

ANNO 2004 LA MOBILITA' CAMBIA MOVIMENTO

Invito alla Fiera

La possibilità di spostarsi da un luogo all'altro velocemente e senza fatica è da sempre nei sogni dell'uomo, sia per le necessità del lavoro e della vita che per il fascino dei viaggi e dell'avventura.

La risposta a questa perenne aspirazione sembra essere data oggi da auto di ogni foggia e per ogni gusto.

Le belle immagini delle pubblicità mettono in ombra i pericoli che l'abuso spesso incontrollabile e sconsiderato dell'auto porta con sé: gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute, le vittime degli incidenti stradali, i danni all'ambiente e i cambiamenti climatici, l'occupazione del suolo pubblico e la vivibilità dei centri urbani.

La Fiera delle Utopie concrete 2004 invita a tre giorni di seminari, dibattiti, eventi e formazione per capire meglio questi problemi ed indicare le possibili soluzioni che si pongono per le città europee di dimensioni medie nella trasformazione verso una mobilità capace di futuro.

Rivolgo un cordiale invito ai politici e tecnici degli enti locali e territoriali, agli insegnanti e studenti, alle cittadine e ai cittadini di buona volontà ecologica a partecipare a questo confronto decisivo per la vivibilità delle nostre città.

Fernanda Cecchini

Sindaco di Città di Castello

L'auto contro l'infanzia e la vita comunitaria

Nei giorni della Fiera un incontro nazionale su "Mobilità sostenibile per città amiche dei bambini"

Ray Lorenzo*

"C'è solo la strada su cui puoi contare, la strada è l'unica salvezza;

c'è solo la voglia, il bisogno di uscire ... di esporsi nella strada e nella piazza.

Perché il giudizio universale non passa per le case, le case dove noi ci nascondiamo, bisogna ritornare nella strada, nella strada per conoscere chi siamo".

Giorgio Gaber

La morte della vita comunitaria "urbana"

Credo che nessuno ci abbia avvertito – così presto e con tanta convinzione – meglio di Jane Jacobs del pericolo e dei danni di una politica urbana centrata (quasi) esclusivamente sull'automobile. Nel 1961, nel suo importantissimo (e molto letto) libro *The Death and Life of Great American Cities*, questa piccola, agguerrita e preparatissima attivista urbana ha prefigurato tutti gli effetti negativi che avrebbe comportato, per la vita comunitaria urbana, l'autodipendenza e il suo parallelo "progetto urbano moderno" – la zonizzazione monofunzionale con le sue reti di expressway e autostrade urbane che hanno martoriato i quartieri esistenti, tagliato le interconnessioni delle sue funzioni vitali e comunitarie e accelerato l'espansione delle nuove periferie invivibili e, anch'esse,

autocentriche. La Jacobs, va detto, ha indicato le classi marginali, e soprattutto i bambini e le loro famiglie, come le maggiori vittime del principale errore dell'urbanistica (e dell'economia) moderna. Dopo 40 anni, le sue previsioni, inascoltate, si sono - purtroppo - tutte avverate.

Adesso, Ms Jacobs ci offre un altro importante (e tempestivo) libro, intitolato *Dark Age Ahead* in cui riprende l'argomento, insieme con molti altri, in un contesto più ampio - quello della "caduta" della cultura occidentale (lei tratta, in particolare, gli USA e il Canada...ma non esclude l'Europa) verso quello che lei chiama un "nuovo medioevo". Le "Dark Ages", vale a dire le "epoche oscure", sono caratterizzate, secondo la Jacobs, soprattutto dalla perdita, da parte di nazioni, imperi o società, della "memoria sociale" proprio di quelle invenzioni socio-culturali e tecnico-scientifiche che hanno contribuito maggiormente al loro progresso e alla loro "grandeur". Per l'autrice tra gli ingredienti fondamentali (delle culture/nazioni anglo-sassoni in questione) è quello di "comunità". Il significato di questa piccola parola è enorme. Lì si trovano: le radici della democrazia, le relazioni sociali e di mutuo soccorso che assistono lo sviluppo e l'evoluzione culturale, l'educazione dei figli, l'integrazione delle diversità, la produzione e la distribuzione locale, la sostenibilità ambientale, economica e sociale di tutto ciò. Di nuovo tra le cause della (quasi) scomparsa della "comunità" (si salvano sembra, e sono orgoglioso dirlo, i quartieri di New York) si situa centralmente l'automobile. La Jacobs scrive: "... né la TV, né le droghe illegali bensì l'automobile è stato il principale distruttore delle comunità Americane". In Italia la situazione è altrettanto preoccupante e la causa, a mio avviso, è la stessa.

