



# News ed eventi

## Mobilità urbana: esperienze a confronto

TeMA  
01.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 3 - No 1 - marzo 2010 - pagg. 89-92

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

### a cura di Floriana Federica Ferrara

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [floriana.ferrara@gmail.com](mailto:floriana.ferrara@gmail.com); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### In questo numero

Cosa hanno in comune Bolzano, Copenaghen e New York lo rivelano i recenti orientamenti in tema di mobilità urbana contenuti in piani e report di recente approvazione e pubblicazione. Questi ultimi, ponendosi come riferimento archi temporali dai 5 ai 20 anni, si configurano come documenti a carattere strategico.

Si parte con Bolzano, esempio virtuoso, su scala nazionale, per la rete di piste ciclabili presente. Oltre ad un'ulteriore sviluppo della rete, si prevede il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle piste stesse come incentivo per un uso sempre maggiore del mezzo. Insieme alle due ruote, viene ipromosso il trasporto su ferro tramite la realizzazione di due nuove tramvie capaci di servire circa il 75% della popolazione cittadina.

### Urban Mobility: Experiences in the World

Altra iniziativa è il recupero degli spazi pubblici, come luoghi di incontro, riconosciuti come un importante elemento per il miglioramento della qualità della vita in ambito urbano.

Ancora ciclabilità urbana e sicurezza delle piste nell'esperienza di Copenaghen. Questa città, che con i suoi 350 km di piste si pone come riferimento a livello europeo in termini di mobilità sostenibile, aspira a diventare un ecometropoli per il 2015 e nel frattempo organizza, tra i tanti, un evento nel mese di giugno dedicato appunto alle due ruote (v. riquadro in basso) rivolto ad esperti di ciclabilità, pianificatori, amministratori locali e organizzazioni non governative, per discutere sulle potenzialità e le sfide di questa modalità di trasporto.

Molto sentita risulta comunque l'esigenza della sicurezza delle piste ciclabili e, a tal proposito, numerose iniziative sono in corso di realizzazione ed altre sono previste.

Coerentemente alla sua dimensione di "metropoli", più complessa è invece il programma di mobilità adottato da New York.

Alla ciclabilità, a cui viene comunque dato ampio spazio in quanto modalità di trasporto alternativa e sostenibile, si affiancano linee di autobus "veloci" grazie a dispositivi semaforici che danno la precedenza all'autobus stesso, corsie preferenziali per autobus o ancora sistemi per velocizzare la salita dei passeggeri a bordo del mezzo riducendo i tempi relativi al pagamento del biglietto. A questo va aggiunto il potenziamento della rete su ferro tramite la realizzazione di una nuova linea metropolitana e gli studi sulla realizzazione di tramvie sul modello di San Francisco.

Le iniziative di New York sulla mobilità continuano con l'incentivazione dell'uso di taxi collettivi, mentre, in termini di miglioramento della qualità della vita urbana, l'apertura di nuove isole pedonali, dopo il successo registrato da Times Square, viene approvata.



Intelligent roads 2010  
Conference devoted to pay per use and urban solutions for urban traffic problems  
15-16 April, 2010  
Berlin-European Telematic Factory  
tutte le info sul sito:  
[http://www.ertico.com/en/events/20100217\\_01.htm](http://www.ertico.com/en/events/20100217_01.htm)



Velo-city Global 2010  
22-25 June 2010  
Copenhagen  
tutte le info sul sito:  
<http://www.velo-city2010.com/>

### Sicurezza sulle piste ciclabili e incremento del trasporto pubblico nel PUM di Bolzano

Il tema della sostenibilità nelle politiche della mobilità della città di Bolzano viene oggi riconfermato come centrale nel Piano Operativo del PUM 2020, redatto in conformità a quanto previsto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001) e delle Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2005).

La sostenibilità ambientale viene perseguita essenzialmente puntando al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico sia in termini quantitativi, incrementando ad esempio il servizio sulle linee ferroviarie, che in termini qualitativi, potenziando al massimo la multimodalità.

Con riferimento a quest'ultima, un elemento chiave è rappresentato dalle due tramvie di nuova realizzazione che riusciranno, secondo le previsioni, a servire circa il 75% della popolazione cittadina. La prima, attraversando le zone più densamente popolate della città, servirà il tratto Casanova-Ferrovia, con uno sviluppo totale di 5,9 km e 20 fermate opportunamente dislocate sul tracciato urbano, di cui tre sono nodi di interscambio con altri vettori di trasporto pubblico e con la mobilità privata.

