata dalla professoressa Jacqueline McGlade, direttore esecutivo dell'agenzia Europea dell'Ambiente: il cittadino è il soggetto che subisce gli effetti negativi legati ad una cattiva qualità ambientale ma è anche, soprattutto per quanto riguarda il traffico veicolare, uno dei soggetti responsabili di uno stile di vita che porta a fenomeni di inquinamento da traffico. Il principio di responsabilità individuale deve portarci ad agire in maniera ambientalmente consapevole per minimizzare i danni alla nostra salute correggendo i comportamenti individuali. Un comportamento responsabile da parte dei cittadini consentirebbe di migliorare la qualità della vita in maniera significativa, in aggiunta all'impegno delle Amministrazioni pubbliche nelle nostre città dove, ormai è evidente, margini di miglioramento in termini ambientali si potrebbero avere operando una buona manutenzione della città e delle sue infrastrutture, dove per manutenzione si intende l'insieme delle buone pratiche necessarie a conservare - e laddove necessario recuperare - la conveniente funzionalità ed efficienza di ciò che già esiste.

Antonio De Maio
Direttore del Dipartimento
"Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale" di
APAT (Agenzia per la Protezione dell'Ambiente
per i Servizi Tecnici)



45.000 VISITATORI E 860 AZIENDE INSIEME PER PARLARE DI ENERGIA, SVILUPPO E MOBILITÀ SOSTENIBILE.

Nella foto: una bicicletta realizzata con vecchie lattine, simbolo di come la mobilità ciclabile sia considerata sempre più strategica per garantire uno sviluppo complessivo ecosostenibile

ECOMONDO 2004 - UN'EDIZIONE DA RECORD



PREMIO "CITTÀ AMICHE DELLA BICICLETTA"

Bolzano e Abbiategrasso vincono l'edizione 2004

Speciali menzioni a Venezia, Parma, Cuneo, Carugate e Montebelluna

Al concorso, riservato a tre categorie di Enti (città con meno di 30.000 abitanti; città con più di 30.000 abitanti; province, comunità montane, parchi) hanno partecipato 24 Enti.

Bolzano ed Abbiategrasso - rispettivamente per la categoria città con oltre trentamila abitanti e per quella con meno di trentamila - sono i due Comuni italiani che si aggiudicano l'edizione 2004 del premio; la prima città ha ricevuto una targa e 25 biciclette da aggiungere alla sua flotta pubblica, mentre la seconda si è vista assegnare una targa e 20 bici.

"Ma non è il riconoscimento materiale che conta - spiega **Riccardo Canesi** del direttivo di **Euromobility**, responsabile dei progetti di mobilità ciclabile - a noi interessa diffondere la cultura delle buone pratiche, perché l'Italia deve recuperare il terreno perso in questo settore rispetto al resto dell'Europa".

Non è stato facile per la giuria aggiudicare i premi visto l'alto valore dei progetti presentati e soprattutto realizzati. Per questo sono state assegnate cinque menzioni speciali rispettivamente ai Comuni di Venezia, Parma, Cuneo, Carugate (MI) e Montebelluna (TV).

La cerimonia si è svolta alla presenza di Alberto Rossini Assessore alla Mobilità della Provincia di Rimini, Luigi Riccardi Presidente FIAB, Costantino Ruggiero Direttore ANCM, Arcangelo Merella Presidente Consulta Mobilità Sostenibile ANCI e Edo Ronchi Presidente ISSI.

L'edizione 2004 di Ecomondo, la Fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile, tenutasi a Rimini dal 3 al 6 novembre è stata da record... e proprio tale successo ha accolto una delle novità proposte: la creazione nel padiglione Energia di una sezione interamente dedicata alla tematica della mobilità sostenibile. "Ecomondo è una rassegna sulla quale si pone l'attenzione di tutto il mondo dell'ambiente - ha affermato il Direttore Generale di Rimini Fiera, **Piero Venturelli** - e i risultati di questa 8a edizione sono in linea con il valore di un prodotto sul quale si concentrano le nostre strategie organizzative. Cito il dato dei visitatori: 44.611 (pari a un +18% rispetto al 2003). Decisamente importante anche l'affluenza del pubblico estero che ha conosciuto in questa edizione esiti di forte significatività, coerenti alle azioni promozionali compiute da Rimini Fiera sui mercati esteri".

Articolata su 75mila mq, Ecomondo 2004, che ha visto la partecipazione di 860 imprese, è stata inaugurata il 3 novembre scorso dal Sottosegretario al Ministero dell'Ambiente **On. Roberto Tortoli**, e ha riproposto una rassegna capace di riunire tutti i protagonisti, dal mondo delle imprese a quello della Pubblica Amministrazione, impegnati in campo ambientale.

