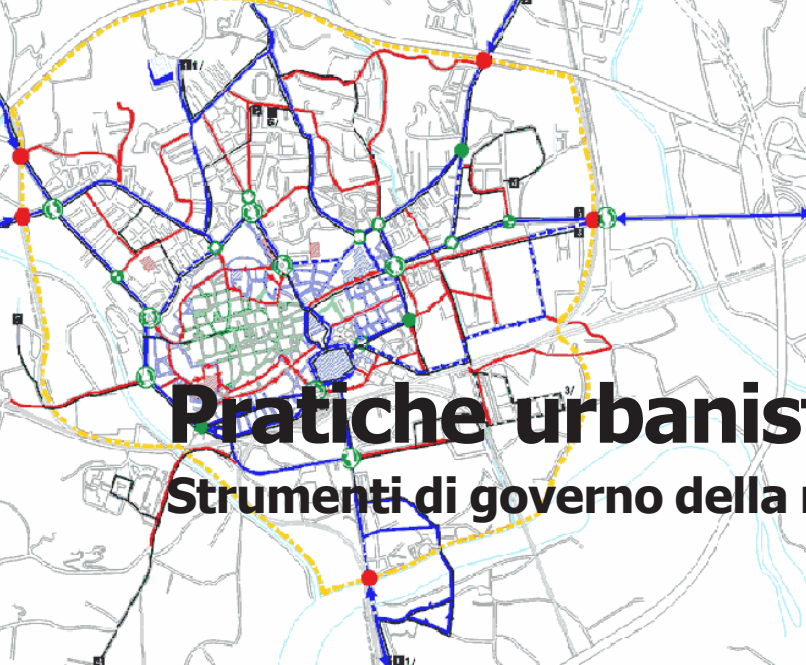




TeMA
01.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>

ISSN 1970-9870

Vol 3 - No 1 - marzo 2010 - pagg. 81-84

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

© Copyright dell'autore.

Pratiche urbanistiche

Strumenti di governo della mobilità alla scala urbana

Mobility Plan at Urban Scale

a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fiorella.deciutiis@unina.it

In questo numero

Sempre più oggi il governo della mobilità alla scala urbana assume carattere prevalentemente strategico, proponendo soluzioni ai problemi della mobilità attraverso azioni integrate sul sistema nel suo complesso. La congestione da traffico automobilistico, l'inquinamento acustico e atmosferico, la carenza del trasporto pubblico urbano, la scarsa capacità di trasporto di persone e merci appaiono come invarianti che caratterizzano la mobilità urbana in città a differenti latitudini e con caratteristiche dimensionali, funzionali, ed economico-sociali diverse, cui i piani della mobilità sono chiamati a dare risposta con un approccio sistemico e azioni integrate. Per esempio, il Piano Urbano della Mobilità di Seattle punta al generale miglioramento dell'accessibilità urbana attraverso la definizione di soluzioni integrate alternative alla principale infrastruttura che ad oggi attraversa la città: il viadotto

Alaskan Way. L'obiettivo è di rendere più sicura la circolazione urbana (il viadotto ha subito numerosi danni in seguito al terremoto che ha colpito la città nel 2001), ma altrettanto efficiente, e di restituire ad alcune zone della città qualità urbana. Il Piano Urbano della Mobilità di Perugia, invece, punta al generale miglioramento della mobilità cittadina attraverso un'azione sinergia che investe quattro aspetti principali: la viabilità, il sistema della sosta, il trasporto pubblico urbano e la mobilità dolce. Il piano urbano della mobilità di Brasilia, infine, punta fortemente a contrastare l'uso dell'automobile, che rappresenta il mezzo di trasporto più utilizzato in città, migliorando e potenziando il trasporto pubblico che si presenta inefficiente, inadeguato e poco sicuro ed è utilizzato esclusivamente da quella parte di popolazione che vive in condizioni di indigenza.

La tendenza più diffusa oggi nel governo della mobilità urbana appare il ricorso a soluzioni integrate con azioni sinergiche sul trasporto pubblico, sulla sosta, sul sistema della viabilità.



Urban Mobility Plan di Seattle

Il Piano Urbano della Mobilità (UMP) di Seattle, messo a punto dall'amministrazione cittadina con il Dipartimento dei Trasporti di Seattle, il Dipartimento dei Trasporti di King County e il Washington State Department of Transportation, è in vigore dal 2008 e si configura come uno strumento in grado di governare con un approccio integrato l'accessibilità di persone e merci e lo sviluppo economico della città.