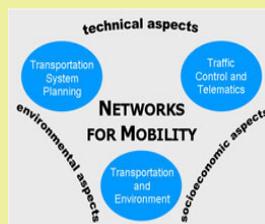
La seconda collega Bolzano al comune di Caldaro, sviluppandosi su un percorso totale di 16 km.

L'altro elemento centrale del PUM è rappresentato dalle piste ciclabili che si estendono complessivamente su un percorso di 48 km e grazie al quale Bolzano rappresenta un esempio su scala nazionale. Nonostante questo, nuovi investimenti sono previsti per il completamento della rete, la realizzazione di nuovi ponti pedociclabili ma soprattutto il miglioramento della sicurezza con particolare riferimento alle intersezioni stradali (illuminazione, pavimentazione, rispetto degli angoli di visibilità, introduzione dei sistemi di rallentamento). Infine il Comune ha introdotto, con l'approvazione del PUT un importante principio: per ogni nuovo parcheggio realizzato in sotterraneo dovrà essere eliminato uno in superficie.

L'obiettivo finale è il recupero degli spazi aperti affinché possa essere restituita a questi la loro funzione di spazi pubblici come luogo di incontro, intrattenimento, gioco e tempo libero, ossia come elemento per il miglioramento della qualità della vita in ambito urbano.



Ultimo obiettivo del PUM di Bolzano è dunque quello di migliorare l'attrattività della città, riducendo il traffico automobilistico nelle zone residenziali, garantendo al contempo un alto livello di mobilità tramite il potenziamento del trasporto pubblico e ottenendo così una riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>.



5th International Symposium:  
Networks for mobility 2010  
30 Sept -01 Oct  
Stuttgart, Germany  
Tutte le info sul sito:  
<http://www.uni-stuttgart.de/fovus/Symposium/Program.html>



European Transport Conference 2010  
11-13 October 2010  
Glasgow, Scotland, UK.  
Tutte le info su  
<http://abstracts.etcproceedings.org/index.php>

## Una "green vision" per la mobilità urbana di Copenaghen

Copenaghen aspira a diventare un'ecometropoli entro il 2015 e di dimostrare così alle altre capitali europee come un ambiente urbano "più verde" possa migliorare la qualità della vita negli aspetti pratici.

Questo ambizioso progetto ha alle spalle una complessa "vision" articolata in quattro temi tra cui uno relativo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, e quindi del traffico veicolare, e l'altro fortemente incentrato a migliorare la ciclabilità urbana anche in termini di sicurezza.

Copenaghen detiene probabilmente già il primato su scala europea per ciò che concerne l'uso delle biciclette come mezzo di trasporto. La percentuale di cittadini che sceglie di spostarsi con la bici per raggiungere il posto di lavoro o di studio si aggira infatti intorno al 36%, configurando tale modalità come un aspetto identitario della città.

In ogni caso, cresce la domanda per nuove piste (nonostante i 350 km già presenti), anche di maggiore larghezza, ponti ciclopedonali (uno è in realizzazione sull'Agade), semafori dedicati e nuovi sistemi per il parcheggio soprattutto in corrispondenza dei nodi di interscambio come ad esempio le stazioni ferroviarie. La popolazione infatti risulta estremamente consapevole dei numerosi vantaggi offerti da questa tipologia di trasporto soprattutto in termini di tempo risparmiato, rispetto a quello speso nel traffico



automobilistico, e costi. Al fine quindi di consacrare ufficialmente Copenaghen come città ideale per le due ruote, sono tre gli obiettivi per il 2015:

- Portare a 50 la percentuale di popolazione che compie gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio con la bicicletta;
- Ridurre almeno del 50% il numero di ciclisti seriamente feriti in incidenti stradali;
- Assicurare che almeno l'80% dei ciclisti si senta sicura nel traffico.

Il tema della sicurezza è dunque particolarmente sentito. In particolare, al fine di ridurre il rischio di incidenti, alcune intersezioni sono state riviste, al fine di dare la precedenza ai ciclisti, le linee di stop per gli automobili sono stati distanziati di cinque metri rispetto a quelle per i ciclisti e i semafori temporizzati diversamente per ciclisti e automobilisti in maniera da privilegiare la partenza dei mezzi a due ruote e renderli quindi più visibili. Report annuali sono realizzati per monitorare lo stato di avanzamento del raggiungimento degli obiettivi suddetti.