La nostra "autodipendenza" e la simultanea scomparsa di "comunità", inoltre, ci induce a "dimenticare quanto stavamo meglio prima". Ritrovare questa "memoria" e renderla "progetto per il futuro" deve diventare, ritengo, la componente basilare delle nostre strategie per una "mobilità sostenibile". Ed è solo attraverso una strategia partecipata e integrata - a 360° - che questo "progetto" può avere successo.

In Italia la situazione è altrettanto preoccupante

Oggi, non ci sono molte persone che non direbbero che c'è un grave problema urbano in Italia. In molte città, grandi e piccole, le strade sono intasate per ore e l'aria, come risultato, è spesso irrespirabile. I livelli d'inquinamento atmosferico e acustico rappresentano un pericolo per la nostra salute. Il semplice atto di attraversare una strada o fare una passeggiata è diventato molto difficile. La dominanza dell'automobile e di una politica urbanistica che ha privilegiato la monofunzionalità (zoning) e il mercato immobiliare, ha causato la quasi scomparsa di vie residenziali, piazze, vicoli, parchi di quartiere come luoghi d'incontro, come ambienti di vita quotidiana. La tendenza in atto è quella di creare ghetti per ogni categoria sociale: i bambini a scuola o a casa davanti alla televisione (nella "migliore" delle ipotesi accompagnati nei parchi giochi o in palestra); i giovani nelle discoteche; gli anziani nei loro centri, chiusi in casa o all'ospizio; i commercianti nei centri commerciali fuori dal centro storico, ecc.

Il verde, la natura, importanti nell'ecosistema-città non solo per la loro funzione "biologica", ma anche come luogo di riposo, di socializzazione, di esplorazione e avventura, come fonte di ispirazione, sono stati spesso sacrificati, sopra un'altare di asfalto e acciaio cromato.

Chi soffre di più per questa situazione sono i più "deboli" - i bambini e le bambine in primo luogo, le loro famiglie, gli anziani, i disabili, chi non si muove in macchina, chi non può fuggire dalla città, i poveri.

Numerosi cambiamenti, scelte politiche e processi tecnologici - dagli anni Sessanta in poi - hanno trasformato molte città italiane, una volta famose per la loro "dimensione umana", in assurdi parcheggi abitati, nemici dei propri figli.

La "Carta dei diritti dell'Infanzia" dell'ONU, sancisce il diritto di tutti i bambini/e a luoghi sani e sicuri in cui giocare, esprimersi e socializzare... per poter crescere. E ancora, sancisce il loro diritto ad esprimere le proprie opinioni, avere informazioni e ascolto per tutto quello che li riguarda (ed è palese che una condizione urbana che chiude i bambini a casa o a scuola li riguarda, eccome). Al bambino privo di questi diritti - cui è negata la soddisfazione dei bisogni fondamentali per uno sviluppo equilibrato - soffre oggi, e sarà, con tutta probabilità, un adulto problematico, domani.

Le nostre città sono state occupate da una "spedizione nemica" composta d'acciaio, cemento armato, asfalto e gomma. È arrivato il momento per noi tutti, se vogliamo "vivere la città", di riconquistarle.

Eppure non è stato sempre così. Noi adulti, cresciuti in città non ancora "occupate" dalle macchine, dall'asfalto e dal cemento dovremmo conservare, intimamente, ricordi pieni d'affetto per i luoghi urbani che perlustravamo quotidianamente. Perché non rammentiamo (se scaviamo nella nostra anima), il giocare per strada a nascondino nelle sere di primavera; la "caccia" alle rane e alle lucciole negli orti urbani; la costruzione di case sugli alberi e le capanne erette sui margini dei fiumi; le conversazioni e le attività conviviali con gli anziani e gli artigiani nelle piazze e per le strade? Quante distrazioni, quante sovrastrutture... e quanta propaganda... ci hanno convinto che l'automobile rappresenta un "progresso" o un "beneficio"? Per noi adulti forse c'è qualche seme di verità in questo pensiero. Ma i nostri figli, se interrogati seriamente, sanno quanto sbagliamo. E sanno che l'automobile per loro rappresenta solo un problema. Il problema. Come possiamo "riconquistare" queste "memorie" passate di città e quartieri diversi e renderle proposte future?

