



# News ed eventi

## Espansione metropolitana e mobilità emergente

TeMA  
04.09

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 4 - dicembre 2009 - pagg. 117-120

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 e 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

Le aree metropolitane sono interessate da un alleggerimento dei flussi in entrata nel core urbano e da una progressiva tendenza al policentrismo territoriale con un conseguente incremento degli spostamenti giornalieri multipolari. Il processo di metropolizzazione delle funzioni territoriali stesso si riflette poi nell' aumento della lunghezza e della durata degli spostamenti. Le dinamiche in atto, spesso conseguenza di fenomeni sociali (crescita del lavoro autonomo e atipico e di attività legate al tempo libero delocalizzate rispetto al centro urbano), determinano un aumento della domanda di mobilità espressa principalmente tramite una richiesta di trasporto pubblico locale (TPL) e una richiesta di intermodalità in termini di uso combinato di varie modalità di trasporto che favoriscono il raggiungimento

delle nuove polarità, createsi per fenomeni di diffusione e dispersione insediativa, possibilmente rinunciando o almeno limitando l'uso del mezzo privato.

Il primo articolo attesta le dinamiche appena descritte presentando alcuni risultati del recente rapporto Citalia 2009 del centro di ricerche dell' ANCI.

Il rapporto esamina tendenze, domanda e offerte di mobilità nelle 15 città metropolitane italiane operando un confronto anche con le principali realtà urbane e internazionali in termini di mobilità e infrastrutture.

In particolare, le città metropolitane hanno mostrato nel periodo 2000-2008 una crescita media della domanda di trasporto pubblico locale pari al 15,6% a fronte di una crescita media nazionale del 13,4%. Altro dato segnalato nel rapporto è l'aumento degli spostamenti al di fuori del centro urbano per effetto di una nuova distribuzione delle funzioni territoriali.

Gli articoli successivi rappresentano un focus sulla risposta di tre città metropolitane italiane alle sfide legate alla mobilità. Il secondo articolo infatti fa riferimento alla città di Firenze ed in particolare all'incontro della Conferenza di Area Vasta metropolitana tenutosi in novembre nella quale la mobilità è stata posta al centro della discussione per i nodi, ancora da sciogliere, legati a questioni come l'aeroporto, le infrastrutture per l'alta velocità/alta capacità, la stazione ferroviaria fiorentina e il trasporto metropolitano.

Il terzo articolo presenta invece la soluzione del people mover adottata da Venezia (in funzionamento da marzo prossimo) e Bologna (da realizzare) per incrementare l'offerta di trasporto pubblico ma soprattutto per favorire l'intermodalità.

I people mover in questione avranno infatti come capolinea nodi quali le stazioni ferroviarie e l'aeroporto e serviranno aree insediative in via di sviluppo destinate ad importanti funzioni commerciali, logistiche e direzionali.



#### Intermodes

Convention devoted to intermodality  
in passenger transport  
3-4 February 2010 Bruxelles  
Square- Brussels Meeting center  
tutte le info sul sito:  
[www.intermodes.com](http://www.intermodes.com)



Sharing the road  
16th International Road Federation  
(IRF) World meeting  
25-28 May 2010  
Lisbon Congress Center, Portugal  
tutte le info sul sito:  
<http://www.irf2010.com/>

### La mobilità delle città metropolitane italiane: domanda di TPL e crescita degli spostamenti periurbani

Il recente rapporto Cittalia 2009 - Città mobili presentato dal Centro Ricerche dell' ANCI, nella sua disamina sulle dinamiche di mobilità nelle 15 aree metropolitane italiane (Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Trieste, Torino e Venezia) ha messo in evidenza come queste, con riferimento al periodo 2000-2008, mostrino complessivamente una domanda di Trasporto Pubblico Locale (TPL) significativamente superiore rispetto alla media nazionale (369 passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante contro 235). In particolare, la città in cui la domanda è più sostenuta è Venezia (763) seguita da Milano (649) e Roma (537) mentre fanalino di coda sono Bari, Messina e Reggio Calabria.

E' infatti nella città, dalla città e verso la città che si sviluppano la maggior parte dei flussi di mobilità di persone e merci con i conseguenti effetti di congestione. Tali effetti di congestione vengono letti sia come un limite di competitività del sistema di trasporti che come detrattore della qualità della vita a causa dei ben noti effetti negativi sull' Ambiente e sulla salute pubblica legati all'uso di combustibili fossili. Il sondaggio riportato nel rapporto sulla scorrevolezza del traffico indica che nessuna delle città più grandi (Roma, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Genova) raggiunge la sufficienza rappresentando così più un indicatore di "immobilità" che di mobilità. Non vanno poi trascurati i costi di congestione provocati dall'uso di autovetture, legati al maggior tempo impiegato nello spostamento e all'incremento dei consumi di carburante ed i costi sociali (effetti sulla salute, incidentalità statale e impatti sull' Ambiente).

