



# Pubblificazioni

## La nuova cultura della mobilità dolce

### The Innovative Culture of Soft Mobility

#### Andrea S. Profice

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

#### In questo numero

In Europa più del 60% della popolazione degli stati membri vive in città e in città si produce, ormai, più dell'85% del Prodotto Interno Lordo dell'Unione.

L'aumento esponenziale della popolazione urbana e la presenza, in città, di molte delle attività a maggiore polarizzazione di utenza rendono il tema della mobilità urbana una delle questioni centrali nel dibattito urbanistico moderno. Come afferma la Commissione Europea nel suo "Libro Verde" sulla Mobilità Urbana – una delle pubblicazioni che si presentano in questo numero: "Le città europee sono diverse l'una dall'altra, ma si trovano tutte di fronte alle stesse sfide e sono alla ricerca di soluzioni condivise". Molti degli autori che hanno promosso il dibattito intorno ai diversi aspetti del "problema mobilità" – congestione del traffico, inquinamento ambientale e acustico, aumento degli incidenti stradali – concordano su un punto: è necessario un cambiamento di paradigma, un passaggio da una cultura della mobilità urbana "dipendente" dall'automobile a una nuova cultura centrata sulla persona.

Questo auspicio rappresenta il filo conduttore delle tre pubblicazioni presentate in questo numero.

La persona non solo come centro di interesse ma anche come promotore del dibattito su politiche e strategie. Nel "Libro Verde", per esempio, la consultazione pubblica delle autorità e degli utenti del trasporto pubblico europeo rappresenta il mezzo per la promozione del dibattito e per la definizione delle possibili opzioni politiche a soluzione dei problemi della mobilità. Il secondo studio "Car Free Development", commissionato dal Ministero per lo Sviluppo e la Cooperazione Economica della Germania e

orientato alla realizzazione di "un nuovo ordine urbano basato sulla qualità della vita" (trad.prop.) afferma esplicitamente come la partecipazione attiva dei cittadini e dei gruppi portatori di interesse rappresenti condizione necessaria e sufficiente alla buona riuscita di programmi e progetti *car free*.

"Pedestrian and Bicycle Planning. A guide to best practices" – la terza pubblicazione proposta – include tutti gli aspetti inerenti la pianificazione degli spazi pubblici a servizio di pedoni e biciclette. La guida, che punta alla realizzazione di Piani specificatamente orientati alla pedonalità e alla ciclabilità, descrive come sviluppare tali strumenti e come integrarli nei processi ordinari per il governo della mobilità urbana.

Il Brooklyn Bridge a New York.



**LIBRO VERDE: verso una nuova cultura della mobilità urbana**

Un Libro Verde rappresenta un documento preparatorio di una legge o di un corpus di leggi di riforma che, generalmente, non contiene disposizioni o obblighi, ma proposte di strategie. Nella legislazione europea, che lo ha molto utilizzato – anche di recente, il Libro Verde è uno strumento per promuovere il dibattito intorno ad un determinato tema e alle possibili opzioni politiche per riformarne le disposizioni. Lo scopo ultimo è giungere ad una visione comune di riforma. Il “Libro Verde” sulla mobilità urbana ha fatto seguito al riesame intermedio 2006 del “Libro Bianco sui Trasporti. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”. Il “Libro Bianco” è la risposta alla “Strategia di Sviluppo Sostenibile” concordata tra i vari stati membri nel Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001. Le sessanta misure presentate in questo documento sono orientate a realizzare una rete di trasporti europea capace di riequilibrare l’intermodalità nei trasporti collettivi, rilanciando, quindi, le ferrovie, promuovendo il trasporto marittimo e fluviale e controllando la crescita del trasporto aereo.

Il “Libro Verde” è stato pubblicato nel Settembre del 2007 a seguito di un’ampia consultazione pubblica, avviata nel 2006, che ha coinvolto molti cittadini europei, diverse amministrazioni locali, regionali e nazionali, molte aziende di trasporto urbano, PMI, imprenditori, ecc. Da questo iter consultivo sono scaturite le proposte di riflessione – presente nel documento – intorno ai diversi temi inerenti la mobilità urbana in Europa. Sulla scorta di questo documento, la Commissione ha deciso di riavviare la consultazione pubblica per pervenire, entro fine del 2008, ad un Piano d’Azione per la mobilità sostenibile europea.