La città di Seattle è il cuore economico e culturale del Pacifico nord-occidentale. Lavoratori e residenti, shoppers e turisti, merci e servizi si incrociano ogni giorno nella zona centrale della città. Si prevede che il Seattle Central Business District, il più grande centro di occupazione dello Stato, raggiunga circa 30.000 posti di lavoro entro il 2030 e nello stesso periodo, per la popolazione cittadina si ipotizza un aumento di quasi il doppio. L'amministrazione cittadina, in seguito al terremoto Nisqually che ha provocato numerosi ingenti danni all'Alaskan Way, viadotto che divide il lungomare di Seattle dal cuore della città, ha messo in campo una strategia volta all'individuazione di soluzioni alternative al viadotto, più sicure ed altrettanto efficienti. Questa strategia è ripesa, quindi, nel Piano

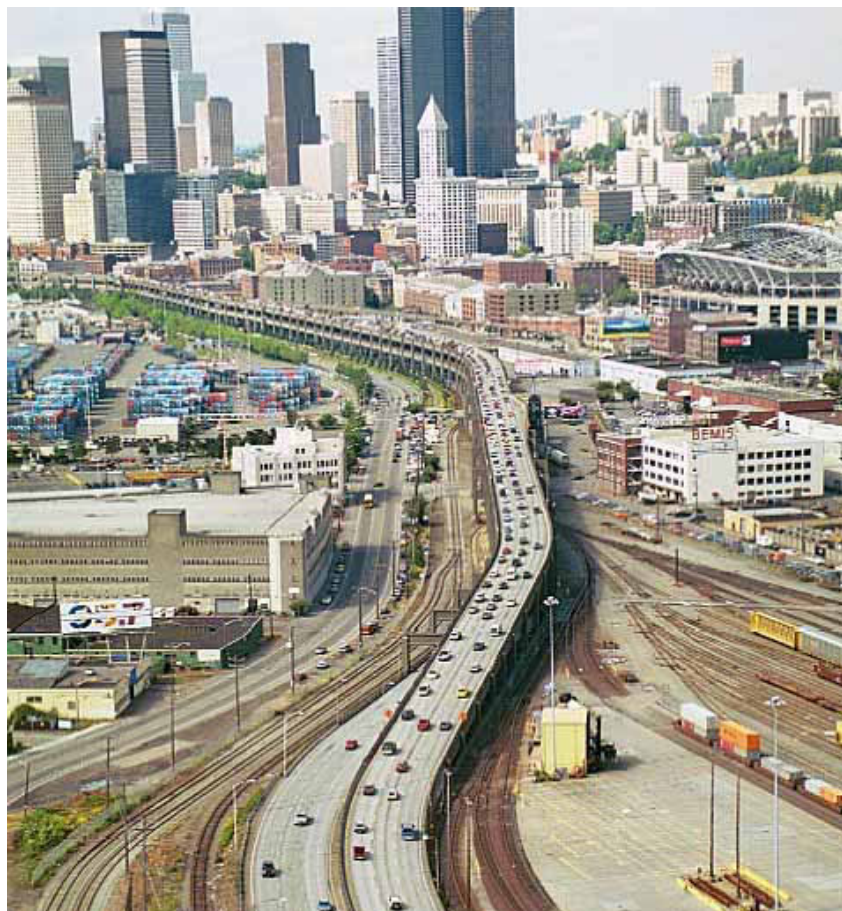
Urbano della Mobilità il cui obiettivo primario è quello di sviluppare una configurazione alternativa del sistema della mobilità urbana con l'eliminazione del viadotto.

La formazione del piano è frutto di un processo di collaborazione, ancora in itinere, tra la città di Seattle, King County e dello Stato di Washington, con l'obiettivo di definire le soluzioni alternative al viadotto e individuare un ventaglio di interventi finalizzati al generale miglioramento dell'accessibilità urbana.

Il ventaglio delle alternative sarà valutato utilizzando un insieme coerente di obiettivi e scopi e attraverso misure di valutazione, messe a punto congiuntamente dalle tre principali agenzie coinvolte nel processo di collaborazione - Dipartimento dei Trasporti di Seattle, Dipartimento dei Trasporti di King County e WSDOT.