Il modo per andare più in fretta è rallentare (insieme)

I saggi buddisti c'insegnano che "il modo per andare più in fretta è rallentare".

Nell'ultimo decennio si è verificata una consistente diffusione di questo principio in tutti quegli ambiti che potremmo definire (verso) lo sviluppo sostenibile. In moltissimi campi ci sono stati numerosi sviluppi positivi: nelle legislazioni e nella pianificazione urbana, nelle attività delle Agende 21 Locali, nella formazione e nella ricerca, nelle pratiche quotidiane e nelle azioni locali. In favore di una mobilità alternativa e per città sostenibili. Ritengo che, oggi, esistano i presupposti per recuperare le "memorie sociali perdute" e costruire altre "memorie future" di luoghi e percorsi urbani ancora più sostenibili e conviviali. Che sia possibile, oggi, immaginare, pianificare, progettare e realizzare città e territori che siano veramente amichevoli verso i bambini/e e a ragazzi/e. Riteniamo, inoltre, che le caratteristiche di una "Città Amica dei Bambini" (Child Friendly City) siano indistinguibili da quelle di una "città sostenibile" o da una "città amica di tutti cittadini". Infine, riteniamo che il momento è maturo per apportare le trasformazioni culturali, tecnico-professionali e politiche essenziali per compiere il "salto di qualità" che ci porterà, man mano, verso città nuove, amichevoli e conviviali, sostenibili e con giustizia per tutti.

Purtroppo, in molti casi, gli attori di un campo operano nella quasi totale ignoranza delle attività e degli scopi degli altri. Ignorano le potenzialità e le sinergie raggiungibili soltanto attraverso il confronto, il dialogo e la collaborazione.

NDR Immagino che quest'ultima parte vada modificata in funzione del diverso rilievo che l'argomento ha assunto nel programma.

Per questo motivo, la nostra sezione della Fiera delle Utopie Concrete vuole raggiungere e coinvolgere tecnici e operatori della pianificazione e della progettazione urbana e territoriale (sia pubblici che privati), ambientalisti associati e singoli, docenti ed operatori nei campi educativi e sociali, esperti nella gestione di processi complessi, operatori economici, ecc.

Il nostro seminario intende essere uno spazio per l'acquisizione e lo scambio d'informazione, un forum di discussione di brainstorming ed una banca dati delle "buone pratiche". Ci auguriamo che il nostro lavoro (e il vostro) nella costruzione di una futura rete operativa e la sua gestione offrirà occasioni di riflessione, di crescita culturale e d'avviamento di azioni locali e congiunte per migliorare le nostre città ed il nostro territorio in favore della sostenibilità ed a favore dei bambini e di tutti. Per finalmente, poter riconquistare – o meglio ricostituire - le nostre strade e le nostre città non a misura dell'automobile ma a misura dell'essere umano e con rispetto per tutti gli altri esseri e, così, ritrovare le nostre "memorie" e la nostra "comunità perduta".

*Urbanista esperto in progettazione partecipata

Alcune citazioni ...

"Quella che funziona peggio ... è la strada centrale ... ci sono sempre incidenti e non ci sono marciapiedi.

- Bambina 10 anni (Todi)

"Il più bella ... è la strada avanti alla scuola. C'è poco traffico e si può giocare senza pericolo delle automobili."

