



News ed eventi

Le Capitali Verdi Europee: modelli di mobilità sostenibile

European Green Capitals: Models of Sustainable Mobility

a cura di Rosa, Alba Giannoccaro

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: rgiannoccaro@gmail.com; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Attualmente in Europa quattro cittadini su cinque vivono in città. Nelle aree urbane si concentrano quindi la maggior parte delle sfide ambientali della nostra società e l'istituzione del premio "Capitale Verde Europea" è quanto mai attuale per promuovere l'impegno ed i risultati innovativi che alcune città europee sono riuscite a riportare negli ultimi 5 anni.

Il premio si colloca in un quadro politico definito dalla Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano del 2006. Con tale documento l'UE stabilisce misure di cooperazione e linee direttive volte al miglioramento dell'ambiente urbano prevedendo la creazione di comunità sostenibili che sviluppino azioni e che vertono essenzialmente allo scambio di esperienze e alla diffusione delle informazioni,

favorendo le migliori pratiche di gestione locale attraverso un approccio più integrato.

In tal senso il premio è finalizzato da una parte ad omaggiare quelle città che hanno raggiunto il record in elevati standard ambientali, fornendo un modello di migliori pratiche, e dall'altro ad incoraggiare le altre ad impegnarsi in azioni ambiziose in grado di migliorare l'ambiente e lo sviluppo sostenibile.

Il premio "Capitale Verde Europea" è il risultato di un'iniziativa presa da 15 città europee (Tallin, Helsinki, Riga, Vilnius, Berlino, Varsavia, Madrid, Ljubljana, Praga, Vienna, Kiel, Kotka, Dartford, Tartu e Glasgow) e l'Associazione delle città estoni il 15 maggio 2006 a Tallinn, in Estonia.

Tre città europee con più di 200.000 abitanti, Stoccolma, Amburgo, Vitoria-Gasteiz, si sono distinte per l'impegno e l'innovazione introdotta per migliorare l'ambiente, l'economia e la qualità della vita dei loro abitanti, ricevendo il titolo di "Capitale Verde Europea" rispettivamente per il 2010, per il 2011 e per il 2012.

In particolare tra i temi in oggetto di valutazione (mobilità, qualità dell'aria, gestione dei rifiuti, uso sostenibile del territorio e governance locale) risultano interessanti i sistemi di mobilità alternativa e sostenibile che esse hanno già attuato o che hanno in programma.

Nello sviluppo urbano e sostenibile di tali città, la mobilità viene considerata più che mai l'elemento di interazione tra i materiali urbani ed i suoi abitanti e quindi il suo miglioramento e rinnovamento in chiave ambientale è fondamentale per l'intero sistema urbano.

Le politiche di sostenibilità dei trasporti in queste città hanno avuto successo grazie all'applicazione integrata delle diverse tipologie di intervento sull'infrastruttura della mobilità e sull'ambiente.



Green mobility 2011
21-23 settembre 2011
Beijing, Cina
tutte le info sul sito:
<http://evhub.in/events>



Electric Vehicles:
Land-Sea-Air- Europe 2011
28 giugno - 29 giugno 2011
Stuttgart, Germania
Tutte le info su
<http://www.idtechex.com/>

TeMA
02.11

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 4 - No 2 - giugno 2011 - pagg. 137-140

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

© Copyright dell'autore.

Un modello per il Nord Europa: Stoccolma 2010

Il modello di Stoccolma, prima "capitale verde europea", si basa sul principio che gli aspetti ambientali devono essere integrati sempre ed ovunque. Migliorare l'ambiente minimizzando l'impatto ambientale e riducendo al massimo i livelli di emissioni di carbonio sono le questioni ed i principali obiettivi che la città sta affrontando in maniera multi-scalare e multi-disciplinare.

