

Strategie di sostenibilità del traffico

Paolo Crosignani
ISDE Lombardia

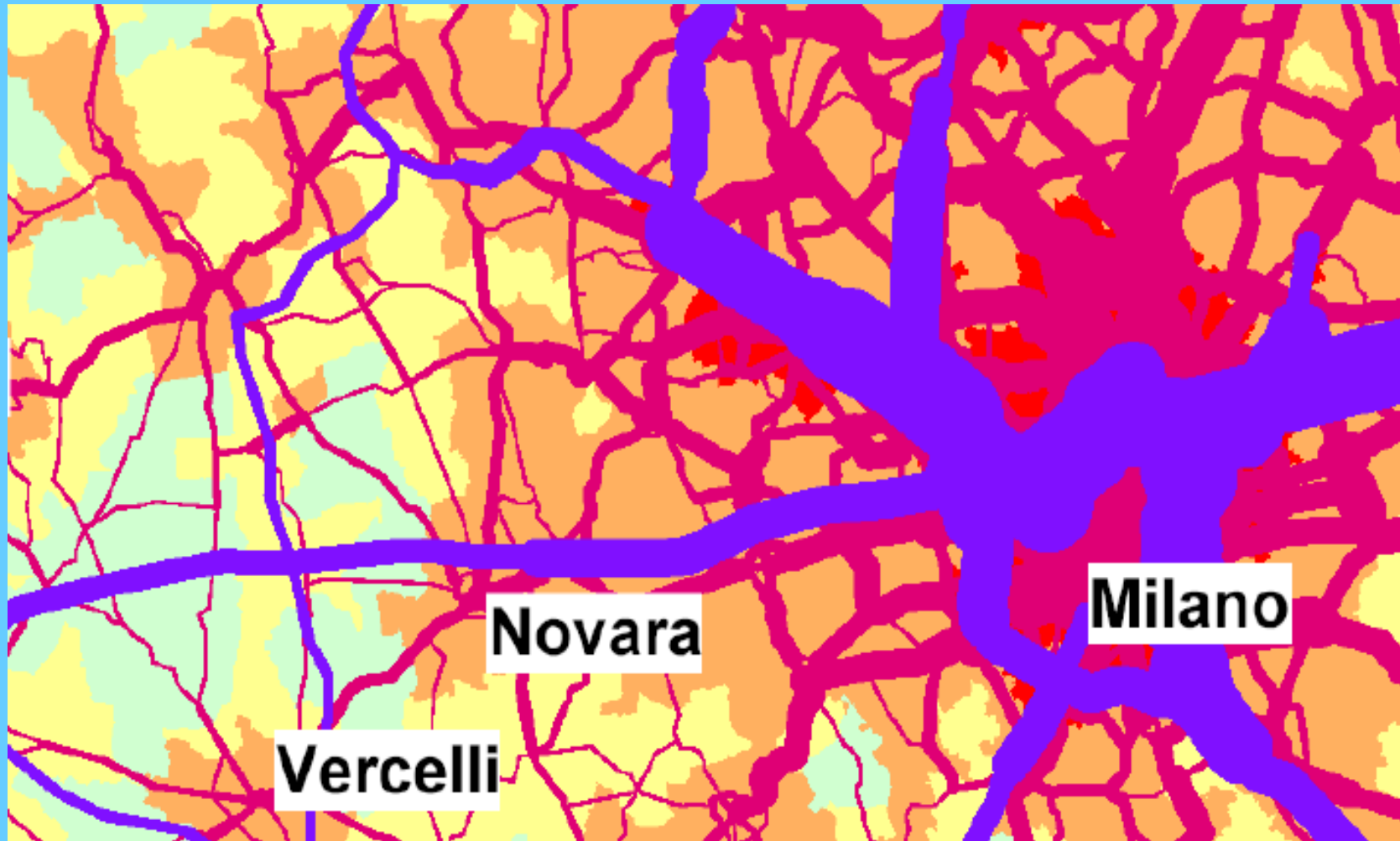
Il problema della sostenibilità

- Tra il 1990 ed il 2004, le emissioni di gas serra del sistema trasporti europeo sono cresciute del +32%, in deciso contrasto con gli obiettivi di riduzione del trattato di Kyoto (-6,5% entro il 2010).
- Le emissioni degli altri comparti presentano andamenti più favorevoli, ma permangono critiche in molte aree urbane, soprattutto per quanto concerne i “nuovi” inquinanti “nuovi” inquinanti (PM10, NOx, ozono).
- Incertezze sul versante energetico (oli peak)

Aumento delle emissioni di gas serra

- il veicolo da risorsa nucleare a risorsa individuale
- peggioramento delle condizioni di circolazione (traffico più congestionato con veicoli più pesanti e con meno persone a bordo)
- aumento assoluto dei volumi di traffico (soprattutto a causa dell'allungamento degli spostamenti quotidiani)
- questi effetti compensano l'evoluzione tecnologica (incremento di efficienza dei motori e riduzione delle emissioni per unità di peso/potenza)

La città diffusa



Non sono efficaci:

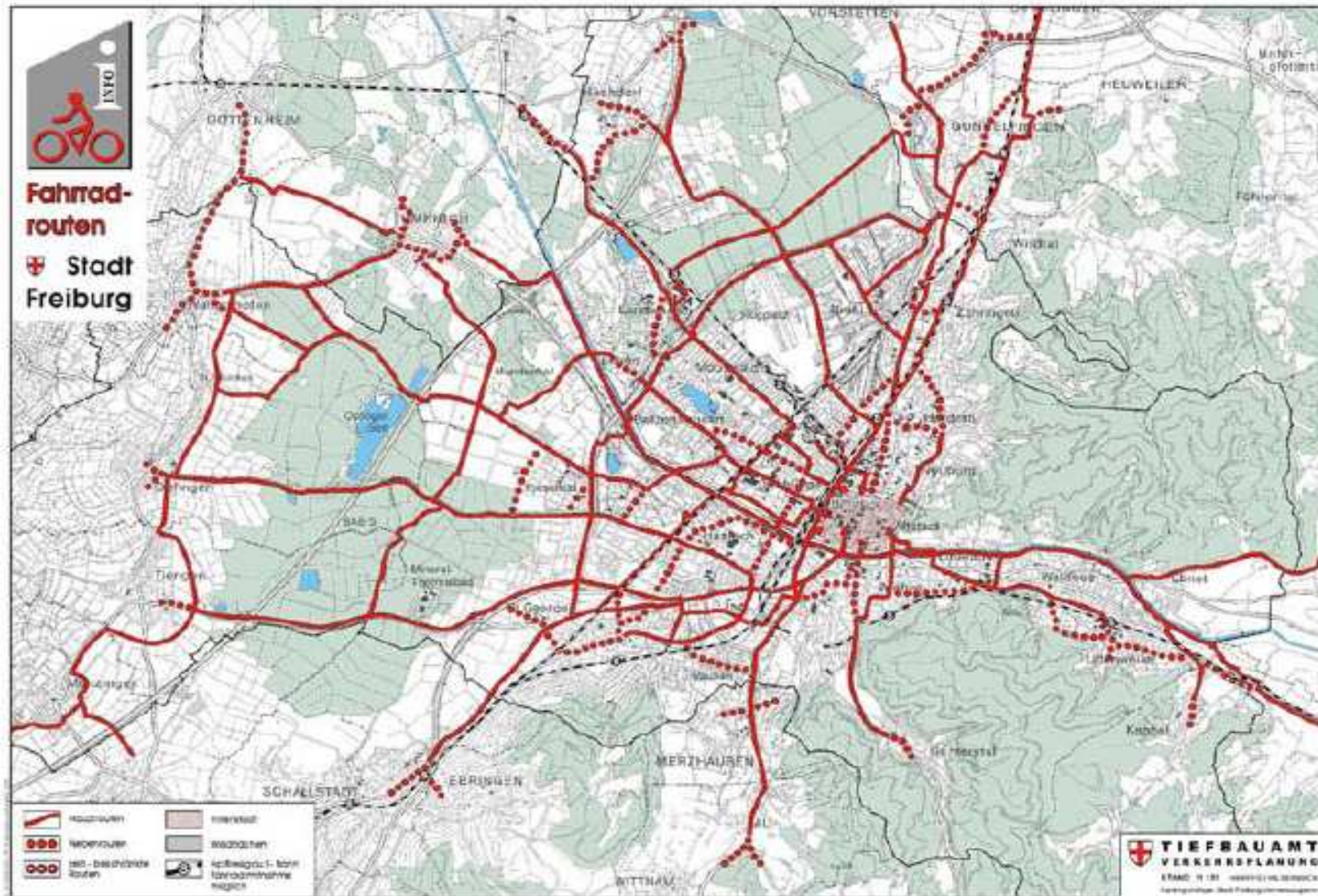
- aumentare la tassazione dei carburanti non genera rilevanti trasferimenti modali (l'auto sembra "imbattibile");
- aumentare l'offerta di trasporto pubblico si traduce in diminuzioni dei coefficienti medi di occupazione dei mezzi, con conseguente riduzione dei vantaggi unitari del trasferimento modale;
- inasprire i vincoli della pianificazione territoriale può determinare importanti effetti controintuitivi (ad es. spostamento di attrattori di traffico al di fuori dei centri urbani)

Risposte innovative: un mix integrato atto a:

- **incentivare**, ma anche **orientare**, l'innovazione tecnologica, attribuendo la giusta priorità agli obiettivi ambientali e sociali (es riduzione dei pesi e delle potenze);
- **ristrutturare l'offerta di trasporto**, regolando diversamente il trasporto privato/individuale e riqualificando il trasporto pubblico/collettivo: integrazione di tariffe e modale distinguendo tra linee di forza e linee di distribuzione (mobilità non motorizzata, integrazione di tariffe e di orari);
- individualizzare i mezzi **collettivi** (distribuzione)
- governare la domanda di mobilità, introducendo elementi operativi di "**disaccoppiamento**" fra crescita del traffico e sviluppo economico (segnali di costo, sostenere il trasporto collettivo, ridimensionare gli investimenti nel settore stradale)
- **programmare** l'urbanistica.

La prima innovazione è data comunque dalla capacità dei soggetti pubblici di gestire in modo coerente programmi di intervento complessi e multiscalari: una sfida forse **impossibile** nell'Italia **neoliberista** dei nostri giorni.

La mobilità ciclabile a Friburgo



Il modello del tubo

- Traffico visto come un fluido incompressibile (paradigma Lunardi)
- Aumento della lunghezza in funzione della velocità (distanza di sicurezza) e delle variazioni
- Bassa velocità = miglior scorrimento

La velocità come determinante delle emissioni