In particolare tutte le possibili alternative prospettate ruotano intorno a sei principi guida, che sono:

- migliorare la sicurezza pubblica;
- garantire un efficiente movimento di persone e merci, ottimizzando la capacità di spostare persone e merci in attraverso il centro cittadino in modo efficiente;
- sostenere e migliorare la vitalità economica del centro



Tutte le possibili soluzioni prospettate dal piano per migliorare gli spostamenti in città ruotano intorno all'eliminazione del viadotto Alaskan way, che in seguito al terremoto Nisqually (2001) ha subito numerosi danni.

di Seattle, della regione e dello Stato;

- migliorare la qualità urbana del lungomare di Seattle da ripensare come luogo di incontro e accogliente porta d'ingresso alla città;
- mantenere un approccio ecologicamente corretto. Qualsiasi soluzione per il viadotto deve garantire il rispetto del sistema ambientale.

La relazione del piano è organizzata in tredici sezioni, ciascuna relativa ad un tema principale. Tra queste, la sezione "Traffico e congestione" che individua le principali cause dei problemi congestione del traffico e definisce le soluzioni generali per risolverla, fornendo informazioni sul concetto di "strade complete"; "Trasporti nel centro città", che passa in rassegna le diverse modalità di trasporto e propone le soluzioni ritenute più aderenti a risolvere i problemi legati agli spostamenti in città e relativi al servizio di trasporto pubblico, agli spostamenti pedonali e ciclistici, al trasporto delle merci. Il piano, inoltre, analizza una serie di casi studio ritenuti "best practices" in relazione all'eliminazione delle infrastrutture autostradali che attraversano il centro città, al trasporto pubblico, alla movimentazione delle merci, alla realizzazione di reti pedonali e ciclabili traendone alcuni insegnamenti.

Piano Urbano della Mobilità di Perugia

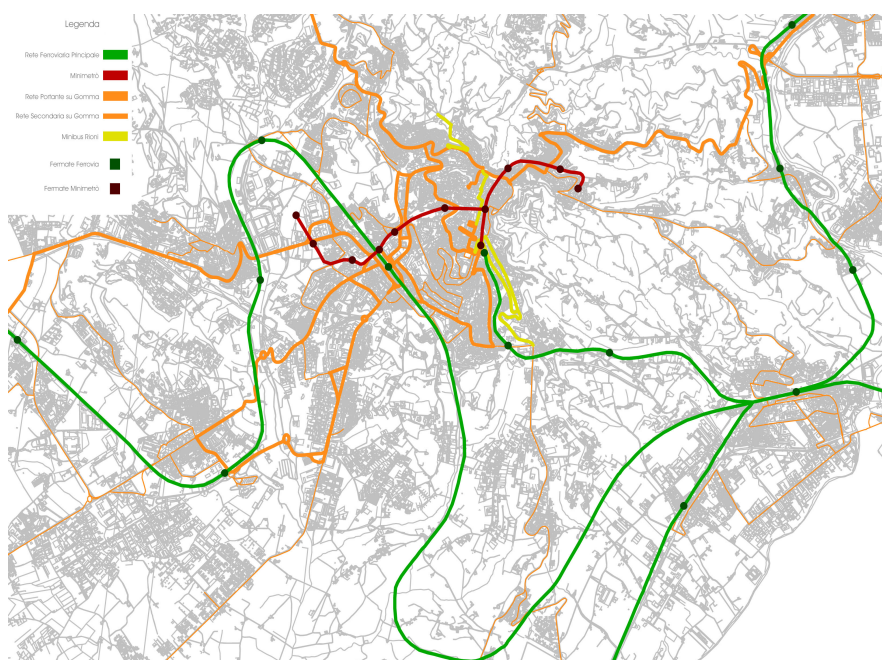
Nel maggio 2005, l'Amministrazione comunale di Perugia ha avviato i lavori per la redazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM), strumento necessario per coordinare le azioni in un più ampio quadro di strategie e obiettivi che investono non solo l'assetto della mobilità, ma anche il governo della città ed il suo sviluppo. L'Amministrazione comunale ha deciso anche di ricomprendere nel PUM la redazione del Piano del Trasporto Pubblico Urbano.

Secondo l'ultimo censimento Istat 2001, la popolazione comunale ammonta a 149.000 abitanti, pari al 24,6% della popolazione provinciale, con una densità di 303 abitanti per Km² (rispetto a una media provinciale di 96 ab/Km² e regionale di 98 ab/Km²). Negli ultimi dieci anni, la città ha subito un fenomeno di decentramento della residenza, dei servizi e del terziario controbilanciato però da un rafforzamento di alcuni quartieri di prima e seconda corona, S.Sisto e Ponte S.Giovanni, con un innalzamento della qualità urbana e una maggiore autonomia dalla città compatta (+ 5.500 abitanti corrispondenti ad un incremento del 9,4%).