Le città europee sono diverse le une dalle altre, ma i problemi connessi alla mobilità che si trovano ad affrontare – è scritto nel Documento – sono comuni alle stesse. La congestione del traffico urbano, che si ripercuote non solo sulla qualità dell’ambiente urbano ma ha notevoli effetti sui tempi di attraversamento delle città e quindi sulla loro economia. La Commissione ha calcolato che, a causa della congestione del traffico, ogni anno l’economia europea perde circa l’1% del PIL dell’UE. L’inquinamento atmosferico, tra cui la CO<sub>2</sub>, che contribuisce, per la parte del traffico, al 40% delle emissioni di Anidride Carbonica in Europa. Gli incidenti stradali: ogni anno in Europa aumenta il numero di morti per incidenti stradali, aumenta il numero di

incidenti verificatisi in città e aumenta anche il numero di pedoni e ciclisti vittime della strada.

A fronte dei numerosi problemi messi in evidenza, il “Libro Verde” propone un ripensamento generale delle politiche europee per la mobilità, orientato – in ultima analisi – alla “sostenibilità dei trasporti”, all’ottimizzazione nell’uso di tutte le modalità di trasporto – collettive (treno, tram, metropolitane, ecc.) e individuali (automobile, motocicletta, bicicletta, a piedi) – attraverso una migliore organizzazione della “comodalità” tra gli stessi.

Il disincentivo all’uso delle automobili private, la promozione degli spostamenti non motorizzati e dei mezzi pubblici rappresentano gli assi principali della strategia del Documento. Condizione indispensabile, però – osserva la Commissione – per una reale promozione di tali modalità di spostamento in città è l’integrazione di queste opzioni nelle politiche e nei programmi ordinari per la mobilità. Promuovere, quindi, gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici rendendo “attraenti” e, soprattutto, per quanto riguarda la pedonalità e la ciclabilità, sicure queste modalità di spostamento. E’ necessaria una maggiore attenzione, quindi, allo sviluppo di infrastrutture adeguate alle necessità di pedoni e ciclisti, la promozione all’uso di tali aree nelle scuole e presso l’opinione pubblica, l’incentivo all’uso dei mezzi pubblici e il disincentivo all’utilizzo delle automobili private, anche attraverso la revisione delle politiche dei parcheggi. Pedonalità e ciclabilità, nel “Libro Verde”, rappresentano, comunque, solo una delle possibili soluzioni. Infatti, il nodo vero della questione “mobilità”, osserva la Commissione, è il miglioramento delle combinazioni efficienti tra le varie opzioni di trasporto. Rendere, in ultima analisi, flessibile l’offerta per lo spostamento in città.

**Titolo:** LIBRO VERDE. Verso una nuova cultura della mobilità urbana

**Autore/curatore:** Commissione delle Comunità Europee

**Editore:** Commissione delle Comunità Europee

**Download:** <http://ec.europa.eu/transport>

**Data pubblicazione:** 2007

**Numero di pagine:** 23

**Prezzo:** gratuito

**Codice ISBN:**

**Lingua:** tutte le lingue dell’Unione



**Car Free Development**

Questa pubblicazione costituisce uno dei 26 moduli di un corposo libro elettronico – prodotto dalla Società per la Cooperazione Tecnica (GTZ) del Ministero tedesco per la Cooperazione e lo Sviluppo – il cui focus è il trasporto urbano “sostenibile”.

Il libro “Sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in devoping cities” rappresenta uno dei maggiori contributi sviluppati nell’ambito di un progetto internazionale sullo sviluppo sostenibile dei trasporti frutto di una partnership tra la GTZ, CITYNET – un Network internazionale di autorità locali per lo sviluppo degli insediamenti urbani – e la UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP).

L’autore di “Car Free Development” è il Prof. Lloyd Wright, un esperto di pianificazione del trasporto urbano che ha lavorato a numerosi progetti internazionali promossi dalle Nazioni Unite.