- Bambino 11 anni (Foligno)

"Credo che Pontorio sia una località invivibile, non più a dimensione d'uomo. Non ci sono marciapiedi per passeggiare. I nostri figli non hanno spazi verdi dove giocare. Siamo sommersi dalle auto parcheggiate lungo la via principale e dal traffico che in alcuni momenti è insostenibile. È pericoloso l'incrocio adiacente il Ponte del Rio dove spesso si verificano incidenti." – Madre di due bambini piccoli.(Todi)

L'utopia bifronte dell'ubiquità

Franco La Cecla*

È probabile che la maggiore utopia del mondo contemporaneo sia l'idea che è possibile essere allo stesso tempo in tutti i luoghi. Se qualcosa è rimasto dell'impronta teologica occidentale nella deriva della modernità, se qualcosa è rimasto del catechismo recitato da ogni bambino dal Manzanarre al Reno è proprio l'idea che la caratteristica più invidiabile di Dio sia l'onnipresenza. Sembra che il nostro mondo alla vita eterna o all'onnipotenza

abbia preferito l'ubiquità, identificando l'ultima caratteristica con la penultima. La storia della navigazione, delle scoperte, del colonialismo, la storia dell'Imperialismo contemporaneo è una storia che si appropria del mondo con l'intenzione di accorciare, di annullare le distanze. Lo sforzo di navigatori, avventurieri, mercanti, eserciti e scienziati è di dimostrare che tutto il mondo è in mano a un'unica organizzazione capace di fare "collassare" le distanze.

La velocità e la sua invenzione - ed è interessante che qualcuno parli di invenzione della velocità come se fosse qualcosa a cui non si era pensato prima, almeno nei termini in cui la viviamo noi - sono una maniera di arrivare al limite oltre il quale, non è la velocità in sé importante - come credevano i futuristi, ad esempio - ma è l'annullamento della distanza. La velocità non è più da godere, o almeno non lo è da un bel po', da quando le automobili vanno veloci senza che uno se ne accorga e gli aerei sembrano dei pullman che allontanano dai passeggeri anche la più lontana idea del volo. In questa seconda vecchiaia della modernità che noi viviamo, la questione della velocità non è il sentire, ma lo smettere di sentire. Il fine è unificare il mondo in una rete che diventi un punto. Essere in tutti i luoghi, ma esserci allo stesso tempo. Ovviamente questa è un'utopia, ma è nella direzione di questo sogno che ha lavorato tutta la telefonia, dalla sua invenzione. Internet è la realizzazione di una compresenza contemporanea di tutti gli utenti in un luogo che è un punto comune. Il nostro mondo vuole, pensa che sia buono che le presenze siano accessibili e transitabili. Ci siamo abituati a credere a presenze surrogate, come alla voce al telefono, ad esempio. Gli inizi del secolo sono stati caratterizzati da questo allenamento popolare ad accettare delle presenze defisicizzate. Il prezzo da pagare per una velocità che fa collassare le distanze è quello di rarefare i corpi. E di sostituirli con qualcosa che ne è un'impronta, un'immagine, un'orma traslata. Il nostro mondo è molto più ascetico di quello che si creda, in questo senso. Crede che del corpo di debba e si possa fare a meno, che lo si possa sublimare in internet, al telefono, nelle fotografie. Questa disincarnazione non è una scelta primaria, ma una conseguenza dell'utopia dell'ubiquità.

Alcune parole su questa utopia. Quando la definisco utopia voglio dire che è un sogno condiviso e in qualche modo preparato da molti secoli di fantasie. Jules Verne, nei suoi romanzi, ne è il vero divulgatore, ma tutta l'Europa sognava da tempo quest'idea nella proiezione sugli esotismi, nell'invenzione del resto del mondo come altrove a cui ricorrere nei momenti di crisi.

L'evasione è un sogno costante che il mondo europeo cova nelle sue istituzioni e nei corpi dei suoi componenti. Jan Hacking ha studiato la frequenza di una patologia di "fuguer" di uomo in fuga, vale a dire di individui che, agli inizi del Novecento cominciavano a camminare per allontanarsi dalla città e perdevano la consapevolezza per ritrovarsi dopo una settimana di peripezie a Mosca o più lontano.

L'ubiquità che È coltivata in questo modo, non a caso richiede la perdita della coscienza. Perché, è perdendo la coscienza che si annulla il senso della distanza, che il nostro traslarci da qualche parte diventa automatico e senza il percorso da fare nel mezzo.