Gli obiettivi alla base del PUM di Perugia discendono dalle linee guida ministeriali che individuano obiettivi di carattere generale, ma sono definiti sulla base delle caratteristiche e delle peculiarità del contesto urbano. Tali obiettivi sono:

- reinternalizzare i costi esterni del trasporto secondo un principio di perequazione dell'accessibilità multimodale;
- incrementare un uso gerarchizzato della rete stradale;

La rete portante del trasporto pubblico prevista dal PUM è costituita dal Servizio Ferroviario Metropolitano, dalle due linee di Minimet², da una cabinovia e dall'insieme dei percorsi meccanizzati di arroccamento al centro storico.



- realizzare una piena integrazione funzionale della rete multimodale di trasporto collettivo;
- ridurre il traffico di attraversamento in aree sensibili.

Da questi obiettivi discendono le principali linee d'intervento per i quattro settori d'intervento su cui agisce il piano: il trasporto pubblico, il sistema della sosta, la viabilità e la mobilità lenta.

Nello specifico, la rete portante di trasporto pubblico prevista dal PUM è costituita dal Servizio Ferroviario Metropolitano, dalle due linee di Minimet², da un collegamento tramite cabinovia (parcheggio di P.te Rio e la fermata linea 2 del Minimet²), dall'insieme dei percorsi meccanizzati di arroccamento al centro storico e da una serie di direttrici principali autobus.

Per quanto riguarda il sistema della sosta, invece, il piano si basa sul principio della perequazione dell'accessibilità multimodale, nella regolamentazione dell'offerta di parcheggio nelle aree strategiche e nella determinazione delle tariffe. L'obiettivo è quello di introdurre un sistema tariffario per la sosta che tenga conto dell'offerta di trasporto pubblico garantita per l'accesso alle diverse aree della città, della dotazione di parcheggi disponibili e delle esternalità derivanti dallo spostamento automobilistico. A tal fine, il piano propone una zonizzazione basata su tre livelli di tariffazione.

In relazione, invece, alla viabilità, il piano pone particolare attenzione alla questione dell'integrazione del progetto del "nodo" con quello della trasformazione della E45 in autostrada a pedaggio. In ragione dei tempi necessari alla risoluzione

infrastrutturale del problema e per la crescente congestione che interessa la viabilità primaria e la rete secondaria, il piano mette in campo una serie di interventi, tra cui: la realizzazione di un sistema di monitoraggio e controllo del traffico in grado di segnalare il verificarsi di incidenti, la formazione di code e di congestione; interventi di riqualificazione funzionale in corrispondenza dei tre svincoli principali del raccordo. Infine, per la mobilità lenta, il piano mira soprattutto al miglioramento della rete in sede propria. I principali interventi previsti sono finalizzati soprattutto alla riqualificazione urbana e al miglioramento dell'accessibilità ciclopeditone intorno ad alcune stazioni; la realizzazione di un corridoio ciclopeditone che funga da ideale prosecuzione del Minimet² verso il Percorso Verde; la realizzazione di punti noleggio biciclette in corrispondenza di alcune stazioni del Minimet² e della ferrovia.

Piano Urbano della Mobilità di Brasilia

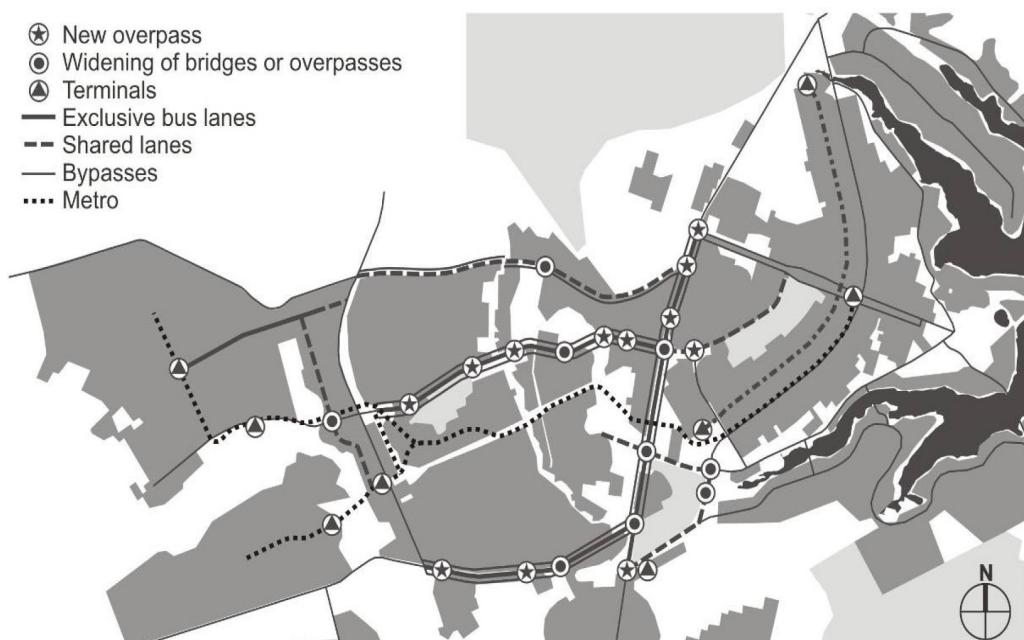
Capitale del Brasile, la città di Brasilia è caratterizzata da un evidente fenomeno di dispersione urbana e da una densità di popolazione che, a differenza di molte città, aumenta man mano che ci si allontana dal centro. Sebbene l'Amministrazione cittadina abbia fino a qualche anno fa favorito con le proprie politiche per la mobilità l'uso dell'automobile, oltre il 63% della popolazione utilizza il trasporto pubblico e le modalità non motorizzate. Tale condizione non deriva da una libera scelta di questa fetta di popolazione, ma è una necessità derivante dalla mancata possibilità economica.

