

Mobilità sostenibile

Mariano Pedrelli

La dinamica degli spostamenti

A Parma la mobilità complessiva, intesa come numero di spostamenti, è in continua crescita. Questo è soprattutto il segno di una società dinamica, che tende a sviluppare il numero delle relazioni interne ed esterne. Tuttavia, tenuto conto del fatto che la grande maggioranza degli spostamenti avviene con automobile privata (circa il 75 % degli spostamenti totali, sulla base degli studi del Comune), gli effetti indotti da tale mobilità si traducono in maggiore inquinamento dell'aria, in minore sicurezza stradale, in forte impatto sul tessuto urbano e in un aggravarsi generalizzato dei costi individuali e collettivi, in termini di costi energetici, di costi derivanti dai tempi di percorrenza, di costi diretti e derivati dall'uso dei mezzi.

Di seguito cercheremo di analizzare sinteticamente alcuni macrofenomeni, riportando dati e studi effettuati dal Comune di Parma, dalla Provincia di Parma, da Arpa.

Gli spostamenti all'interno della città di Parma

Numero di spostamenti: oltre 400.000 al giorno, tendenza di crescita di circa 2,5 % all'anno

di cui: circa 75 % su auto privata (circa 300.000 spostamenti/ giorno);
circa 13 % su Trasporto Pubblico Locale TPL (circa 60.000 spostamenti/ giorno)
circa 11 % a piedi o bici (circa 40.000 spostamenti/ giorno)

di cui: circa il 50 % sono in uscita o in entrata dalla città,
circa il 30 % sono interni alla città,
circa il 20 % sono di attraversamento.

Mezzi che utilizzano combustibili fossili (automobili, ciclomotori, autocarri, ecc.): circa 150.000

Di cui, autovetture : oltre 107.000 (su circa 180.000 abitanti)

Come si evince dalla tabella sopra riportata, la quantità di mezzi privati che consumano combustibile fossile, e che quindi producono emissioni inquinanti, arriva quasi ad un mezzo a motore per ogni abitante, una quantità enorme ed in continua crescita. La percentuale altissima degli spostamenti con mezzo privato denuncia poi uno sbilanciamento fortissimo a sfavore della mobilità alternativa, che, oltre a quella pedonale, è rappresentata a Parma dalla bicicletta e dal Trasporto Pubblico. In particolare quest'ultimo risulta sostanzialmente marginale.

Il trasporto pubblico

Per quanto riguarda **il servizio di trasporto pubblico**, queste le principali caratteristiche dimensionali del trasporto pubblico oggi a Parma, costituito da una rete di servizi costituiti da autobus e filobus di linea, affiancati da numerosi servizi integrativi:

Il servizio attualmente svolto dal Trasporto pubblico Urbano

- Percorrenza totale: 8.000.000 km/anno.
- Servizi integrativi: happy bus, prontobus, discobus, ecc.
- Viaggiatori al giorno nelle giornate di punta invernali: 95.000 (di cui circa 1/3 sul corridoio nord-sud, circa 1/3 sul corridoio est-ovest, il rimanente nelle altre direttrici).
- Media viaggiatori al giorno: 68.000, pari a Viaggiatori totali: 25.000.000 all'anno, di cui gli spostamenti nel corridoio N-S sono circa 7.200.000 /anno, pari a circa 25.000/giorno; sull'asse est-ovest circa altrettanto.
- La qualità percepita del servizio è discreta (studi effettuati da Smtp) ma si rileva una difficile accessibilità dei mezzi; la puntualità risulta assai variabile, con ritardi su alcune linee sino a 20/25 minuti per tratta.
- Corsie preferenziali: si sono eliminate negli ultimi anni numerose corsie preferenziali, che permettevano una migliore velocità commerciale dei mezzi

Oggi il servizio pubblico è gestito dalla società TEP, di cui sono azionisti Comune di Parma e Provincia di Parma, mentre l'attività di pianificazione e la proprietà delle reti sono competenza della società pubblica SMTP.

Gli effetti sulla qualità dell'aria

Gli effetti indotti dal traffico urbano sulla qualità dell'aria riguardano l'emissione in atmosfera di gas e particelle che traducono i propri effetti pericolosi per la salute soprattutto in un aumento delle polveri sottili ed in particolare dei **PM10, degli Ossidi di Azoto e dell'Ozono**.

Il limite massimo fissato dalle norme a Parma viene tuttavia sistematicamente superato, in media anche sino a 80, o addirittura 100 volte all'anno.

Un'analogia situazione critica si verifica per l'Ozono, i cui picchi di concentrazione si verificano particolarmente nei mesi estivi e per gli Ossidi di Azoto la cui concentrazione risulta costantemente oltre i limiti per l'arco di tutto l'anno.

