

**CITTA' SANE E MOBILITA' SOSTENIBILE-**

*Contributo di Annita Serio-Direttore Federmobilità*

Come è noto, la crescente mobilità di persone e merci genera, per gli elevati volumi di traffico e per prevalenza del modo stradale, una serie di esternalità negative quali la congestione, l'incidentalità, l'inquinamento ambientale ed acustico che hanno coinvolto ed in molti casi sopraffatto, le aree urbane e metropolitane ( il costo da congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è quantificato in circa 9 miliardi di euro (DPEF 2009-2011) ) e le emissioni di gas serra sono cresciute nel nostro paese del 12% rispetto al 1990 a fronte di una contrazione in Europa nello stesso periodo di circa mezzo punto percentuale. La stretta relazione fra mobilità di persone e merci e salute dei cittadini è anche ampiamente dimostrata dagli innumerevoli dati sulla domanda di mobilità. Secondo recenti indagini sono 26 milioni gli italiani ossia il 46% della popolazione che ogni giorno si sposta da casa per ragioni di lavoro e di studio (Censis) e di questi 82,% circa preferisce l'auto privata ( Isfort) e le merci che vengono trasportate su strada sono ben l'85% del totale

In questi ultimi anni le componenti del problema (domanda di mobilità - offerta di servizi) sono state oggetto di numerose ricerche che hanno reso evidente la complessità e la dimensione del fenomeno e la necessità di potenziare e sviluppare il Trasporto Pubblico quale unico strumento per affrontare la critica situazione

E' opinione condivisa, tuttavia, che l'attuale organizzazione del sistema del trasporto pubblico non è in grado di dare risposte adeguate alle esigenze di mobilità e che le buone pratiche realizzate fino a ora in molte città italiane, pur avendo il merito di aver introdotto nuove forme di gestione della mobilità e aver contribuito all'aumento di sensibilità dei cittadini verso i temi ambientali e di salute pubblica, sono state insufficienti a determinare effetti significativi per la riduzione degli impatti negativi.

Da qui la consapevolezza diffusa della necessità di interventi di politiche strutturali che tengano conto della interdipendenza esistente fra esigenza di mobilità, scelte urbanistiche e infrastrutturali, volte al riequilibrio modale e al miglioramento dell'offerta del trasporto collettivo, quali:

- ✚ la definizione di un piano organico di investimenti per le infrastrutture, materiale rotabile e per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti,**
- ✚ azioni di promozione della pianificazione integrata riconducibile ai Piani della Mobilità (PUM) attraverso le misure infrastrutturali e gli interventi per l'ammodernamento delle modalità di trasporto, per l'efficienza aziendale, per l'integrazione tariffaria e per il governo della domanda della mobilità con l'uso di sistemi ITS**
- ✚ azioni di supporto per l'attuazione delle politiche del mobility manager**
- ✚ individuazione delle priorità per sicurezza Stradale e relativi finanziamenti**
- ✚ individuazione delle modalità di coordinamento dei soggetti coinvolti in procedure di finanziamenti, a partire dai ministeri, per ottimizzare l'uso delle risorse, semplificare le procedure, pianificare e integrare l'offerta dei servizi e gestire la domanda di mobilità**
- ✚ la definizione del sistema delle regole, alla luce dei principi comunitari e dei risultati condivisi dal Tavolo Interistituzionale per il TPL,**
- ✚ la soluzione organizzativa e finanziaria dei problemi legati ai servizi ferroviari (tra cui il finanziamento dei servizi gestiti da Trenitalia, il finanziamento degli interventi per la**

## **sicurezza delle ferrovie regionali, la definizione del ruolo degli enti territoriali nella programmazione dei servizi, ecc.).**

Tutto ciò deve essere comunque supportato da una forte azione di governance del sistema definendo gli strumenti coordinamento per superare le problematiche dovute alla presenza dei molteplici soggetti coinvolti che come è noto influisce negativamente sui tempi e sulla complessità dei processi di pianificazione realizzazione e gestione degli interventi e sulla ottimizzazione delle risorse disponibili

In altri termini, nella fase attuale, assume valore strategico la capacità dei soggetti regolatori di creare, in una logica di sistema integrato, le condizioni per una mobilità sostenibile, attraverso forme innovative di coordinamento pianificatorio e organizzativo-gestionale in grado di assicurare l'indispensabile integrazione delle politiche per la riduzione dei costi ambientali.

