



Pratiche urbanistiche

Il governo della mobilità alla scala territoriale

Mobility Planning at the Territorial 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

In questo numero Sempre più frequente appare la necessità di avere strumenti di governo della mobilità che travalichino i confini amministrativi della città per abbracciare un sistema territoriale più ampio, in cui l'intensità delle relazioni è tale da richiedere un approccio sistemico e la definizione di scelte e strategie di intervento complessive.

L'incremento demografico e i fenomeni di dispersione ed espulsione della popolazione dalle città capoluogo, che restano luoghi di maggiore concentrazione delle attività umane, hanno di frequente originato la crescita della domanda di spostamento e l'aumento della pressione sui maggiori centri urbani.

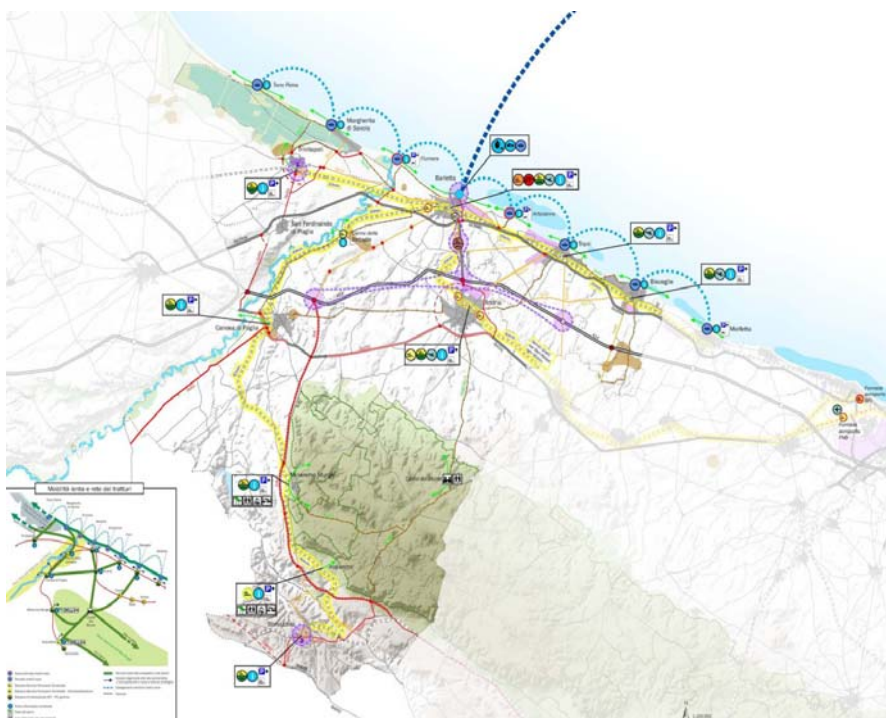
In assenza di un efficiente sistema di trasporto pubblico e di modalità alternative, il sistema territoriale è destinato così a porre rimedio ai problemi di inquinamento acustico e atmosferico, alla congestione e al traffico veicolare, alla sicurezza stradale. A tal proposito, il Piano urbano della mobilità del sistema territoriale di Cagliari, per esempio, definisce le strategie da adottare per il perseguimento di una mobilità sostenibile anche attraverso una corretta pianificazione territoriale, come la formazione di città più compatte, con l'aumento delle densità urbane, la rivitalizzazione dei centri urbani secondari, la formazione di aree a uso misto.

Il Local Transport Plan Greater Manchester, invece, punta soprattutto al potenziamento del trasporto

pubblico per supportare non solo la città di Manchester ma anche gli altri centri urbani che stanno vivendo una fase di rinnovamento e rigenerazione per l'incremento dell'occupazione e delle attività commerciali.

Il nuovo Plan des Déplacements Urbains della Grand Lyon, infine, punta al potenziamento di tutte le modalità di trasporto, migliorando il trasporto pubblico per gli spostamenti lunghi e incentivando le modalità ciclopedonali per gli spostamenti locali.

Numerosi strumenti di governo della mobilità alla scala territoriale sono stati redatti negli ultimi anni per gestire, con un approccio sistemico e strategie complessive, i flussi sempre più intensi nelle aree metropolitane.