Il fenomeno non è tuttavia solo locale, ma bensì di scala molto più vasta e riguarda tutto il bacino padano. La situazione di Parma, in sé certamente critica, in quanto il numero dei superamenti dei limiti normativi di concentrazione degli inquinanti è stabilmente ampiamente superiore a quanto consentito.

La gravità di questi dati deve comunque indurre tutte le comunità locali ad operare per portare a ridurre quanto più possibile l'inquinamento dell'aria, che mina seriamente la salute dell'uomo e che rende le città sempre meno vivibili.

La **riduzione del traffico automobilistico** appare in quest'ottica **un obiettivo inderogabile**.

Politiche per una mobilità sostenibile a Parma

Oggi il tema della mobilità urbana a Parma deve essere affrontato con spirito di innovazione, nella consapevolezza che il trend evolutivo degli spostamenti sia all'interno della città, sia nel sistema territoriale metropolitano, vede una crescita progressiva di domanda, senza alcuna prospettiva, nel futuro immediato, di inversioni spontanee di tendenza.

Se l'evoluzione dell'organizzazione urbana e dei modi di vivere la città si traducono in una sempre più vasta rete di relazioni e in un bisogno crescente di una mobilità che sia caratterizzata da rapidità, efficienza, sicurezza, l'offerta è ancora limitata principalmente all'uso del mezzo privato.

Questa tendenza è stata assecondata da politiche di organizzazione dei sistemi insediativi che portano a decentrare funzioni prima specifiche del centro, come i centri commerciali, i luoghi di lavoro, di studio, di divertimento.

A Parma la riposta della amministrazione pubblica si è sino ad oggi concentrata sul miglioramento della viabilità circolare esterna alla città (tangenziali) e sulla fluidificazione, per quanto possibile, delle reti di traffico veicolare privato su gomma (rotatorie), senza per altro potere intervenire in modo significativo nella rete consolidata del tessuto compatto della città storica e delle periferie.

L'uso sempre più massiccio dell'automobile produce inquinamento dell'aria, rumore, pericolo, impatti sul paesaggio urbano; mentre l'incremento del traffico alla lunga si ritorce su sé stesso, limitando la stessa velocità degli spostamenti, inducendo fabbisogno crescente di parcheggi e di nuove infrastrutture viarie.

Attuare buone politiche per la mobilità sostenibile significa in primo luogo pianificare la città in funzione di un principio di sostenibilità.

Questo in estrema sintesi significa:

- Politiche urbanistiche orientate a modelli di sviluppo che privilegino la compattezza dei tessuti urbani, la concentrazione delle polarità attrattive di traffico, la riduzione di polarità sparse che inducano di contro consumo di mobilità, in un sistema che deve tendere all'efficienza;
- Miglioramento della rete infrastrutturale finalizzata a razionalizzare il sistema delle reti principali di traffico esterne al tessuto urbano (tangenziali, radiali di accesso), la creazione di centri di scambio intermodale capaci di ridurre al minimo le rotture di carico e di permettere il passaggio dal mezzo privato al mezzo pubblico con una politica integrata di sosta e trasporto pubblico;
- Incentivazione della mobilità alternativa (bicicletta, trasporto pubblico) e conseguente disincentivazione dell'uso dell'auto privata;

- Uso più efficiente e consapevole dell'auto;
- Riduzione dei trasporti merci privati;
- Riduzione della sosta in strada di veicoli, proponendo modelli di sviluppo fra edifici contigui;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili di collegamento con le frazioni;
- Una maggiore regolamentazione dell'occupazione delle strade e degli spazi pubblici;
- Sistemi di ausilio alla gestione on line della mobilità, sia per il controllo del traffico che per alimentare i sistemi di infomobilità.

In sintesi, ogni opzione disponibile è utile e avere ben presente l'obiettivo di ridurre i km percorsi dai veicoli stradali e di conseguenza il miglioramento della mobilità.

Sul piano delle politiche urbanistiche, le scelte recenti relative a localizzazioni esterne al tessuto urbano, particolarmente per la residenza e per le aree commerciali, hanno generato un incremento della domanda di mobilità verso l'esterno e quindi un incremento del traffico, soprattutto di quello privato. Sarà quindi necessario in futuro modellare in termini di sostenibilità anche il disegno della città e l'articolazione delle diverse funzioni, contenendo il consumo di suolo e la dispersione di un tessuto insediato, che deve tendere a conservare compattezza.