L'altra tendenza sottolineata nel rapporto è l'incremento degli spostamenti periurbani come riflesso di dinamiche di tipo sociale quali l'aumento di tempo libero, l'incremento del livello di istruzione, il moltiplicarsi delle esigenze personali di scambio e la frammentazione dei nuclei familiari. Questi fattori infatti determinano conseguenze in termini quantitativi sulla domanda di accesso a risorse diverse oltre che esigenze di spostamento nelle zone periurbane venendo così a cadere il principio di prossimità come principio regolatore degli spostamenti. La diffusione e la dispersione insediativa sono infatti responsabili della creazione di nuove

polarità esterne al centro urbano. A questo proposito, il VI rapporto sulla mobilità urbana italiana dell' ISFORT ha rilevato come nel periodo 2000 - 2008 si sia registrato un aumento degli spostamenti sui tragitti di media (10-50 Km) e di lunga distanza (50 Km) che sono passati rispettivamente da 18,1% al 23,6% e dal 2,1% al 3,3% a fronte di un calo sensibile degli spostamenti al di sotto dei 10 Km, a vocazione tipicamente urbana, dal 79,8% al 73,1%. Il dato è a favore del riconoscimento dell' affermazione di un nuovo modello di mobilità conseguente ad un'emergente processo di metropolizzazione dei rapporti territoriali e alla "progressiva riorganizzazione del territorio e degli spazi urbani che favorisce una domanda di mobilità da rete lunga" (V rapporto sulla mobilità urbana in Italia - ISFORT, 2008).



Corso di  
formazione per  
Mobility Manager



**Urban Transport 2010**  
16th International Conference on Urban  
Transport and the Environment  
5, 7 May 2010, Cyprus.

Tutte le info sul sito: <http://www.wessex.ac.uk/10-conferences/urban-transport-2010.html>

**Corso di formazione sul Mobility Management**  
15-17 February, 2010  
Roma, sede Euromobility  
Tutte le info sul sito: <http://www.euromobility.org>

**Metro - tram - treno**  
4° Convegno nazionale Sistema tram  
30 Settembre - 1° Ottobre 2010, Roma  
Tutte le info sul sito: <http://www.aait.it/>

### La sfida della mobilità e della sostenibilità nell' area metropolitana di Firenze

L'area metropolitana fiorentina è stata individuata con deliberazione del Consiglio Regionale n° 130 del 29/3/2000 e comprende il territorio delle provincie di Firenze, Prato e Pistoia.

Nel 2006 è stato poi firmato un Protocollo d'Intesa tra la Giunta regionale, le Provincie, i comuni capoluoghi di provincia e il Circondario Empolese Valdelsa per l'istituzione della Conferenza d'area metropolitana per la definizione e l'attuazione condivisa delle politiche di livello metropolitano. Tra queste, particolare importanza assumono quelle relative alla mobilità ed ai trasporti, tavolo settoriale specifico del relativo PASL, sulle quali verterà la maggiore attenzione dei lavori della Conferenza fino a gennaio 2010 così come annunciato lo scorso novembre dal Presidente della Regione Toscana Martini.

Oltre al completamento della terza corsia dell'autostrada previsto per il 2015, altri nodi sono infatti da sciogliere riguardo l' aeroporto, le infrastrutture per l'alta velocità/alta capacità, la stazione ferroviaria fiorentina e il trasporto metropolitano tenendo in considerazione che nell'area in studio vive più di un terzo della popolazione residente in tutta la regione.

Firenze, in particolar modo, fa parte di quelle città metropolitane in cui si è registrato nel periodo 2000-2008 un incremento della popolazione e un più sostenuto incremento della domanda di trasporto pubblico locale (Rapporto Cittalia 2009).

Nonostante ciò Firenze risulta anche essere una delle città in cui si è assistito nello stesso periodo ad una riduzione del tasso di motorizzazione, valutato come numero di autovetture circolanti per ogni 100 abitanti, ed in cui si



registra un tasso di immatricolazione più basso rispetto a quello della provincia.