Analizziamo ancora più in dettaglio questo termine, "ubiquità". Dentro c'è un desiderio d'infinito, di un infinito immanente, si tratta cioè di sperimentare lo spazio infinito per quanto è concesso a noi umani, cioè lo spazio di tutto il mondo. Questo desiderio che ci fa un po' somigliare a Dio, non è strano per un essere che si è sempre accettato poco con i suoi limiti e ha molto di poetico e di profondo. La voglia di mondo, la voglia di uscire dai

ristretti confini del conosciuto e del sicuro è una voglia di "Fuori", cioè di evadere dall'egoismo dell'identità, come direbbe Levinas.

La questione è che questo desiderio deve fare i conti con la sostanza del mondo.

Realizzare l'ubiquità senza passare per la carne del mondo, le sue incredibili e difficili differenze, il fatto che i luoghi richiedono conoscenza, esperienza, frequentazione significa avere solo un'illusione della ricchezza e profondità del mondo.

Questa è un po' l'ideologia imperialista di questo vecchio inizio di secolo. Credere che la velocità con cui si raggiunge un luogo sia garanzia d'accesso ad esso: dietro alla protervia imperialista che fa intervenire in paesi lontani con i propri eserciti c'è la pretesa assurda di riuscire ad essere consapevoli automaticamente di tutti i luoghi. E l'ideologia orrenda che tutti i luoghi siano ormai uguali tra loro. È recentemente uscito un libro che sostiene che alla base dell'idea che i popoli nativi siano in via d'estinzione c'è una precisa intenzione di estinguerli che data dal colonialismo. Dicendo che queste sono culture che vanno sparendo, le si condanna davvero a sparire, le si relega a uno sguardo nostalgico che impedisce di comprendere la vitalità e la capacità delle stesse culture di adattarsi. Un esempio. Da almeno cinquant'anni gli antropologi sostengono che lo scambio di doni rituale su cui si basa l'economia della Melanesia sia in estinzione. Ebbene una recente ricerca dimostra il contrario e cioè che essa si sta espandendo addirittura in Australia. Occorre però che non confondiamo questa protervia imperialista e colonialista con il fatto che i traffici, i viaggi, la circolazione delle persone e il desiderio di mondo abbia una componente più profonda, generale, popolare. C'è nella voglia di mondo una magnifica maniera di andare verso l'altro e di sperimentare il bisogno di rinnovamento della nostra piccola identità.

Quindi salverei l'utopia dell'ubiquità, sottraendola a coloro che la vorrebbero vendere come una facile conseguenza dell'annullamento delle distanze. Ho molto lavorato sugli effetti del jet-lag, della fatica cioè che ci vuole per passare da un luogo ad un altro, di passare da una cultura ad un'altra. Il jet-lag è la garanzia che la nostra voglia di ubiquità non dimentichi che siamo fatti di corpi e che la velocità delle nostre sensazioni ed emozioni è diversa, costante, non accelerabile dalla velocità dei mezzi di trasporto. Anche quando proviamo una vertigine è perché sentiamo questa differenza. Allora va bene l'ubiquità, ma con i mezzi dei nostri corpi.

*Antropologo e architetto

L'impronta ecologica dei sistemi di trasporto

Un modo per misurare e confrontare l'impatto ambientale dei diversi modi di muoversi
Stefano Caserini*

Guardando in una bottiglia un litro di benzina, ci potremmo meravigliare che in quel liquido colorato ci sia la forza per muovere noi, mille kg di plastica e ferraglia dell'automobile, amici e parenti e bagagli vari magari per 10-15 km. Vista così, l'automobile non sembrerebbe quel "disastro termodinamico", quella "pentola a pressione semovente", come è stata definita.

Eppure provate una sera a uscire di casa avendo cura di lasciare accese tutte le luci, lampade e lampadine, piccole medie e grandi. Andate a zonzo poi tornate a casa, dopo circa 3-4 ore e 3-4 km percorsi.

Rivedere le luci di casa accese farà scattare in (quasi) tutti un moto di ripulsa, un auto-rimprovero ecologista, per l'inutilità o l'evitabilità dello spreco.

Ma se si fanno due conti si può dimostrare che il consumo energetico di tutte lampadine di casa accese per 3-4 ore non è superiore all'altro consumo, quello della benzina necessaria per spostarsi per i 3-4 km.

Certo, dipende dal tipo d'automobile, se avete un'utilitaria o il macchinone, o magari un SUV, quei gipponi da città. Così come dipende dal tipo di lampadine, a incandescenza, alogene o a risparmio.

