

LO STATO DELLA MOBILITA' E DELLE GRANDI OPERE NEL NORD ITALIA

Giornata di formazione su "aria e mobilità"

Milano, 29 settembre 2007

Andrea Debernardi

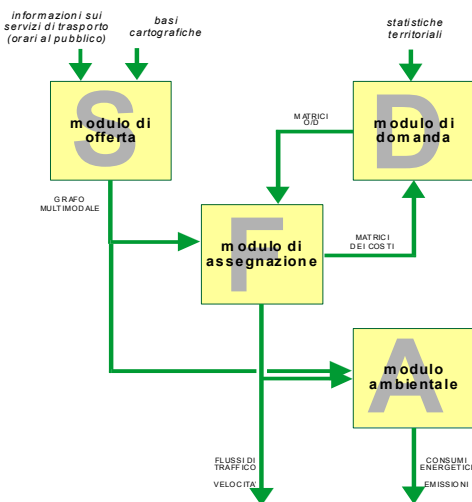
- 1) PREMESSA METODOLOGICA**
- 2) DOVE SIAMO**
- 3) DOVE STIAMO ANDANDO**
- 4) DOVE DOVREMMO (E POTREMMO) ANDARE**

PREMESSA METODOLOGICA

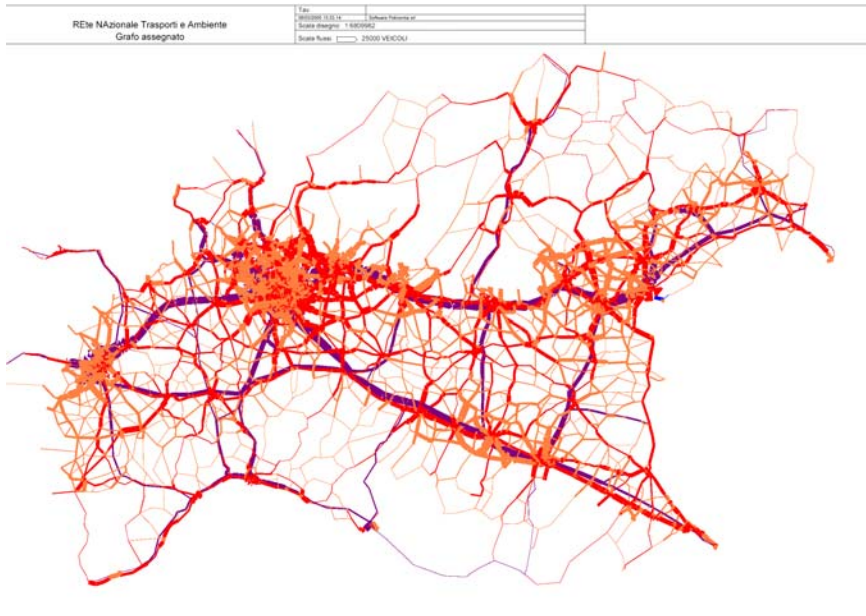
- Richiesta: fare il punto sulle “grandi opere” nel Nord Italia
- Compito importante, ma rischioso: poco produttivo se si riduce ad un (interminabile) elenco di proposte di nuove interventi, ciascuno dei quali da analizzare indipendentemente dagli altri
- Compito che finirebbe per riproporre la sterile (e stupida) contrapposizione tra “ambientalismo del sì” ed “ambientalismo del no”; che non fa che evidenziare una sostanziale subalternità culturale a visioni del mondo sviluppate in altre sedi (non sempre proprie)
- Approccio più produttivo: inserire i programmi in un **quadro d’insieme** della mobilità nel Nord Italia e dei problemi che la caratterizzano (“dove siamo”); in modo da costruire una “**diagnosi**” articolata della situazione (“dove stiamo andando”), in rapporto alla quale sviluppare **orientamenti “strategici” di intervento** (“dove dovremmo – e potremmo – andare)
- Risultato: le **basi** per un **programma strategico** volto a perseguire la **sostenibilità** del sistema di trasporto a scala interregionale

DOVE SIAMO

- Il primo passo è fare una “**fotografia**” della situazione
- Lo strumento utilizzato è la **Rete Nazionale Trasporti & Ambiente** (Re.Na.T.A.) – un modello di traffico multimodale messo a punto da Polinomia srl – Milano con la collaborazione del WWF Italia
- Questo modello permette di ricostruire i flussi di traffico stradale (ed in parte anche ferroviario) nelle otto regioni del Nord Italia in un giorno ferialo tipico