Se questi dati vengono affiancati al primato che Firenze detiene sul territorio nazionale in termini di parco macchine più giovane e alla correlata predominanza di auto Euro 4 ed Euro 5, non stupisce il risultato prodotto dal terzo rapporto Euromobility 2009 effettuato con il patrocinio del MATTM, secondo il quale Firenze occuperebbe il secondo posto nella graduatoria sulla mobilità sostenibile stilata su 50 città italiane. Alcuni dei fattori presi in considerazione sono stati l'efficacia del trasporto pubblico, le innovazioni nella gestione della mobilità e appunto, la presenza di auto a basso impatto ambientale. Da segnalare in ultimo il servizio dedicato alla mobilità della città di Firenze sostenuto dal comune, dalla Provincia e dalla Regione, attivo dal 2008, per una corretta ed efficace campagna informativa sui trasporti ed in particolare sul trasporto pubblico.

**ECOMM**  
European conference on Mobility  
management  
Graz, 5-7 May, 2010  
tutte le info sul sito:  
<http://www.ecomm2010.eu>



**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/](http://www.waset.org/conferences/2010/paris/icsute/)





## I people mover di Bologna e Venezia al servizio dell'intermodalità

Nelle grandi aree metropolitane l'intermodalità si presenta come uno degli ambiti più dinamici e in crescita dell'intera domanda di mobilità. Presupposti per il suo successo sono rappresentati da un'organizzazione adeguata nel funzionamento delle reti infrastrutturali (in particolare quelle relative al trasporto pubblico) che assicuri prestazioni di efficienza e standard molto elevati oltre che un alto grado di integrazione e interconnessione delle stesse.

Venezia e Bologna rispondono a questa esigenza con i people mover ossia sistemi di trasporto terrestre nei quali le vetture corrono su rotaie tramite pneumatici e vengono trascinate da una fune riprendendo così il concetto delle funicolari e differenziandosi da queste per il dislivello di gran lunga inferiore caratterizzante il tracciato.

Il nome completo di questa modalità di trasporto è automated people mover, dove "automated" sta ad indicare l'assenza del conducente ed il funzionamento affidato ad un sistema elettronico programmato con viaggi su orari predefiniti.

A Venezia il people mover, costituito da due treni capaci di trasportare 200 persone ciascuno, collegherà l'isola del Tronchetto (stazione motrice) con Piazzale Roma (stazione di rinvio) passando per la Stazione Marittima (stazione intermedia) la cui realizzazione è prevista in un momento successivo.

L'isola artificiale del Tronchetto è infatti destinata a divenire il nuovo polo intermodale di Venezia, in quanto raggiunta dalle principali vie di comunicazione (su gomma, rotaia e via mare) che collegano la città con la terraferma. Uno dei principali obiettivi è quello di limitare l'ingresso di mezzi a Piazzale Roma senza rinunciare alla presenza di un importante centro con funzioni commerciali, logistiche e direzionali alla porte della città ma evitando allo stesso tempo di incidere



sul delicato tessuto del centro storico. L'impianto, inaugurato lo scorso dicembre, sarà aperto al pubblico nella primavera 2010, caratterizzandosi per l'alta frequenza di corse ed il notevole risparmio sui tempi di percorrenza.

A Bologna, occorreranno invece solo poco più di sette minuti per collegare la nuova stazione ferroviaria centrale all'aeroporto Guglielmo Marconi (circa 5 km), effettuando un'unica fermata intermedia presso l'area Bertalia-Lazzaretto, in corso di riqualificazione, destinata ad ospitare un nuovo insediamento abitativo e universitario.

Gli utenti della navetta monorotaia dovranno però attendere il 2013, in quanto l'inizio dei lavori, è previsto solo nell'autunno 2010.

Venezia e Bologna sono solo due recenti esempi del rinnovato interesse verso le reti tranviarie, specie quelle di ultime generazione che comprendono, oltre ai people mover, anche le cosiddette metropolitane leggere.

Tra i vantaggi della realizzazione di tali sistemi di trasporto rispetto alle linee metropolitane interrate non vanno dimenticati gli aspetti economici per il notevole risparmio, valutabile anche fino all'ordine di otto-dieci volte e gli stessi tempi di realizzazione.

### Referenze immagini

L'immagine di Berlino a pag. 118 e quella di Firenze a pag.119 sono dell'autore. Le immagini del people mover e la foto aerea di Venezia a pag. 120 sono tratte dal sito web [www.apmvenezia.com](http://www.apmvenezia.com).