Fate i conti e sarete d'accordo: i consumi, gli sprechi energetici delle nostre automobili sono spesso sottovalutati.

Abbiamo parlato della sola benzina (o gasolio) consumato per spostarci. Ma è solo una parte dell'impatto ambientale degli spostamenti motorizzati.

Perché, si potrebbero aggiungere i consumi legati alla costruzione e manutenzione del veicolo, per produrre l'acciaio, la plastica, le gomme, il vetro. O l'energia necessaria per costruire le strade, i viadotti, le gallerie. O quella per portare il carburante alla pompa sotto casa.

Quindi, potremmo considerare i rifiuti che si producono per costruire un veicolo, o considerare lo spazio fisico occupato dalle strade e dai veicoli (e che lo spazio sia una risorsa ce ne accorgiamo, nelle nostre città...).

Per fare questi confronti, o tanti altri, ci può allora venire in aiuto l'impronta ecologica.

L'impronta ecologica esprime i diversi consumi di risorse in un'unica unità di misura, la superficie di terra bio-produttiva utilizzata. L'impronta non è identificabile con un appezzamento di terreno con una localizzazione precisa. Anzi, la globalizzazione del commercio ha aumentato la probabilità che le aree bio-produttive necessarie a sostenere il consumo (specialmente dei Paesi ricchi) siano sparse per tutto il pianeta.

Pur avendo meno di 10 anni, essendo stata definita a metà degli anni Novanta dai ricercatori Wackernagel e Rees, la metodologia dell'impronta ecologica ha avuto negli ultimi anni un notevole successo e una larga diffusione.

Numerose sono le applicazioni al territorio di numerose province e regioni italiane ed estere: l'impronta ecologica è considerata un mezzo per iniziare a rendere anche quantitativo il dibattito sullo sviluppo sostenibile, sull'uso delle risorse.

Perché è utile ogni tanto fermarsi a far di conto, a valutare anche in modo "quantitativo" la sostenibilità del nostro modello di sviluppo, tramite indicatori in grado di valutare quanto la Terra sia in grado di sostenere la presenza umana, la sua popolazione e le sue attività, in relazione al tenore di vita e allo sviluppo tecnologico.

Alla fine l'impronta ecologica di un individuo, di una città o di una regione viene confrontata con la terra mediamente disponibile sul pianeta.

Vediamo un breve esempio: un'automobile con un consumo medio di 13 km/l produce una quantità di anidride carbonica (CO₂) stimabile, sulla base di un fattore di emissione di 2.36 kg/l, in circa 182 g CO₂/km ($1/13 \times 2.36 \times 1000$).

Nella metodologia dell'impronta ecologica quest'anidride carbonica, per evitare un'accumulo sul pianeta, dovrebbe essere assorbita da una superficie forestata:

considerando un tasso di sequestro di CO₂ di 0.52 kg/mq/anno (ogni kg di CO₂ è assorbito in un anno da 1.92 mq di foresta), si ricava un'impronta ecologica di 0.41 mq/km, che rappresenta l'impronta legata al rifornimento. Per valutare l'impronta complessiva legata all'uso dell'automobile sarà da aggiungere l'impronta dovuta alla costruzione e manutenzione del veicolo e delle strade, ecc., e si arriva a circa 0.6 mq/km. Questo significa che percorrendo 20.000 km l'anno si ha un'impronta complessiva di circa 12.000 mq, ossia 1,2 ettari. Ebbene, questa superficie equivale allo "spazio" che avremo mediamente a disposizione nel 2050, quando sul pianeta saremo circa in 10 miliardi.

Ma è solo un esempio; applicando la metodologia dell'impronta ai diversi mezzi di trasporto, sulla base di dati medi italiani ed europei, si ricava che l'impronta di uno spostamento di 1 km in automobile è il doppio di quella dello stesso spostamento con i mezzi pubblici, quattro volte quella del treno, 30 volte quella dello spostarsi a piedi e 50 volte dello spostarsi in bicicletta. Ma è un terzo di uno spostamento in aereo.

Non stupisce quindi che se si calcola l'impronta ecologica del nostro sistema di trasporto, basato su un uso massiccio dell'automobile e sempre più dell'aereo, si conclude che non è un sistema esportabile, utilizzabile in ugual misura da tutti gli altri abitanti del pianeta, in quanto ci vorrebbe almeno un'altra Terra per sostenere questo consumo.