Molte economie – afferma l’autore, sia nei paesi del Primo Mondo che del Secondo e del Terzo, fondano il proprio sviluppo – e la propria idea di sviluppo – sul mercato dell’automobile. Nel mondo si contano ormai più di un miliardo di autoveicoli e, a causa della crescita di alcune economie asiatiche, tale numero è destinato ad aumentare vertiginosamente nei prossimi anni. L’autore sostiene che il progressivo degradamento dell’ambiente urbano e, di conseguenza, il peggioramento della qualità della vita in città sono il frutto di questa cultura della mobilità urbana centrata sulla “motorizzazione” degli spostamenti.

“Car Free Development” si prefigge l’emergere di un nuovo “ordine” urbano – come lo definisce il Prof. Lloyd – basato sulla qualità della vita dei cittadini e che mette l’uomo prima dell’automobile.

Il Primo dei sei capitoli del lavoro è dedicato ad una analisi delle maggiori problematiche, connesse alla mobilità, che si trovano ad affrontare molte delle moderne società urbane, con particolare enfasi alle condizioni della mobilità pedonale nel mondo. In fatto di pianificazione di spazi pubblici e di aree dedicate ai pedoni – sostiene l’autore – esistono pochi paesi al mondo che possano dirsi veramente sviluppati.

Nel mondo, comunque, aumentano il numero di esperienze di pedonalizzazione dei centri urbani – molti centri storici nel mondo sono completamente car free – ma l’estensione complessiva di tali aree rimane molto al di sotto dell’estensione degli spazi dedicati al traffico veicolare.

Nel Secondo Capitolo vengono forniti – oltre ad un breve excursus storico – alcuni esempi di città e di progetti car free e pedonali realizzati nel mondo. Il movimento car free è nato e si è sviluppato prioritariamente in Nord e in Centro

**Titolo:** Car Free Development**Autore/curatore:** Lloyd Wright**Editore:** GTZ**Download:** <http://www.sutp.org/>**Data pubblicazione:** 2005**Numero di pagine:** 159**Prezzo:** gratuito**Codice ISBN:** -**Lingua:** inglese

Europa ed è lì che possono essere rintracciati i migliori esempi di best practises.

A fronte di questi esempi, nel Terzo Capitolo vengono fornite alcune linee guida per la realizzazione di Piani e Programmi per la mobilità sostenibile e per una loro migliore integrazione nelle politiche del governo delle trasformazioni urbane.

Nel processo per l’implementazione di Programmi car free, il design progettuale delle aree pedonali rappresenta solo uno dei passi necessari. E’ indispensabile una preventiva opera di condivisione delle politiche del Programma tra i vari portatori di interesse, prima di tutto i cittadini. A valle, poi, della decisione, della definizione e della realizzazione del progetto è necessaria un’opera di marketing dello stesso e, quindi, di promozione pubblicitaria anche coinvolgendo i media locali.

Una fase ugualmente importante del processo – spesso elusa – è il monitoraggio dell’opera realizzata, dal punto di vista della funzionalità degli spazi, della resistenza dei materiali urbani e della reale utilizzazione dell’area da parte dei cittadini. Gli ultimi capitoli di Car Free Development sono dedicati all’approfondimento di ciascuno di questi passi del processo di pianificazione. Nel Quarto Capitolo vengono presentate alcune delle diverse opzioni di design urbano per le aree pedonali, nel Capitolo 5 le migliori strategie per la promozione dell’opera e nel Capitolo 6 come valuterle alla luce del processo generale.

Car free è – a detta dell’autore – una risorsa principalmente indirizzata alle autorità locali. In più parti, comunque, del lavoro viene ricordato come la partecipazione dei cittadini sia la chiave per la realizzabilità del progetto e, in ultima analisi, per il suo successo.

**Pedestrian and Bicycle Planning. A Guide to Best Practices**

Il Victoria Transport Policy Institute, l'editore di questa pubblicazione, è un'organizzazione di ricerca indipendente il cui obiettivo è sviluppare soluzioni pratiche ed innovative ai problemi del trasporto e della mobilità.

"Pedestrian and Bicycle Planning. A Guide to Best Practices" si presenta come una guida pratica, a supporto dei *policy makers*, orientata alla definizione e allo sviluppo di Piani per la mobilità pedonale e ciclabile e ad una loro migliore integrazione negli strumenti ordinari per il governo della mobilità.