Il trasporto pubblico, infatti, è inefficiente, inadeguato e poco sicuro e la rete dei percorsi pedonali protetti e ciclopeditoni sono quasi inesistenti e in ogni caso poco sicuri. L'automobile resta quindi la modalità di trasporto preferita, anche a causa dello sprawl urbano che ha interessato la città.

Allo stesso tempo, nel centro cittadino si registra un deficit di 30.000 spazi per parcheggi, quindi di frequente le auto invadono aree verdi e spazi pubblici. Ne consegue che il danno sociale e ambientale derivante da questa situazione è enorme.

Per questo motivo, nel 2007, il Governo del distretto federale ha adottato un piano urbano della mobilità, con l'obiettivo di migliorare il sistema degli spostamenti nella capitale. L'iniziativa, anche conosciuta come "Programma urbano dei trasporti: Brasilia integrata", può essere considerato il più importante risultato in questo settore, specie in ragione del suo obiettivo generale, che consiste nel "promuovere

il piano punta alla diminuzione dell'uso dell'automobile e all'integrazione intermodale del trasporto pubblico, fino ad oggi esclusiva scelta delle classi meno agiate della popolazione.



Referenze immagini

L'immagine a pag. 81 è tratta dal sito web <http://gianluigidangelo.files.wordpress.com>; quella a pag. 82 è tratta dal sito www.wsdot.wa.gov. L'immagine a pag. 83 è tratta dal sito web <http://www.comune.perugia.it>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web http://isocarp.net/Data/case_studies.

la mobilità nel distretto federale per incrementare l'integrazione delle aree urbane e migliorare le condizioni di equità e di qualità della vita di tutta la popolazione".

Il piano punta sul sistema integrato dei trasporti e sul sistema di tariffazione automatica. In particolare, le principali misure riguardano:

- il miglioramento del servizio di trasporto pubblico, l'incremento del numero di autobus e di treni del servizio metropolitano, l'espansione del sistema metropolitano, l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico e l'introduzione del sistema di tariffazione automatico;
- l'ampliamento delle strade, la costruzione di nuove strade, di ponti e cavalcavia.

I primi risultati derivanti dall'applicazione delle previsioni del piano cominciano già a essere evidenti: l'espansione delle linee della metropolitana, il collegamento con l'aeroporto (iniziativa legata al fatto che Brasilia è tra le città che ospiteranno la Coppa del Mondo del 2014), la diminuzione dei tempi di spostamento in città e un maggiore comfort del tpl.

Ciononostante la modalità di trasporto ancora più richiesta sembra essere comunque l'automobile, poiché non esiste ancora una politica chiara e forte volta a scoraggiare l'uso del mezzo privato. Parallelamente alla scelta del Piano urbano

della mobilità, il Master Plan for Land Use of the Federal District (Pdot) definisce la rete delle infrastrutture di trasporto come elemento che concorre alla articolazione in diverse aree urbane e promuove lo sviluppo di attività economiche. Tra le strategie individuate dal piano, una riguarda la realizzazione di nuove centralità urbane dotate di mix funzionali e vicine ai nodi del sistema integrato del trasporto pubblico, al fine di ridurre la segregazione sociale e spaziale e puntare ad un modello di sviluppo urbano più democratico e sostenibile dal punto di vista ambientale ed un migliore utilizzo delle infrastrutture del trasporto per la mobilità.