"Ecomondo 2004 - aggiunge il product manager, **Alessandra Astolfi** - ha visto punte d'eccellenza, come ci riferiscono gli espositori, nell'afflusso di operatori ad alta qualificazione. Una grande manifestazione anche nella 'lettura' dei Media: 255 giornalisti italiani e stranieri accreditati hanno testimoniato come questo appuntamento abbia ormai raggiunto un grado di notorietà assoluto. Sarebbero davvero molti gli aspetti da rimarcare, mi limito qui ad evidenziare l'ottimo successo, espositivo e convegnistico, del settore collegato alle energie e di quello dedicato alla mobilità sostenibile".

In risposta alla grande attualità di tale tematica e al suo concreto impatto sull'ambiente, Ecomondo ha riservato un ampio spazio al mondo dei trasporti; la sua rinomata vetrina ha permesso di portare all'attenzione del pubblico i diversi aspetti della questione consentendo al visitatore di scoprire possibili soluzioni di gestione e alternative tecnologiche alle necessità di spostamento delle persone.

La zona del padiglione Energia, che ha accolto le soluzioni innovative per la mobilità, è stata caratterizzata dalla presenza di aziende che, pur operando in settori diversi, sono impegnate in tale ambito, guidando il visitatore, esperto o meno che fosse, lungo un percorso di conoscenza dei diversi strumenti di gestione della mobilità, come i software proposti da M.A.I.O.R. e TPS; le nuove tecnologie a disposizione per diminuire le emis-



sioni inquinanti studiate da Fiat, MicroVett e FAAM; i carburanti a basso impatto ambientale, grazie alla presenza di Eni - Marchio Metano, Consorzio Ecogas, Assogasliquidi e Cam Tec. Infine in esposizione le politiche attuabili per dare una risposta ambientalmente adeguata alle esigenze di spostamento delle persone, con la presenza di alcune Amministrazioni comunali come Cuneo, Venezia e la Provincia di Rimini che hanno portato esempi concreti di progetti realizzati sul proprio territorio per affrontare i problemi dovuti alla congestione da traffico e sensibilizzare i cittadini verso tale tematica. La sezione è stata animata, inoltre, da un fitto dibattito condotto attraverso una serie di incontri realizzati nell'open space dello stand di Euromobility. Nei quattro giorni di fiera attraverso workshop tematici e il convegno "Mo(r)bilità urbana: politiche e tecnologie per migliorare la salute delle città italiane" è stata data la parola a coloro che attivamente e concretamente operano nel settore sia promuovendo politiche e interventi sul territorio sia producendo strumenti utili alla mobilità sostenibile.

La logica che ha condotto il dibattito è stata quella di impostare una discussione che si basasse su esperienze reali; i workshop sulle iniziative di mobility management e sulla mobilità scolastica hanno permesso di conoscere interventi concreti realizzati in diverse realtà italiane per sensibilizzare i cittadini e rispondere alle esigenze ambientali dovute alla congestione da traffico; mentre quelli sui veicoli elettrici e sui carburanti alternativi hanno illustrato le tecnologie disponibili e le nuove opportunità a disposizione.

Altro momento interessante è stato il convegno di venerdì 5 novembre, che ha affrontato il difficile rapporto tra mobilità e salute delle città e dei cittadini, attraverso interventi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, di APAT e ARPAT Toscana.

La sezione dedicata alla mobilità sostenibile ha inoltre ospitato, sabato 6 novembre, la cerimonia di premiazione del premio "Città amiche della bicicletta", un riconoscimento promosso da Euromobility, FIAB, AICC, ISSI e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero delle Infrastrutture, "E' stato un successo vasto e imprevedibile considerato il poco tempo con cui abbiamo lavorato" - afferma Riccardo Canesi - "Segno che il tema della qualità della vita in città si sta radicanando in tutta Italia. L'anno prossimo faremo di più".

Per ora i riflettori si sono spenti, ma la prossima edizione di Ecomondo, che si svolgerà dal 26 al 29 ottobre 2005 a Rimini Fiera, aspetta per continuare il cammino intrapreso nell'approfondimento del tema più che mai attuale della mobilità sostenibile.

Emanuela Cafarelli
Euromobility

PRESENTATO IL 1° RAPPORTO APAT SULLA QUALITÀ AMBIENTALE NELLE AREE METROPOLITANE

CONTRO IL TRAFFICO PIU' TRASPORTO PUBBLICO E PIU' SOSTEGNO AL MOBILITY MANAGEMENT

Il 15 e 16 dicembre scorsi è stato presentato a Roma il 1° Rapporto APAT sulla qualità ambientale nelle aree metropolitane italiane. Tra le aree tematiche del Rapporto, quella dedicata a "Mobilità e Trasporti" ha presentato, oltre al capitolo dedicato al Mobility Management curato da Euromobility, 3 capitoli: La mobilità nelle aree metropolitane, curato da Cataldo e Villani, La valutazione delle emissioni atmosferiche in relazione alle scelte di mobilità urbana degli abitanti, curato da Ceremigna, Giarda e Villani e Strumenti tecnologici per la riduzione delle emissioni da autoveicoli, curato da Buratti e Moretti.