DOVE SIAMO



Lo stato della mobilità e delle grandi opere nel Nord Italia

Andrea Debernardi

DOVE SIAMO

ALCUNI ELEMENTI FONDAMENTALI

- 1) La domanda di mobilità (passeggeri, ma anche merci) si sviluppa prevalentemente a **breve e medio raggio**: i grandi volumi di traffico sono un problema fondamentalmente **metropolitano e regionale** (megalopoli padana)
- 2) I maggiori problemi di congestione si concentrano nell'**accesso** (automobilistico) **alle città** grandi (Milano, Torino, Bologna...) ma ormai anche medie (Bergamo, Parma, Udine...)
- 3) La crescita del traffico è legata soprattutto al tendenziale **incremento delle distanze medie percorse**, generato dai **fenomeni di dispersione urbana**, che interessano circa $\frac{1}{4}$ del territorio (con $\frac{3}{4}$ degli abitanti)
- 4) Questi fenomeni sono in parte l'esito inatteso delle politiche di "equiaccessibilità" degli anni '70 ed '80
- 5) Nelle aree soggette allo *sprawl* i servizi di trasporto pubblico sono debolissimi (<5% della domanda) e sono configurati in modo tale da non costituire una risposta adeguata nemmeno dal punto di vista della sostenibilità ambientale (infatti per risultare efficaci, servizi di tipo tradizionale dovrebbero avere frequenze elevate e conseguentemente coefficienti di occupazione molto ridotti, con impatti per passeggero trasportato simili a quelli dell'auto)

Lo stato della mobilità e delle grandi opere nel Nord Italia

Andrea Debernardi

DOVE STIAMO ANDANDO

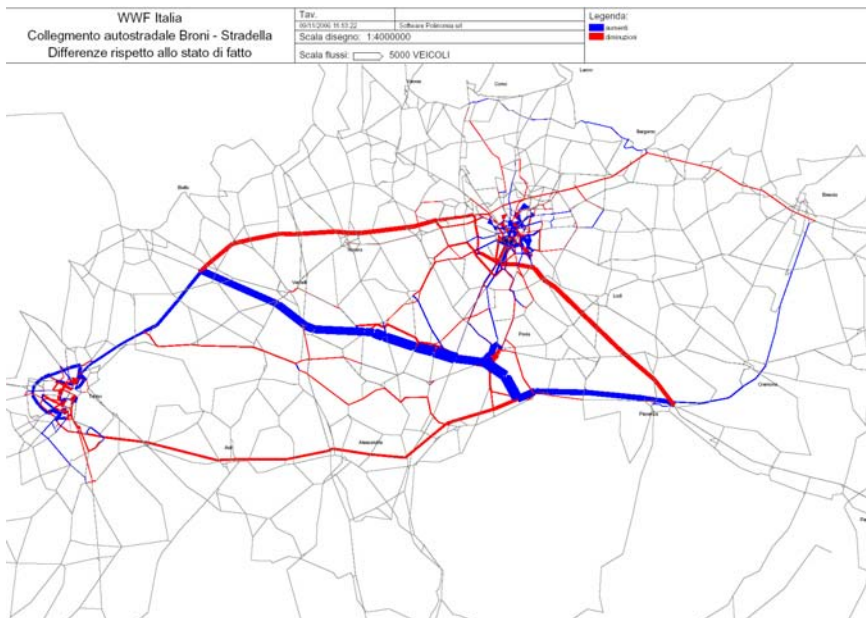
- 1) La maggior parte delle politiche di settore, sviluppata a scala nazionale e regionale, mira alla **realizzazione di nuove infrastrutture** (stradali e ferroviarie) afferenti ai **grandi corridoi europei**.
- 2) Gli aspetti regolativi e di gestione della rete esistente sono spesso trascurati.
- 3) Non vi sono riflessioni articolate sull'andamento della domanda di mobilità.

Questo modo di impostare il problema **ha poco a che fare con il quadro diagnostico** sopra illustrato.

In particolare **realizzare nuove infrastrutture** finalizzate a garantire la continuità delle grandi direttrici europee **non consentirà di rispondere ai problemi della mobilità regionale-metropolitana**.

In molti casi, **anche la capacità di attrazione dei traffici di lungo raggio** (spesso piuttosto deboli) **risulta modesta**.

DOVE STIAMO ANDANDO



DOVE STIAMO ANDANDO

La realizzazione di nuovi corridoi infrastrutturali (specie se stradali/autostradali) avrà invece l'effetto di **elevare i livelli di accessibilità** di zone marginali della "megalopoli padana", ponendo importanti premesse per un'ulteriore dispersione degli insediamenti verso la Bassa Pianura, le Prealpi ed i primi contrafforti appenninici.

Questo determinerà la **generazione di nuovo traffico di medio raggio** (ulteriore allungamento degli spostamenti metropolitani).

Molte direttrici pertanto sono destinate a servire soprattutto un **traffico generato** (oggi inesistente), piuttosto che un **traffico deviato** dalla rete inesistente.

In termini di emissioni atmosferiche, è probabile che l'**incremento del traffico tenderà a compensare**, in tutto (CO₂) od in parte, **gli effetti dell'innovazione tecnologica**.