La città di Stoccolma ha una rete di trasporti pubblici locale e regionale altamente sviluppata: più di 670 milioni di spostamenti l'anno sono realizzati su una rete pubblica formata da 1.900 autobus e 1.000 vagoni di treni e di metropolitana e circa il 90% dei residenti di Stoccolma vive a non più di 300 metri dal trasporto pubblico. Durante le ore di punta, il 78% degli spostamenti per il centro città sono effettuati da mezzi pubblici. Tali spostamenti sono in costante aumento, mentre il numero di spostamenti in auto è in calo. Dal 2007, l'amministrazione ha imposto una tassa in entrata ed in uscita dal centro città su tutti i veicoli privati immatricolati in Svezia nei giorni feriali (dalle 6.30 alle 18:29) obbligando i cittadini ad usare il mezzo pubblico o alternativo e arrivando così a tagliare il 10-15% di traffico e le emissioni di gas inquinanti. Parallelamente già dal 1994, Stoccolma ha condotto una campagna attiva per promuovere i veicoli ecologici da introdurre sul mercato, fornendo anche la città di infrastrutture adeguate per il loro rifornimento e arrivando al 40% delle vendite. Oggi quindi tutti gli autobus del centro città operano con biogas o etanolo, il 50% di camion dei rifiuti e il 40% dei taxi consumano biocarburanti o ibridi. Il trasporto pubblico di Stoccolma utilizza circa 400 autobus ad etanolo ed alcuni ad etanolo misto, costituendo la più grande "flotta" di etanolo nel mondo. L'obiettivo è che entro il 2025, tutti i trasporti pubblici funzionino a combustibile fossile. Inoltre nel corso dell'ultimo decennio, il numero di spostamenti in bicicletta da parte dei residenti di Stoccolma è arrivato al 75% in città e al 68% nel centro città. Tale fenomeno è dovuto anche all'espansione delle piste ciclabili (760 km), insieme al crescente interesse verso il benessere fisico. Oltre a viaggiare su corsie separate i cittadini utilizzano le strade locali, rese più sicure dal limite di velocità (30 km/h). Diverse stazioni sparse in tutta la città ne permettono l'affitto a basso costo.



Green Car Korea
28- 30 settembre 2011
Gwangju, South Korea
Tutte le info sul sito:
<http://www.greencar.or.kr/>



Clean Energy Vehicles China 2011
Expo & Conference - CEV 2011
19 -21 ottobre 2011
Shanghai, China
tutte le info sul sito:
<http://www.cevchina.com/Cn/>

Un modello per il Centro Europa: Amburgo 2011

Il programma verde di Amburgo si scontra da un lato con la connotazione fisica e percettiva di una metropoli definita da una grande quantità di spazi verdi ed acqua, dall'altro con la connotazione produttiva di uno dei centri economici ed industriali più importanti d'Europa, polo logistico del Nord Europa in continua crescita. Obiettivo di questi ultimi anni è stato quindi agire responsabilmente a tutela dell'ambiente in una città "vivibile" ed industriale allo stesso tempo. Amburgo attrae 300.000 pendolari ogni giorno. Il sistema del trasporto pubblico, quindi fondamentale per il funzionamento della metropoli, risale a circa un secolo fa (1911) quando è nata *Hamburg Hoch*, la più antica società nel mondo di gestione integrata del servizio di mobilità pubblica, che oggi copre l'intera regione metropolitana. Amburgo ha iniziato ad alimentare gli autobus con celle a combustibile nel 2003 quando i passeggeri erano 535 milioni l'anno (attualmente se ne contano 656 milioni) possedendo oggi la più grande quantità al mondo di autobus alimentati ad idrogeno, ancora in espansione. Per ogni mezzo pubblico ci sono 920 celle a combustibile che trasformano l'idrogeno in energia elettrica e presto sarà realizzato nel porto la più grande stazione di rifornimento ad idrogeno d'Europa, che produce idrogeno dall'energia solare ed eolica. I tram saranno reintrodotti nel 2014 e da novembre 2011 ci sarà un aumento del numero di taxi di piccole dimensioni (smart



Intelligent Cities Expo
08-10 novembre 2011
Amburgo, Germania
Tutte le info sul sito:
[http://www.intelligentcitiesexpo.com/
conference-programme](http://www.intelligentcitiesexpo.com/conference-programme)