L'intero rapporto, per il quale APAT si è dotata di un comitato di coordinamento formato da APAT stessa, ENEA, Euromobility, OMS Italia e una serie di ARPA regionali, ha preso in esame le seguenti città: Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo.

Dal Rapporto emerge che gli incrementi demografici registrati nel periodo 1991-2001 nelle principali aree metropolitane sono tutti riferibili ai Comuni di prima e seconda cintura: si osservano

crescite superiori ai dieci punti percentuali in molti Comuni dell'area settentrionale centro-padana, delle Province di Bologna, Firenze, Roma e Palermo. Tale dispersione insediativa determina di fatto un aumento delle percorrenze complessive. Ciò è confermato anche dai dati riguardanti le tratte autostradali: quelle nelle quali si superano gli 80.000 veicoli/giorno erano 15 nel 1998 e sono quasi raddoppiate (27) nel 2003: si conferma, quindi, la prevalenza degli spostamenti a breve raggio e il ruolo predominante di attrazione/generazione del traffico esercitato dalle grandi aree urbane.

Tutti interventi in grado di determinare l'auspicato equilibrio tra le diverse modalità di trasporto. Lo studio, infatti, dimostra che solo interventi sulla domanda di trasporto sono in grado di determinare sensibili variazioni nelle emissioni di CO2 e che la riduzione nelle emissioni inquinanti a livello locale, conseguibile con politiche di rinnovo delle flotte pubbliche e private, diventa sostanziale solo se accompagnata da una riduzione complessiva delle percorrenze motorizzate. Tutto ciò spinge a dare sempre maggiore centralità alle politiche di mobility management e un ruolo di preminenza ai mobility manager, divenuti oggi oltre 600 in tutta Italia.

La crescente domanda complessiva di trasporto, espressa come percorrenze complessive, è, quindi, soddisfatta sempre più dall'autovettura privata e dalle

due ruote motorizzate. Tale circostanza determina, tra gli altri, i noti effetti negativi sulla qualità dell'aria: le autovetture, che per circa l'80% sono alimentate a benzina (quelle a gas gpl e metano ricoprono una fetta minoritaria, circa il 2%, fatta eccezione per Bologna 7.7% e Napoli 4.9%) sono, infatti, per buona parte ancora di tipo convenzionale (tra il 27.5% di Firenze e il 59% di Napoli), i veicoli a due ruote sono per oltre il 75% anch'essi di tipo convenzionale, mentre circa il 45% dei veicoli commerciali leggeri supera i dieci anni di età. A complicare le cose per la qualità dell'aria ci si mettono anche le marmitte catalitiche, la cui efficienza è massima solo quando la marmitta è nuova e in condizioni di guida stazionarie: l'abbattimento teorico dei gas tossici per un dispositivo perfettamente funzionante su ciclo extraurbano è in ambito urbano decisamente inferiore, in quanto la marmitta è efficace solo a caldo (in ambito urbano non raggiunge mai la temperatura di lavoro), l'efficacia si riduce in presenza di frequenti accelerazioni e decelerazioni e si registrano perdite di efficacia per invecchiamento.

In questo quadro appaiono prioritari interventi sul fronte del Trasporto Pubblico Locale (corsie preferenziali, punti di interscambio, ridisegno della rete, servizi collettivi a chiamata, integrazione tariffaria e sistemi di tariffazione elettronica del viaggio), mirati alla rete ferroviaria (treno e tram) e alla rivalutazione della qualità dei luoghi di interscambio modale. Ma anche di sostegno alle politiche di mobility management, all'introduzione di servizi innovativi e alla rimodulazione degli orari delle città ("piani tempi e orari" e "calendari eventi" concertati).

Tutti interventi in grado di determinare l'auspicato equilibrio tra le diverse modalità di trasporto. Lo studio, infatti, dimostra che solo interventi sulla domanda di trasporto sono in grado di determinare sensibili variazioni nelle emissioni di CO2 e che la riduzione nelle emissioni inquinanti a livello locale, conseguibile con politiche di rinnovo delle flotte pubbliche e private, diventa sostanziale solo se accompagnata da una riduzione complessiva delle percorrenze motorizzate. Tutto ciò spinge a dare sempre maggiore centralità alle politiche di mobility management e un ruolo di preminenza ai mobility manager, divenuti oggi oltre 600 in tutta Italia.

Lorenzo Bertuccio
Direttore Scientifico Euromobility