International Transport Forum  
A global response to the  
challenge of transport  
26-28 May 2010  
Leipzig

tutte le info sul sito:  
<http://www.internationaltransportforum.org/>



ICSUTE  
International Conference on Sustainable  
Urban Transport and Environment  
28-30 June 2010, Paris, France  
Tutte le info sul sito: <http://www.waset.org/conferences/2010/paris/icsute/>



**La Green Revolution di New York**

La Grande Mela diventa "verde". Il report 2009 "Sustainable Street" sull'omonimo piano strategico lanciato nel 2008 dal Dipartimento di Trasporti (DOT) di New York per un sistema di trasporto più sostenibile, lo conferma.

I risultati presentati sono infatti coerenti con le politiche presentate dal sindaco Bloomberg per il PlaNYC 2030, documento nel quale, la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico più dinamico, la promozione di modalità più sostenibili di trasporto (puntando in tal senso sul potenziamento della rete di piste ciclabili per soddisfare un numero maggiore di utenti e sull'incentivazione del trasporto su ferro), vengono presentate come politiche strategiche per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Tra le iniziative già realizzate per incentivare l'uso del trasporto pubblico si cita l'inaugurazione del "Select Bus Service" (SBS) in qualità di prima generazione del più vasto progetto Bus Rapid Transit in alcune principali arterie come ad esempio, nel Bronx (Fordham road) e a Manhattan (34° strada). Il progetto, tramite la possibilità di munirsi del titolo di viaggio prima di salire sul mezzo, la creazione di nuovi percorsi dedicati ai bus e l'introduzione di semafori temporizzati in maniera da dare precedenza ai bus, punta a rendere il servizio più rapido ed efficiente. Con riferimento alla ciclabilità, nel giugno 2009 è stato raggiunto l'ambizioso obiettivo di costruire 200 miglia di piste ciclabili nei cinque quartieri di NY in soli tre anni, oltre a realizzare tratti fisicamente distinti dalla sede viaria ordinaria dedicata al traffico automobilistico. Questa tendenza è stata confermata dai progetti previsti per il 2010 in termini di adeguamento di altre arterie, come ad esempio Flushing Avenue, in cui la separazione tra i due flussi verrà realizzata tramite un filare di alberi e piante.

Il potenziamento dell'offerta e delle condizioni delle piste ciclabili in termini di sicurezza, ha infatti come scopo ultimo quello di educare il cittadino a considerare la bicicletta come un vero e proprio mezzo di trasporto e non solo come un'occasione ricreativa.

Altra politica strategica si riferisce al potenziamento del trasporto su ferro e alla sua integrazione nella rete di



trasporto della città. Oltre alla realizzazione di una nuova linea metropolitana, una direttrice Nord-Sud lungo la Seconda Avenue, sono in corso, sull'esempio di San Francisco, studi di fattibilità relativi a tramvie. Il primo progetto riguarda una linea di superficie sulla 42° strada che potrebbe estendersi fino a diventare una circolare intorno a tutta Manhattan per un percorso totale di circa 61 miglia.

Infine, con l'obiettivo di ridurre il quantitativo di auto in circolazione, è stato incentivato l'uso di taxi collettivi tramite il rilascio di autorizzazioni nei principali parcheggi come le stazioni ferroviarie Grand Central and Penn Station e il terminale degli autobus di lunga percorrenza Port Authority Bus Terminal.

Il restyling dell'immagine di New York in chiave di sostenibilità e di restituzione di spazi collettivi ai cittadini, viene completato con l'incremento delle aree chiuse al traffico. Dopo il successo di Times Square, le aree candidate come nuove isole pedonali sono Fulton Street e Nassau Street nella City finanziaria di Wall Street, Finn Square nel quartiere di Tribeca e Astor Place vicino ai campi della New York University.

**Referenze immagini**

L'immagine di Bolzano è tratta dal sito [www.passepartour.com/](http://www.passepartour.com/); quella a pag. 91 dal sito [http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/413\\_cykelpolitik\\_uk.pdf](http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/413_cykelpolitik_uk.pdf). Le immagini di NY di pag. 92 sono tratte dal report "Sustainable Street 2009" del Department of Transport di NY.