Piano urbano della mobilità del sistema territoriale di Cagliari

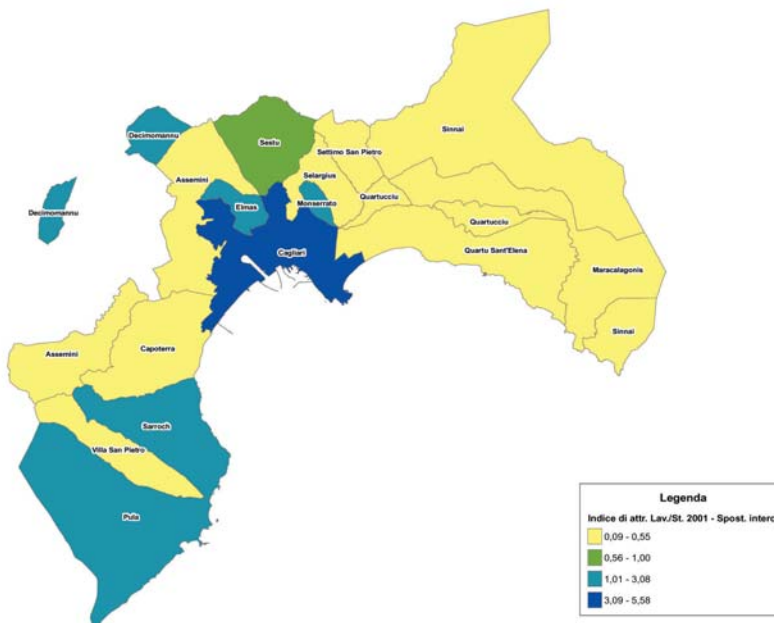
Il Piano urbano della mobilità del sistema territoriale di Cagliari è stato definitivamente approvato dal Consiglio comunale cittadino nel luglio 2009, con l'obiettivo di definire un nuovo assetto della mobilità nell'intera area vasta cagliaritana.

L'elaborazione del Pum è avvenuta nell'ambito del processo di pianificazione strategica del sistema territoriale di Cagliari. Dal lavoro svolto dal "tavolo tematico della mobilità di area vasta", istituito per la redazione del Ps, discendo gran parte dei contenuti del Pum, in particolare linee di indirizzo, obiettivi generali e scenari. Anche l'ambito territoriale di riferimento del Pum discende dal Ps, che aveva definito i confini dell'area vasta di Cagliari. Si tratta, nello specifico, di un'area di 16 comuni delimitata a Ovest dal Comune di Pula, a Nord da Decimomannu e Sestu e Sinnai e ad Est da Maracalagonis. I sedici comuni che costituiscono l'ambito di riferimento registrano complessivamente una popolazione residente di circa 419.000 abitanti (dati Istat al 2007), sebbene in realtà l'entità delle relazioni tra la conurbazione cagliaritana e il resto dei comuni della provincia porterebbero ad identificare come area vasta un ambito di riferimento che travalica quello definito (basti pensare alle relazioni con Dolianova o Villasimius durante la stagione estiva).

Secondo gli studi condotti sulla domanda di spostamento, dal punto di vista demografico i due Comuni più popolosi al 2007 sono Cagliari (159.000 ab) e Quartu (70.569 ab) e l'andamento demografico dal 2001 mostra un fenomeno di dispersione della popolazione da Cagliari (-3%) verso i comuni più interni (in particolare Sestu +19%; Quartucciu e Elmas +11%; Assemini e Capoterra +8%).

Per il perseguimento di una mobilità sostenibile, il piano ritiene necessaria una corretta pianificazione territoriale, attraverso:

1. l'aumento delle densità urbane (città compatte)
2. la salvaguardia e lo sviluppo dei centri storici e la promozione del ruolo dei centri urbani secondari
3. la formazione di aree a usi misti



Il Piano interessa un ambito territoriale di 16 Comuni, con una popolazione residente di 419.000 abitanti (Istat 2007), di cui Cagliari è il fulcro principale per il mercato del lavoro e per la localizzazione dei maggiori servizi pubblici.