In questi anni gli interventi pubblici più significativi sulla mobilità a Parma, da parte principalmente del Comune, sono stati quelli sul sistema infrastrutturale della viabilità, dalla tangenziale nord a quella sud, al sistema di accessibilità al casello autostradale, sino alla complanare, con investimenti rilevanti e l'ottenimento di risultati efficaci. Oltre a ciò la politica sulla mobilità si è concretizzata in numerosi progetti e servizi minori proposti dall'ente pubblico relativamente all'uso dell'auto condivisa, della bici condivisa, della razionalizzazione del trasporto merci, in usi articolati del mezzo pubblico, tutti di grande rilievo comunicativo, ma complessivamente per ora di non sostanziale impatto sui grandi numeri della mobilità e quindi sulla natura profonda delle problematiche da affrontare.

I dati sulla evoluzione della mobilità, che sono stati analizzati, mostrano infatti come l'auto sia sempre più utilizzata mentre l'uso del mezzo pubblico risulti sempre più marginale.

Pure a fronte di alcune iniziative positive (pronto bus, happy bus, ecc.), le politiche di incentivazione del mezzo pubblico hanno mostrato in questi anni alcune contraddizioni, soprattutto laddove si sono sostanzialmente eliminate molte corsie preferenziali (solo recentemente alcune sono state reintrodotte), ponendo l'autobus o il filobus in impossibile concorrenza con l'automobile privata. Lo stesso dicasi per le piste ciclabili, pur sviluppate per estensione complessiva, ma ancora troppo sacrificate in ritagli del sistema viario.

La criticità della situazione presente, relativa ad inquinamenti ambientali, al traffico crescente, che inducono misure coercitive sempre più frequenti, alla chiusura delle città, al blocco del traffico, misure che appaiono come semplici mitigazioni, in un quadro tendenzialmente sempre più preoccupante, inducono ad affrontare il tema della mobilità, senza potere prescindere da un forte investimento sul trasporto urbano pubblico. Il mezzo pubblico deve tornare ad essere l'alternativa effettiva al traffico privato. Questa alternativa sarà credibile e competitiva se il mezzo pubblico si porrà in concorrenza effettiva nei confronti dell'auto per efficienza, velocità, frequenza, costo.

Questo può avvenire con alcune condizioni indispensabili:

- una rete e un sistema di trasporto pubblico che coniughi efficienza, facile accessibilità, rapidità, frequenza dei percorsi, articolazione delle reti, sicurezza, capacità di raggiungere le polarità urbane e quelle extraurbane del sistema metropolitano di Parma;
- un sistema di viabilità che privilegi le reti pubbliche di superficie, anche in questo limitando il traffico veicolare, con corsie riservate, sedi esclusive;
- la regolazione delle modalità di accesso e di sosta ad alcune parti di città che permetta reali pedonalizzazioni, non solo limitate al centro storico.

A fianco di questo si dovranno favorire le forme di mobilità alternative non inquinanti, a partire dalla bicicletta, mezzo tradizionale di spostamento urbano a Parma. La promozione di vere piste ciclabili, sicure, scorrevoli, indipendenti dalle reti viarie per il traffico automobilistico, risponde ad una necessità a cui si è fatto fronte ancora solo in minima parte.

La soluzione strutturale per Parma è una mobilità che abbia come elemento portante un nuovo sistema di trasporto pubblico di superficie, a guida vincolata, articolato a rete individuato in una o più metrotramvia di superficie che migliori radicalmente la capacità di attrazione dell'utenza, con costi di costruzione e di gestione contenuti.

È una scelta che presuppone progettualità, una profonda conoscenza e valutazione del sistema urbano ed extra urbano, la volontà di coordinare più interventi ed esigenze, a cominciare da quelli del traffico veicolare, e soprattutto di quello ciclabile. È una strada necessaria, e invitiamo quindi a studiare i molteplici buoni esempi realizzati, ed in esercizio, come le metrotramvie di città come *Montpellier*, *Strasburgo*, *Friburgo*, solo per citarne alcune.

Un riferimento utile per Parma è quello in fase di realizzazione in una città difficile come *Firenze*, che ha scelto anch'essa di puntare sulla tramvia di superficie. Può essere un suggerimento anche per Parma la scelta operata, sempre a Firenze, di dare vita ad una società mista pubblico-privata per la realizzazione dell'opera e per la sua futura gestione, che favorisca l'ingresso di capitali e di competenze in soccorso di una finanza pubblica che anche a Parma soffre di carenza di risorse. È necessario tuttavia che non si perda di vista l'esigenza centrale di un coordinamento con tutte le fasi di pianificazione urbanistica e con i grandi progetti in cantiere. Il nuovo sistema di mobilità deve porsi come elemento di riferimento centrale su cui sviluppare il futuro di Parma e dei centri limitrofi che gravitano poi sulla città.