La realizzazione e la gestione di un sistema integrato è, infatti, il risultato di un insieme di interventi complessi riferibili sul piano della responsabilità a più soggetti e a una pluralità di fonti di finanziamenti. e pertanto presuppone la definizione chiara di responsabilità e compiti di ciascuno degli attori, individuando, là dove è possibile, i soggetti in grado di realizzare gli obiettivi che da anni sono indicati come prioritari anche attraverso l'accentramento delle responsabilità di gestione

Si pensi ad esempio alle difficoltà per l'integrazione dei diversi modi di trasporto (terra-mare, trasporto ferroviario-gomma) all'attenzione che occorre riservare al trasporto merci in ambito urbano e ai non trascurabili problemi determinati dalla domanda di media e lunga percorrenza del trasporto merci specialmente in prossimità delle grandi aree urbane e delle aree industriali, alle difficoltà di far dialogare i diversi sistemi tecnologici insistenti su un territorio, alla necessità di migliorare l'accessibilità ai luoghi di lavoro, studio, servizi pubblici ecc.. intervenendo sia con misure per la regolazione del traffico che con iniziative in grado di ridurre l'esigenza degli spostamenti individuali, ecc

Inoltre, con particolare riferimento al trasporto pubblico locale, si pensi ad esempio alle *difficoltà di rapporti e alle differenti modalità di approccio delle problematiche gestionali* che sono emerse in sede di applicazione del D. Lgs 422/97 e alla *rilevanza del contratto di servizio ai fini della necessaria trasparenza nella relazione enti/gestori/cittadini e della separazione tra le funzioni di indirizzo - controllo- gestione*

Su quest'ultimo aspetto si richiama l'attenzione sulla complessità dei ruoli della filiera istituzionale delle competenze e delle responsabilità disegnata dalle norme citate in rapporto, ad esempio, alla sentita esigenza di un costante monitoraggio degli standard di qualità dei servizi e di una pianificazione dei servizi che superi l'ambito urbano e si estenda anche ai territori da cui originano gli spostamenti.

In tal senso potrebbe essere utile supportare l'attuale modello organizzativo con nuovi strumenti per assicurare una maggiore interdipendenza pianificatoria fra le Regioni (che hanno la responsabilità di pianificare il sistema del trasporto pubblico locale e di definire i servizi minimi con logiche ispirate all'intermodalità, alla tutela ambientale, alla qualità delle prestazioni, alla compartecipazione e condivisione non solo con i soggetti istituzionali locali, ma anche con tutti i diversi portatori di interessi diffusi) e gli Enti Locali (Province e Comuni) che hanno una responsabilità di carattere prevalentemente gestionale ed amministrativo introducendo concetti nuovi come la valutazione ambientale degli interventi programmati

Da ultimo alcune considerazioni sulla estrema rilevanza, per la vivibilità di una città, delle scelte individuali in tema di mezzi di trasporto utilizzati e numero degli spostamenti.

Sull'argomento sono disponibili numerosi approfondimenti ed esperienze anche importanti (politiche per regolare la sosta e gli accessi nei centri storici, ecc..) che non e' il caso di citare, mentre poco e' stato fatto per la valutazione degli effetti sul numero degli spostamenti che potrebbero derivare da una diversa organizzazione dei servizi che una citta' presta (sanitari e amministrativi ecc..) e di alcune attivita' (telelavoro)

Il maggiore uso della telefonia e di internet ad esempio, nel facilitare i rapporti fra pubblica amministrazione-cittadini con la diffusione dei servizi on line non solo riduce i disagi che si devono affrontare per il rilascio di certificati, risultati di analisi cliniche ecc ma soprattutto determina la riduzione del numero degli spostamenti con effetti indiretti ma positivi per salute dei cittadini