Ciò nonostante, Cagliari resta il fulcro principale per il mercato del lavoro (con il 62,5% degli addetti) e per la localizzazione dei maggiori servizi pubblici (uffici, scuole e strutture sanitarie). L'incrocio di questi due fenomeni (da un lato la dispersione della popolazione e dall'altro la concentrazione dei servizi e delle opportunità di lavoro nel capoluogo) ha generato un incremento notevole del numero di pendolari su Cagliari. Inoltre, la mancata realizzazione di una rete di trasporto pubblico efficace ha indotto all'uso sempre più frequente del mezzo privato (si stima che dei lavoratori che si recano quotidianamente a Cagliari, l'84% scelga l'auto). Dall'analisi dell'offerta di mobilità, emergono diverse criticità del sistema dei trasporti dell'area vasta di Cagliari, tra cui:

- la mancanza di coordinamento tra pianificazione urbanistica e della mobilità fra le diverse amministrazioni;
- lo sviluppo radiale della rete stradale di accesso all'area centrale di Cagliari e la carenza di collegamenti urbani trasversali (dovuta anche all'orografia del territorio);
- l'assenza di integrazione dei servizi di trasporto pubblico (nell'area vasta operano 5 aziende pubbliche di trasporto di cui una svolge servizio urbano e le altre servizio interurbano, senza alcuna integrazione tariffaria e di orario);
- l'elevata densità di auto private (64 automobili ogni 100 abitanti) e l'estesa occupazione di spazi da auto in sosta regolare ed irregolare.

Alla luce dello stato di fatto delineato dal piano, le linee di intervento proposte riguardano principalmente il potenziamento del trasporto pubblico, il miglioramento della viabilità cittadina e la distribuzione urbana delle merci, e lo sviluppo della mobilità dolce (pedonalità e ciclabilità).

Local Transport Plan Greater Manchester

Il Local Transport Plan Greater Manchester, presentato nella sua versione definitiva nel 2008, si configura come il punto di approdo di un lavoro iniziato nel 2005 con la formulazione di un piano provvisorio, e contiene la previsione del sistema della mobilità locale per il periodo 2006/2007-2010/2011. Il piano è stato redatto da 10 Autorità locali, che formano la Greater Manchester, e dalla Greater Manchester Passenger Transport Authority.

L'ambito territoriale della Greater Manchester costituisce il centro economico dell'Inghilterra del nord e si presenta come una regione complessa, diversificata e dinamica, che ospita circa 2,5 milioni di persone su un'area di 500 kmq. Questa regione, infatti, è un mix di centri urbani ad alta densità abitativa, sobborghi, centri rurali, con un forte polo regionale costituito dalla città di Manchester e dalle adiacenti città di Salford e Trafford.

Il piano individua i fattori chiave per accompagnare lo sviluppo non solo di Manchester ma anche degli altri centri urbani che stanno vivendo una fase di rinnovamento e rigenerazione per l'incremento dell'occupazione e delle attività commerciali. Inoltre, in quest'area sorge il Manchester Airport, il terzo del Regno Unito, per il quale si stima un incremento passeggeri di circa 38 milioni all'anno al 2015. La strategia messa a punto dal piano, con un orizzonte temporale di 15 anni, costituisce un quadro di riferimento per le politiche dei trasporti e i programmi di investimento ed è organizzata sulla base di tre obiettivi principali:

Tra le principali azioni del Ltp vi è lo sviluppo di itinerari ciclopeditoni soprattutto a servizio dei principali servizi, delle scuole e delle aree in cui è concentrata l'attività lavorativa.

- l'incremento dell'uso di mezzi pubblici per gli spostamenti verso l'area centrale;
- il miglioramento delle infrastrutture pedonali o ciclopedonali per gli spostamenti più brevi;
- una corretta pianificazione degli usi del suolo e strategie di rigenerazione per rendere il più possibile autosufficienti i diversi centri urbani e limitare gli spostamenti.

Il piano si concentra su un programma quinquennale di interventi e affronta le questioni della congestione, dell'accessibilità, della sicurezza stradale, della qualità dell'aria, della qualità della vita.

