

LA CITTÀ ECOLOGICA



Image © Mark Englert

PREMESSA - OSSERVAZIONI A LINEE GUIDA E OBIETTIVI STRATEGICI approvati dalla Giunta.

VERSO UNA CITTÀ SENZA AUTO

→ What kind of city do we want? UNA CITTÀ SENZA AUTO.

“A vision is a qualitative description of the desired mobility future for the city, which is then specified by concrete objectives that indicate the type of change aimed for.” (“Una visione è una descrizione qualitativa della

futura mobilità a cui si aspira per la città, futuro che viene poi specificato in obiettivi concreti che esplicitano il tipo di cambiamento a cui si mira.”).

Quindi le LINEE GUIDA EUROPEE chiedono di avere una visione per la mobilità del futuro, non obiettivi limitati al contingente e neanche ai dieci anni di validità del primo PUMS.

Uno degli obiettivi prioritari che le LINEE GUIDA EUROPEE fissano per i PUMS è: “reducing air and noise pollution, greenhouse gas emissions and energy consumption” (ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici). Questo obiettivo si può raggiungere solo con una drastica riduzione del numero di auto in circolazione.

In prospettiva l'unica mobilità sostenibile in ambito urbano è una mobilità che non prevede, se non marginalmente e come eccezione per casi particolari, l'uso di automobili.

Per raggiungere questo, che non può che essere un **obiettivo di medio periodo**, occorre porsi degli obiettivi intermedi e individuare le opere e le azioni necessarie per raggiungerli.

I Dati a disposizione permettono di conoscere, e anche questi solo al 2011, la **distribuzione modale** solo per gli spostamenti sistematici.

È una grave colpevole carenza anche perché gli stessi Decreti del MIT richiedono di specificare il miglioramento modale espresso in percentuale del singolo modo sugli spostamenti complessivi che ci si propone di realizzare con il PUMS.

Inoltre senza partire dalla distribuzione modale attuale è impossibile qualsiasi monitoraggio dell'efficacia delle azioni che si mettono in campo.

Questa mancanza inficia il PUMS o per lo meno gli toglie, anch'essa, valenza e spessore.

In presenza di solo quei dati ad essi faremo riferimento.

La Città ecologica ritiene che gli obiettivi da porsi al 2030, tra 10 anni cioè, siano i seguenti, (ci si riferisce al totale degli spostamenti giornalieri sistematici che investono la città, cioè quelli pendolari generati o attratti dalla città e quelli interni alla città):

		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.
OBBIETTIVI AL 2030	% MODALE	20,00%	22,00%	26,00%	7,00%	25,00%	100,00%	67,00%
	N. SPOSTAM.	18825	20707,5	24472,5	6588,75	23531,25	94125	
	VARIAZIONE %	20,34%	149,73%	-51,26%	-22,21%	104,39%		
		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.

A parità di spostamenti complessivi gli spostamenti in Treno possono passare dal 16,6% al 20% del totale degli spostamenti, con un incremento del 20,34%.

Gli spostamenti che utilizzano il trasporto pubblico (TRAM+BUS) possono passare dal 8,8% al 22% del totale degli spostamenti, con un aumento del 149,73%.

Gli spostamenti che utilizzano l'Auto privata possono passare dal 53,3% al 26% del totale degli spostamenti, con una diminuzione del 51,26%.

Gli spostamenti che utilizzano i Motocicli possono passare dal 9% al 7% del totale degli spostamenti, con una diminuzione del 22,21%.

Gli spostamenti a piedi o che utilizzano la Bicicletta possono passare dal 12,2 al 25% del totale degli spostamenti con un aumento del 104,39%.

In questo modo al 2030 si passerebbe dall'attuale 37,7% di mobilità sostenibile, al 67%, sempre riferiti agli spostamenti sistematici, ma le misure che indicheremo avrebbero un effetto anche maggiore nella direzione della sostenibilità per quelli occasionali, ovviamente più brevi.

Ma non ci si può fermare qui.

Riteniamo che per la visione strategica che deve avere un PUMS la prospettiva dei 10 anni, pur dovuta, sia limitata. Riteniamo che essa vada inquadrata in una prospettiva di più lungo periodo per la quale il periodo dei 10 anni sia solo un primo, pur importantissimo, passo.

Per una prospettiva di più lungo periodo, diciamo 20-30 anni, periodo abbastanza lungo nel quale le innovazioni tecnologiche potrebbero avere un ruolo oggi non prevedibile e quindi obiettivi molto più incerti soprattutto sui mezzi che consentiranno di raggiungerli, **La Città ecologica** ritiene che occorra puntare ai seguenti obiettivi:

		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.	
OBIETTIVI AL 2040	OBIETTIVI AL 2040-2050	% MODALE	20,00%	30,00%	15,00%	5,00%	30,00%	100,00%	80,00%
		N. SPOSTAM.	18825	28237,5	14118,75	4706,25	28237,5	94125	
		VARIAZIONE %	20,34%	240,54%	-71,88%	-44,44%	145,27%		
		TRENO	TRAM-BUS	AUTO	MOTO	BICI PIEDI ALTRO	TOTALE	% SOST.	

Gli spostamenti che utilizzano il trasporto pubblico (TRAM+BUS) potrebbero arrivare al 30% del totale degli spostamenti, con un aumento del 240,54% rispetto ad oggi.

Gli spostamenti che utilizzano l'Auto privata potrebbero arrivare 15% del totale degli spostamenti, con una diminuzione del 71,88% rispetto ad oggi, ed essere tutti a trazione elettrica.

Gli spostamenti che utilizzano i Motocicli potrebbero arrivare al 5% del totale degli spostamenti, con una diminuzione del 44,44% rispetto ad oggi, ed essere tutti a trazione elettrica.

Gli spostamenti a piedi o che utilizzano la Bicicletta potrebbero arrivare al 30% del totale degli spostamenti con un aumento del 145,27% rispetto ad oggi.

In questo modo nel medio-lungo periodo si potrebbe arrivare ad un 80% di mobilità sostenibile, che potrebbe essere il 100% se tutte le trazioni fossero elettriche o da altra fonte non inquinante.

Questa potrebbe essere, se non una città senz'auto, almeno una città senza mobilità insostenibile.