



Quattro ruote. La carica delle elettriche e l'ostacolo batterie ▶ pagine 2 e 3

Nel mondo. L'integrazione dei trasporti parte dalla modifica dei comportamenti ▶ pagine 4 e 5

SAINT-GOBAIN

www.saint-gobain.it

Mobilità sostenibile. Il traffico che opprime i grandi centri urbani va contrastato con una politica dei trasporti integrata

Non solo colpa dell'auto

ILLUSTRAZIONE DI CARLO STANGA



di Enzo Argente

Più tram e metro; bike e car sharing; più piste ciclabili; auto nuove e più pulite, a cominciare da quelle elettriche. Vista in questo modo la mobilità sostenibile è un gioco da ragazzi: un pacco di impegni post datati, una bella pennellata di verde, e via. Non è così. Mosse che non si discutono, certo, ma il rischio di creare più confusione è alto se non c'è chiarezza sulla strategia: ripensare tempi e modi per assicurare il trasferimento alle persone (e alle merci) nella maniera più veloce, sicura, economica e meno inquinante possibile. Non è detto che le costose metropolitane sotterranee siano da preferire a quelle di superficie; che sia coerente costruire parcheggi nei centri storici; o utile moltiplicare a dismisura le corsie delle tangenziali; snobbare riscio e urban bike messenger (aziende di consegne di pony in bicicletta). Così come bisogna ammettere che, in molti casi, il veicolo privato è la migliore soluzione di mobilità possibile.

Ci spostiamo con troppa lentezza e a costi esageratamente alti. Bisogna valutare le contromisure attraverso la visione d'insieme e in prospettiva.

Visione. Spetta alla pubblica amministrazione locale. Il coordinamento su metodi e processi innovativi che parta dall'indagine sugli stili di vita e di consumo legati alla mobilità: agire su Modena o su Napoli, ovviamente, non è la stessa cosa. Bisogna capire i flussi per dare poi al progetto

Un'alleanza tra pubblico e privato per trovare una risposta coordinata che cambi il concetto stesso del muoversi

di mobilità personale una risposta di efficienza, economicità, sicurezza. Magari, anche, di originalità. A cominciare dagli orari di apertura dei negozi e degli uffici. Ma perché tutti insieme, alla stessa ora, accalcati davanti agli stessi semafori? E ancora: perché gli uffici pubblici da una parte, le banche dall'altra, le abitazioni a nord, le zone d'affari a sud, i teatri e i ristoranti nella zona est, gli impianti sportivi a ovest. Il fine settimana poi, tutti in coda lungo le direttive fuori porta... Automobili che vanno e che vengono, un carosello surreale che sembra messo in scena per consumare carburante e stressare un'enorme massa di

persone che si sposta in continuazione. Certo le nostre non sono città di Lego che si montano e smontano a piacimento, ma ricomporle oggi è il primo passo per un cambiamento possibile. I grandi esperti della mobilità, soprattutto nel nord Europa, suggeriscono il concetto di "zonizzazione": lo sviluppo, o il recupero, di interdisciplinarietà dei quartieri. Se sono autonomi dal punto di vista commerciale, dell'intrattenimento, del lavoro vuol dire che la gente non è costretta a spostarsi. Una città più efficiente dal punto di vista dei servizi al cittadino è senza dubbio meno caotica anche da quello della mobilità. Sempre.

Prospettiva. Con internet il sistema si sta muovendo verso il "chilometro zero" dei servizi all'utente: da quelli finanziari alle certificazioni, dalle prenotazioni sanitarie allo shopping. Per non parlare dei contatti personali e della rivisitazione del concetto stesso di prestazione professionale. L'universo digitale minaccia (promette?) di stravolgere il sistema globale della mobilità: con Telepresence - la superteleconferenza in "cinemascope" - Cisco Worldwide in tre anni ha tagliato 100 mila viaggi di lavoro equivalenti a 240 mila tonnellate di emissioni di CO₂. Della serie: come far sparire magicamente dalle strade le emissioni equivalenti a 55 mila automobili, risparmiare 440 milioni di dollari, recuperare alla produttività manager inghiottiti dai buchi temporali degli interminabili viaggi in giro per il mondo.

MOBILITY TECH

La sostenibilità del movimento



Un'altra mobilità, ecologica e sostenibile, oggi è possibile e alla portata di tutti. La quinta edizione di MobilityTech, Forum internazionale sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità e del trasporto, è incentrata su «Green technologies: cambia il tuo modo di muoverti»: tutte le più recenti innovazioni "verdi" al servizio della mobilità, pubblica e privata. L'appuntamento di due giorni (Milano, Palazzo Giureconsulti) - promosso da ministero dell'Ambiente, Comune di Milano, Commissione europea, Atm Milano ed Expo 2015 - si apre oggi con la sessione plenaria: i relatori arrivano a bordo dei Mercanti a piazza dei veicoli ecologici.

www.mobilitytech.it

L'operazione di intelligence, la combinazione tra visione e prospettiva, è il background su cui si innesta il processo di ottimizzazione dell'esistente che può finalmente essere riassetato e gestito coralmente: individuando alimentazioni alternative e relative reti di distribuzione; assicurando una rete di infomobilità che responsabilizzi e garantisca gli utenti; innescando processi di gestione e incentivazione degli spostamenti nell'ambito di sistemi di mobilità integrata pubblico-privato.