Nel tentativo di conciliare le previsioni di crescita economica con le esigenze ambientali, gli investimenti sono concentrati nelle aree in cui si ritiene possano essere maggiori gli impatti, in particolare nel centro urbano di Manchester e in altri punti nevralgici in cui sono presenti scuole, grandi attività commerciali, uffici e servizi. A tal riguardo, le principali azioni previste riguardano:

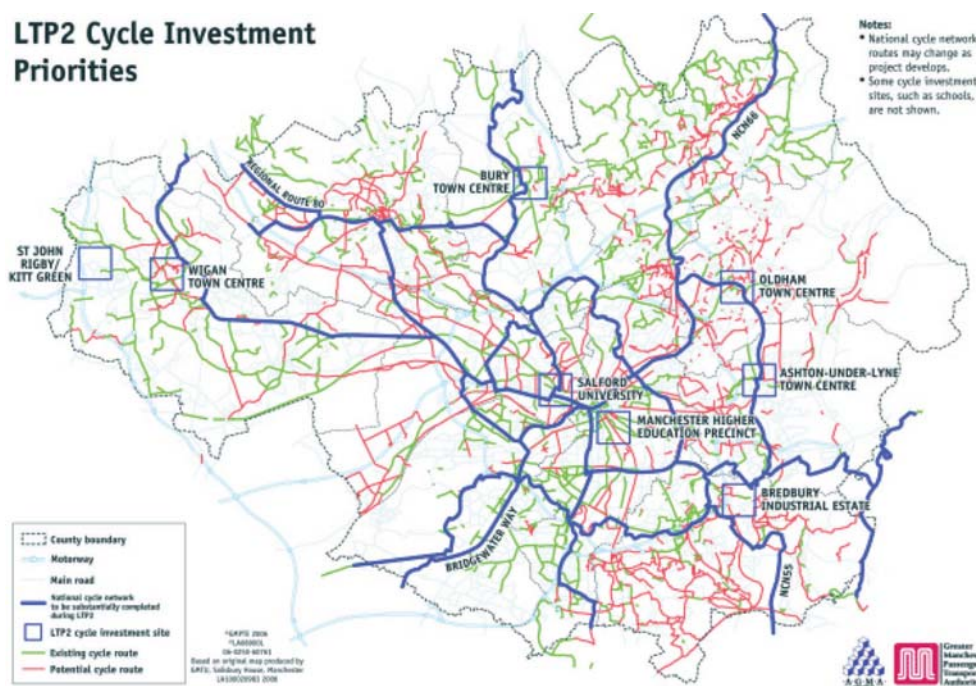
- il potenziamento e il prolungamento del collegamento Metrolink;
- il miglioramento delle reti ferroviaria e dei servizi nelle stazioni principali;
- lo sviluppo di sistemi di trasporto rapido, come il tram per alcuni percorsi non coperti dai corridoi Metrolink;
- il miglioramento della linea di autobus, da rendere più attrattiva con l'introduzione di nuovi percorsi e di misure di park and ride;
- lo sviluppo di itinerari ciclopedonali sicuri, per incoraggiare gli spostamenti in bicicletta o a piedi all'interno dell'area,

soprattutto intorno alle scuole e alle più importanti aree in cui è concentrata l'attività lavorativa.

Il Ltp è coerente con la strategia di trasporto regionale contenuta nel Regional Spatial Strategy (RSS), che pone l'accento in particolare sullo sviluppo di un trasporto pubblico di alta qualità, sulla migliore gestione della rete autostradale, sull'incremento di accessibilità all'aeroporto di Manchester e sullo sviluppo delle reti ciclopedonali.

Inoltre, dalla valutazione ambientale strategica emerge che le politiche e gli interventi previsti sono ampiamente compatibili con gli obiettivi ambientali individuati nella fase di scoping.