Train of ideas
aprile - settembre 2011
Amburgo, Copenhagen, Malmö, Gothenburg,
Oslo, Zurigo, Monaco, Varsavia, Riga, Tallinn,
Vienna, Barcelona Marsiglia, Nantes, Parigi,
Bruxelles, Amsterdam, Antwerp
Tutte le info sul sito:
<http://hamburggreencapital.eu/train-of-ideas/>



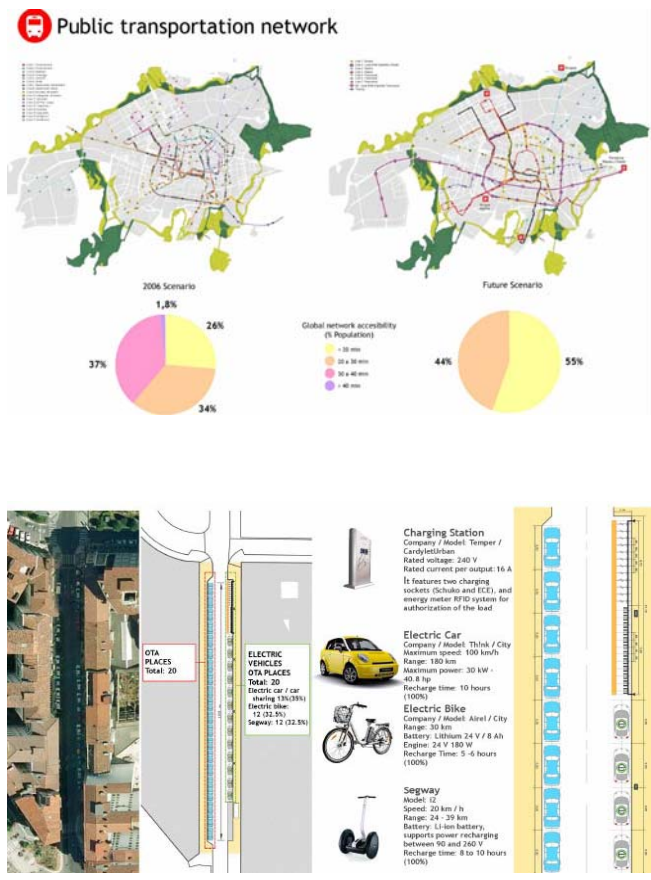
cars) economiche e a minori emissioni di CO2. Dal 2009, il programma StadtRAD ha sviluppato una rete di 71 stazioni per bici in città, con 1000 biciclette e 53000 utenti. Amburgo ha già 1 800 km di piste ciclabili e l'obiettivo è quello di aumentare il traffico ciclabile dal 12% (nel 2008) al 18%, attraverso la realizzazione di nuove piste ciclabili e stazioni per il noleggio. Terzo per grandezza ed importanza in Europa, classificato come il migliore tra gli otto porti nord-europei dalle compagnie di navigazione internazionali, il porto di Amburgo è consapevole che economia ed ecologia vanno di pari passo, e le infrastrutture che circondano il porto rispecchiano questa filosofia: il risparmio energetico non solo conserva l'ambiente, ma riduce anche i costi di gestione. Questo spiega perché, nonostante la crisi economica mondiale, nel 2010 il porto ha raggiunto una crescita ulteriore del 9,8%.

Un modello per il Sud Europa: Vitoria-Gasteiz 2012.

Vitoria-Gasteiz, città compatta a dimensione pedonale, ha una lunga esperienza nello sviluppo e nell'attuazione di politiche urbane atte al raggiungimento di un modello di città sostenibile. Circa l'80% di suoi abitanti lavora in città e la mobilità pedonale è il mezzo più popolare. Prima del Piano della Mobilità Sostenibile e del Piano dello Spazio Pubblico (2008) la città aveva due disfunzioni in termini di mobilità urbana: la ripartizione modale (37% per i veicoli privati e 8% per il trasporto pubblico) e l'uso delle strade pubbliche (64% per il traffico automobilistico ed il 36% per la mobilità pedonale). Le politiche attuate hanno cercato di invertire la tendenza dell'uso dell'auto privata attraverso la realizzazione di una nuova rete di tram e autobus, con un progetto di percorsi, di soste e di sistemi di supporto: 2 linee di tram, 4 linee di autobus, 20 piattaforme, 6 "parks and ride" per 5500 nuovi posti auto.