Inoltre, in molti casi **il contributo alla riduzione dei livelli di congestione urbana/metropolitana sarà modesto**.

In definitiva il problema è: **ci serve generare nuovo traffico?** Si tratta di un problema complesso, che coinvolge le prospettive sia di crescita economica, che di sostenibilità ambientale.

DOVE DOVREMMO (E POTREMMO) ANDARE

Quali sono le possibilità per sviluppare una **politica dei trasporti** che sappia rispondere alle **esigenze di mobilità dei cittadini**, garantendo nel contempo il **conseguimento degli obiettivi di Kyoto?**

Non esistono "bacchette magiche"; occorre invece un insieme integrato e coordinato di interventi collocati su diversi piani:

- INNOVAZIONE TECNOLOGICA
- RIORGANIZZAZIONE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO
- GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

DOVE DOVREMMO (E POTREMMO) ANDARE: RIORGANIZZAZIONE DELL'OFFERTA

- 1) L'attuale offerta di trasporto non è adeguata a servire la domanda di mobilità del Nord Italia.
- 2) Prima che quantitativo, il problema è **qualitativo**: la rete stradale (divisa in strade di serie "A" e di serie "C") fatica a rispondere alle esigenze del traffico urbano/metropolitano; mentre i servizi di trasporto sono spesso poco efficienti ed indifferenti alla domanda espressa dalla "città diffusa"
- 3) Occorre una **diversa organizzazione del trasporto pubblico**, basata sulla stretta **integrazione** tra "linee di forza" ad elevata concentrazione e frequenza (corse cadenzate e sincronizzate a "rendez vous"), e servizi di distribuzione maggiormente flessibili nel tempo e nello spazio (bus a chiamata, taxi collettivo, ma anche *car sharing, car pooling, bike sharing...*)
- 4) Servono **incentivi/disincentivi volti ad orientare l'uso dell'auto sui segmenti sui quali è più vocata** (flussi dispersi di breve-medio raggio) aumentando il livello di integrazione con gli altri vettori (politiche tariffarie integrate sosta/accesso/TPL)
- 5) Servono anche **nuove infrastrutture**, prevalentemente di medio calibro, **sia ferroviarie/metropolitane che stradali/autostradali** (anche negli scenari di sostenibilità ambientale il traffico stradale è destinato a crescere, sia pure a ritmo più lento dell'attuale).

DOVE DOVREMMO (E POTREMMO) ANDARE: GOVERNO DELLA DOMANDA

L'insieme degli interventi tecnologici e di riorganizzazione dell'offerta non sarà comunque in grado di sostenere scenari di sostenibilità ambientale a fronte degli attuali tassi di crescita della domanda di mobilità.

Pertanto, è urgente cominciare a sviluppare **politiche finalizzate a far rallentare** (non necessariamente a fermare) **questa crescita**.

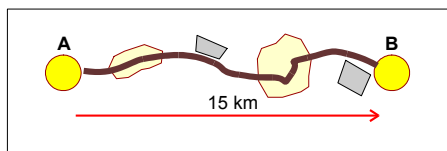
Qualche suggerimento:

- a) Una **programmazione territoriale** più efficiente e capace di assorbire almeno in parte i principali effetti di rendita fondiaria
- b) Un razionale impiego degli **strumenti di pricing** (in modo tale che l'incremento del costo medio degli spostamenti si traduca in una razionalizzazione della domanda, piuttosto che in un aumento del costo di trasporto totale)
- c) Lo sviluppo di schemi di intervento integrato e concertato, in cui la **realizzazione di nuove infrastrutture** si accompagni alla **riqualificazione urbanistica dei "corridoi di traffico"** interessati (patti per la mobilità)

UN ESEMPIO DI GOVERNO DELLA DOMANDA: STRADE E RIORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

STATO DI FATTO

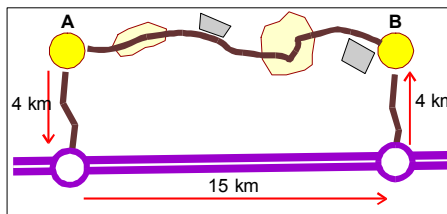
Corridoio urbanizzato, caratterizzato da
commistione urbana/terziaria/industriale
gravante su un asse stradale storico
fortemente congestionato ($v=40$ km/h)



SOLUZIONE "A"

Affiancamento di una nuova autostrada orientata
alla domanda di medio-lunga distanza
($v=120$ km/h)

- Compromissione di territorio aperto
- Tempi di percorrenza: -13%
- Traffico: +53%
- Consumi: +40%



SOLUZIONE "B"

Affiancamento di una nuova strada "di serie B"
orientata agli spostamenti regionali e
metropolitani ($v=70$ km/h)

- Traffico: +13%
- Consumi: -40%
- Tempi di percorrenza: -30%