Ora possono rientrare in gioco tram da museo e avveniristici, metro pesanti, autobus con l'ascensore incorporato, filobus come se piovesse, bike sharing con antifurto satellitare, car sharing elettrico. Preziosi elementi da mettere a fattor comune con un'avveniristica regia che sfrutti le enormi potenzialità dell'Intelligent transport systems. Mettiamolo al paniere telematico, che non serve solo ai social network, e visto che siamo tra i più bravi al mondo nella specifica applicazione (l'Italia è all'avanguardia tra i costruttori a livello mondiale) proviamo a trasbordare dal concetto di veicolo intelligente autonomo a quello dei sistemi cooperativi intelligenti.

Le sempre meno sorprendenti oasi di mobilità sostenibile (anche dal punto di vista finanziario) Curitiba, Berlino, Bogotà, per certi aspetti anche Hong Kong, vanno in questa direzione: ripartire la bilancia dei costi e della complessità sistemica.

Continua ▶ pagina 2

ANALISI

Il grande nodo: l'ultimo miglio dentro le città

di Fabio Casiroli

Se dovessi darne una definizione, direi che la mobilità sostenibile è quella che utilizza tutti i sistemi di trasporto nella migliore misura possibile, auto compresa, pur privilegiando le soluzioni che consentono ai cittadini di non prevaricare l'uno nei confronti dell'altro e che non compromettono i fabbisogni delle generazioni future. Non va dimenticato, infatti, che la somma di tante libertà individuali, teoricamente garantite dalle nostre autovetture, genera la paralisi collettiva della circolazione veicolare, negando in definitiva proprio il principio di libertà che le nutre.

È un pregiudizio ideologico credere che «l'auto sia il diavolo», ma è corretto sostenere che essa si debba rapidamente trasformare sia sotto il profilo tecnologico, sia nei modi d'uso. Non a caso stanno maturando nei cittadini nuove consapevolezza e sensibilità ecologiche, sulla spinta di condizioni di congestione e di qualità dell'aria che rendono sgradevole la vita nelle città. La sostituzione dei veicoli a motore termico con veicoli ad alimentazione elettrica rappresenterebbe un formidabile passo in avanti per contenere l'inquinamento atmosferico e acustico, ma non ridurrebbe la congestione stradale, né sopprimerrebbe alla mancanza di parcheggi.

Pur nella consapevolezza che solo un ventaglio di misure integrate possono migliorare la mobilità urbana, è giunto il momento di attuare un cambiamento radicale, così come ho già avuto modo di proporre in diversi contesti internazionali. Esso è rappresentato dalla Mobilità graduale, che vive di due componenti: la macro e la micro Mobilità. L'esempio più avanzato finora proposto è rappresentato da Masdar, la città carbon neutral di Abu Dhabi, per la quale ho svolto il ruolo di responsabile scientifico del progetto di mobilità. Le città esistenti, che non dispongono delle particolari condizioni che caratterizzano quella new town (si veda la scheda a pagina 4), possono tuttavia avvalersi dei principi fondanti la sperimentati, pur se opportunamente adattati ai propri contesti sociali, economici, geografici.

La macro Mobilità garantisce spostamenti di massa su

lunghe distanze e viene garantita dalle «linee di forza» (ferrovie suburbane, metropolitane, tram, bus rapid transit eccetera). La micro Mobilità copre il primo e l'ultimo miglio. L'idea prevede che in corrispondenza delle fermate delle «linee di forza» possano nascere le eco-stazioni, luoghi in cui cittadini troveranno biciclette tradizionali e veicoli elettrici a noleggio, vale a dire mezzi pubblici individuali. Altre eco-stazioni verranno distribuite nel territorio ur-

NESSUNO ESCLUSO

Tutti i mezzi sono da utilizzare nella miglior misura possibile senza compromettere il fabbisogno futuro

MICRO E MACRO

Soluzioni interconnesse da individuare in modo da spostarsi senza per questo produrre traffico e inquinamento

bano secondo una seria analisi della domanda di mobilità e non casualmente, così da bilanciare le richieste degli utenti e garantire sempre a chiunque lo desideri la disponibilità di un mezzo. Realizzare un migliaio di eco-stazioni in una città come Milano o Roma comporta un investimento pari a due chilometri di metropolitana pesante ed elimina 300 mila spostamenti al giorno con auto privata.

Coniugando macro e micro Mobilità si potrà realizzare il sogno di noi tutti: compiere spostamenti "da porta a porta" senza restare bloccati nel traffico, senza inquinare, senza "impazzire" alla ricerca di un parcheggio. Infine, a testimonianza della potente correlazione che esiste fra pianificazione territoriale e pianificazione dei trasporti, è importante sottolineare come la Mobilità graduale offra le migliori occasioni per trasformare in senso virtuoso il tessuto urbano, promuovendo densità, valorizzando le periferie, dando vita a città in cui sia più facile muoversi, dunque più bello viverci.

L'autore è docente di Pianificazione dei trasporti, Dpa Politecnico di Milano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ECO-NEWS



Continua la serie di Rapporti Sviluppo sostenibile. Quello di oggi è l'Ottavo del 2010. I precedenti sono stati pubblicati il 25 gennaio, 22 marzo, 27 aprile, 31 maggio, 21 giugno, 26 luglio e 27 settembre. Il prossimo uscirà l'8 novembre. Vuoi raccontare le tue eco-storie?

rapporti@ilssole24ore.com

DOSSIER ECOSISTEMA

A pagina 4 del Dossier Ecosistema urbano allegato oggi al Sole 24 Ore, la classifica con l'indice di mobilità sostenibile dei capoluoghi italiani.



FERRY BOAT
È scaricabile online l'ultima puntata della trasmissione «Ferry Boat» sulla mobilità sostenibile in sinergia con questo Rapporto.

www.radio24.it

ONLINE

La photo gallery delle migliori soluzioni di mobilità sostenibile di cui parliamo in questo rapporto.

www.ilssole24ore.com

SAINT-GOBAIN

www.saint-gobain.it