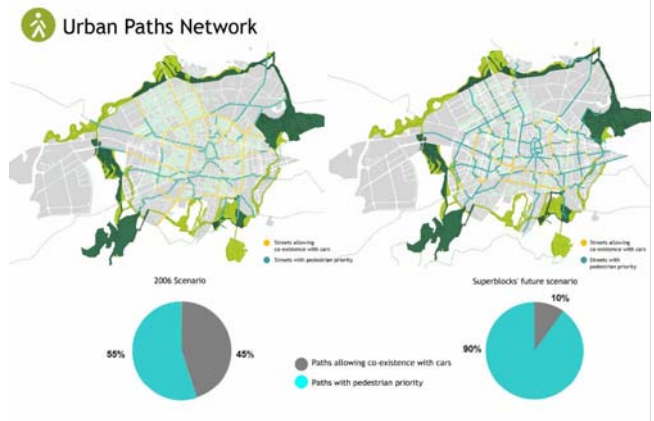
Tale progetto sostituisce alle diciassette linee con frequenza di 20-30 minuti, le nove linee con frequenza di 10 minuti che coprono anche i nuovi quartieri. Di conseguenza gli spostamenti con il mezzo pubblico per mese sono aumentati del 45%. La velocità del servizio è migliorata del 14,5% ed è stato ridotto il consumo del carburante del 6%. Il servizio tram è stato concepito in una politica di trasporto intermodale, essendo i suoi percorsi complementari a quelli offerti dal servizio di autobus.

Il lavoro di trasformazione inoltre ha proseguito nella costruzione della rete pedonale e ciclabile, con circa 16 km di piste ciclabili nuove. L'uso della bicicletta è passata da 1,4% nel 2001 a 3,3% nel 2006 con una media di 18.000 corse giornaliere. Oggi ci sono quasi 97 km di piste ciclabili in città e 91 km lungo la Greenbelt. Si prevedono altri 30,7km per il 2015. Inoltre la città ha messo a disposizione un sistema di biciclette ad uso pubblico e gratuito, composto da 17 stazioni (il cui numero è previsto aumentare a 35) collocate in punti strategici della città con circa 350 biciclette. Sono previsti e finanziati 1105 nuovi parcheggi per 8858 biciclette. L'offerta totale arriverà a 13565



parcheggi. Un altro elemento chiave dei Piani è stata la riorganizzazione di una nuova rete di mobilità urbana a partire dall'isolato super-blocco del centro storico per poi estendersi all'intera città. Questa strategia classifica le strade per uso carrabile (esterne al super-blocco) e per priorità pedonale (interne al super-blocco), con lo scopo di dissuadere il traffico privato limitando l'accesso ed il parcheggio su strada all'interno della zona di pertinenza. Con tale modello lo spazio pubblico arriverà al 76% e i percorsi pedonali al 60% della superficie pubblica.

Nel 2003, il Piano Generale Urbano ha previsto un sistema ecologico di percorsi per uso ludico, sportivo e turistico che connette gli spazi verdi della città: parchi, foreste, aree periferiche e verde urbano. Infine Vitoria-Gasteiz sta elaborando una strategia per promuovere l'e-mobility, attraverso innovazione tecnologica, incentivi fiscali e campagne di comunicazione. Il progetto pilota prevede la messa in funzione di quattro veicoli elettrici, gestiti da un gruppo di cittadini con il modello car-sharing, e diversi punti di ricarica con 40 posti auto per auto, biciclette, monopattini, ecc.



Referenze immagini
Tutte le immagini sono tratte dal sito web: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>