Questi, in passato, hanno spesso focalizzato l'attenzione (politica e finanziaria) alle modalità di trasporto veicolari, pubbliche e private, escludendo – di fatto – altre tipologie di trasporto non motorizzate. Vari autori e numerose esperienze internazionali hanno dimostrato, invece, come l'integrazione tra le diverse opzioni – motorizzate e non, pubbliche e private – sia la migliore soluzione ai problemi di mobilità e accessibilità in ambito urbano.

Il problema, sottolineano gli autori, è migliorare l'offerta infrastrutturale per la mobilità pedonale e ciclabile, rendendola più attrattiva e sicura, e disincentivare l'uso dell'automobile privata.

In molti contesti, infatti, gli spostamenti a piedi e in bicicletta, che qui vengono definiti "*basic mobility*", rappresentano il modo più veloce e efficiente per compiere brevi tragitti. Migliorare l'offerta – e quindi la disponibilità sul territorio di infrastrutture eterogenee per lo spostamento – per migliorare l'accessibilità e la mobilità.

Un ambiente in cui l'offerta infrastrutturale è, invece, ostile ai pedoni riduce le possibilità di scelta tra modalità alternative di spostamento, incentivando, di fatto, l'utilizzo dell'automobile anche per piccoli tragitti.

Anche qui, come negli altri lavori presentati in precedenza, viene evidenziato come il design progettuale e la realizzazione delle infrastrutture pedonali e ciclabili rappresentino solo una delle tappe del processo complessivo di pianificazione – l'ultima, secondo gli autori – che include anche: la definizione degli obiettivi, la ricerca dell'integrazione delle scelte all'interno delle politiche ordinarie per la mobilità e per il trasporto urbano, la promozione e l'educazione agli spostamenti a piedi e all'utilizzo delle aree realizzate, l'identificazione di strumenti e tecniche per la gestione e la moderazione del traffico (*traffic calming*), la definizione di programmi di valutazione delle opere.

La guida è suddivisa in nove capitoli. I primi tre sono dedicati ad approfondire le varie tappe del processo di pianificazione

**Titolo:** Pedestrian and Bicycle Planning. A Guide to Best Practices

**Autore/curatore:** AAVV

**Editore:** Victoria Transport Policy Institute

**Download:** [www.vtppi.org](http://www.vtppi.org)

**Data pubblicazione:** 2008

**Numero di pagine:** 88

**Prezzo:**

**Codice ISBN:**

**Lingua:** inglese

di politiche e interventi per il trasporto urbano, in generale, e per i trasporti non motorizzati, più nello specifico. Quindi: come definire obiettivi e scopi, come misurare domanda e offerta attuale e prevedere quella futura, a opere realizzate. Come valutare la fattibilità dei Piani, sia dal punto di vista dello stato dei luoghi che della fattibilità finanziaria degli interventi. Come integrare le politiche per la mobilità urbana e gli interventi programmati all'interno delle politiche dei trasporti di area vasta (provinciale, regionale).

I capitoli Quarto e Quinto sono dedicati alla pianificazione degli interventi per la realizzazione di aree pedonali e piste ciclabili. In riferimento alle prime, vengono illustrati – in prima istanza – i principi generali da perseguire nella disegno di tali aree (sicurezza, accessibilità, funzionalità, ecc.).

Successivamente, viene messo in evidenza come il progetto delle opere da realizzare debba "soddisfare" le necessità di varie tipologie di utenti e di gruppi di utenti (disabili, anziani, bambini) e i relativi bisogni (svago, sport, lavoro, ecc.).

Le infrastrutture programmate (aree pedonali, piste ciclabili, sottopassi) e le caratteristiche di queste devono, quindi, incontrare, per quanto è possibile, le necessità e i bisogni di tutti.

Per quanto concerne, invece, le piste ciclabili, gli autori sottolineano come il progetto di tali infrastrutture debba necessariamente bilanciare due fattori. Da una parte, la domanda ovvero le esigenze e i bisogni posti dagli utenti – che variano anche a seconda della loro "capacità" (bambini, ciclisti esperti, famiglie) e dal motivo dello spostamento (lavoro, sport, ecc.). Dall'altra, la disponibilità di spazio nel tracciato stradale attuale. Nella maggior parte dei casi, quest'ultimo rappresenta il fattore maggiormente limitante ad una realizzazione ottimale degli interventi.