LTP2 Cycle Investment Priorities



Plan des Déplacements Urbains Grand Lyon

Nel giugno 2005 è stato approvato il nuovo Plan des Déplacements Urbains della Grand Lyon, elaborato a partire da un lavoro di aggiornamento e revisione del precedente Pdu, approvato nel 1997. Si è inteso, infatti, mettere a punto uno strumento coerente con gli altri documenti di pianificazione ed efficace nel soddisfare le sopraggiunte esigenze all'interno dell'agglomerato urbano lyonnese. Questo sistema territoriale, che comprende 57 Comuni e si estende su un'area di circa 51.000 ha, si trova in una posizione geografica strategica nel cuore della regione Rhône-Alpes che ha fortemente contribuito al suo sviluppo. Inoltre, nella conurbazione sono numerose le strutture universitarie e i centri per la ricerca, che richiamano circa 110.000 studenti all'anno. Le indagini sugli spostamenti nell'area metropolitana, nel 1995, avevano mostrato l'aumento nell'uso dell'automobile e la perdita di attrattività del trasporto pubblico e della mobilità dolce. Per invertire questa tendenza, la Comunità aveva elaborato un Pdu incentrato su tre obiettivi principali:

- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e l'incidentalità stradale, cercando al contempo di migliorare la qualità dello spazio urbano;
- migliorare l'accessibilità a tutte le aree dell'agglomerato, garantendo condizioni di equità e rafforzando la sicurezza soprattutto nei trasporti pubblici;
- puntare ad una inversione nella distribuzione delle diverse modalità di trasporto.

Cinque anni dopo la sua approvazione, più della metà degli interventi e delle azioni previste dal piano del 1997 sono stati realizzati (esempio emblematico, la messa in esercizio di due linee di tram, a servizio delle principali città universitarie e dei Comuni di Bron e Saint Priest). Infatti, così come previsto dalla Legge sui trasporti terrestri (Loi d'orientation des transports intérieurs), è stato valutato il raggiungimento degli obiettivi del piano a cinque anni dalla sua approvazione.

Da questa valutazione emerge altresì che i problemi legati all'inquinamento e alla sicurezza stradale non sono ancora risolti. Nelle aree più centrali permangono le difficoltà di parcheggio dei veicoli privati e il trasporto pubblico è ancora poco competitivo sebbene il traffico sia diminuito grazie all'incremento di modalità di trasporto alternative. Le scelte alla base del Pdu del 1997 non sono messe in discussione dal nuovo piano, ma sono concepite per promuovere lo sviluppo di un sistema della

Referenze immagini

L'immagine a pag. 109 è tratta dal sito <http://www.vision2020.bt.it>; quella a pag. 110 è tratta dal sito <http://www.comune.cagliari.it/>. L'immagine a pag. 111 è tratta dal sito web <http://www.gmpte.com>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web <http://www.grandlyon.com>.

mobilità efficace a lungo termine. Il piano costruisce il nuovo assetto del sistema della mobilità intorno a tre assi:

- garantire tutte le modalità di spostamento;
- permettere l'accessibilità a tutte le aree dell'agglomerazione;
- garantire sicurezza e qualità urbana.

In particolare, in relazione al primo asse, nel processo di formazione del nuovo Pdu sono stati posti i seguenti obiettivi:

- limitare l'uso delle automobili, la cui quota passerebbe dal 77,5% al 74,5% degli spostamenti tra il 1995 e il 2005;
- aumentare l'uso dei veicoli a due ruote, dal 1,9% al 3%;
- incentivare l'uso del trasporto pubblico, dal 20,6% al 22,5%;
- mantenere costante la quota di spostamenti pedonali registrati nel 1995.

Il piano mette quindi in cantiere una serie di azioni volte al raggiungimento degli obiettivi, tra cui il potenziamento delle linee tranviarie, il miglioramento delle condizioni di circolazione per gli autobus, la ridefinizione della griglia tariffaria, il controllo del flusso di automobili che entrano nell'agglomerazione, migliorare le infrastrutture viarie e regolamentare la sosta, garantendola ai residenti e disincentivando l'ingresso in città con i veicoli privati.

Il Pdu mette in cantiere una serie di azioni volte al potenziamento del trasporto pubblico, in particolare delle linee tranviarie, e al miglioramento delle condizioni di circolazione per gli autobus.