Da qui l'utilità dell'impronta, per le amministrazioni pubbliche o i semplici cittadini.

Perché, anche in Italia, sommessamente, si è iniziato a parlare della necessità di ridurre i consumi e di risparmiare energia, anche se la necessità di una conversione ecologica dei sistemi di produzione e degli stili di vita e di consumo rimane nell'ombra.

Nonostante l'ultima guerra abbia mostrato in modo fin troppo crudo le conseguenze reali e tragiche della nostra dipendenza dal petrolio.

E nonostante l'Italia abbia ratificato nel giugno 2002 il Protocollo di Kyoto, e quindi preso un formale impegno a ridurre le emissioni di gas serra, causati dalla produzione di energia, dal riscaldamento delle abitazioni, dai trasporti e dalle attività industriali e agricole. Impegno fino ad ora disatteso, in quanto le emissioni continuano allegramente a crescere (+ 6 % dal 1990 al 2000) e i trasporti sono la voce che più contribuisce a proseguire nella direzione sbagliata (+ 20 % dal 1990 al 2000).

L'impronta ecologica esprime gli impatti a scala globale del sistema dei trasporti; non considera quelli a scala locale, come la congestione, l'inquinamento atmosferico e acustico, la perdita di spazi di socialità, l'incidentalità, ecc.

Ogni inverno le automobili sono sul banco degli imputati per gli elevati livelli di polveri fini nell'atmosfera. Evidenti sono i contributi delle emissioni dai tubi di scappamento di veicoli diesel, in particolare per i veicoli più anziani, mentre le auto a benzina producono PM₁₀ per l'usura dei pneumatici, dei freni, per l'abrasione dell'asfalto. Ma le polveri fini si formano anche dalla condensazione di altre sostanze inquinanti, solfati e nitrati, emessi dal tubo di scappamento (il cosiddetto PM₁₀ "secondario"). Al settore traffico saranno richiesti i maggiori sforzi per rendere più pulita l'area delle città, per rispettare la cura dimagrante prevista dalle Direttive Europee, che chiedono alle città italiane di diminuire in modo sostanziale i livelli medi annui delle concentrazioni di polveri nell'atmosfera.

Anche se i problemi dell'inquinamento da traffico raggiungono le prime pagine dei quotidiani nazionali solo durante i periodi critici invernali, è ormai chiaro che non serve

occuparsene solo nelle emergenze, con i blocchi del traffico: è necessaria una strategia per risolvere a lungo termine il problema della mobilità nelle aree urbane e della qualità dell'aria.

Così come non serve, o potrebbe essere pericoloso, puntare tutto sulla tecnologia, su fantomatici veicoli "puliti" o "ad emissioni zero" (a gas naturale, elettrici, a idrogeno, a biocarburanti, ad aria compressa, ecc) sulla cui efficacia gli esperti sono quantomeno in disaccordo.

Negli ultimi anni i benefici delle migliori tecnologie motoristiche sono stati annullati dal maggiore utilizzo dei veicoli e dal passaggio a veicoli più grossi. Per questo le polveri fini nelle città non diminuiscono e i gas serra aumentano, come aumenta l'impronta ecologica.

Forse la via più saggia e razionale sarebbe di considerare che i limiti biofisici del pianeta non possono essere superati, fino a quando non c'è prova del contrario.

Lo statunitense Richard Costanza ha scritto che l'impronta ecologica è un indicatore scettico, assume come ipotesi che la tecnologia non è in grado di cambiare in modo significativo l'entità della pressione umana sull'ambiente: "...l'impronta ecologica è una misura di quanta fede nella tecnologia è richiesta per considerare sostenibile l'attuale modello di sviluppo e consumo".

Di questo ci parla l'impronta ecologica. Della necessità di una mobilità diversa, meno energivora e più sostenibile. Che faccia della sobrietà e del senso del limite le premesse per un mondo di pace.

*DIIAR Politecnico di Milano

Siti web

<http://www.ecofoot.net/>

<http://www.rprogress.org/programs/sustainability/ef/>

<http://www.bestfootforward.com>

<http://www.ecologicalfootprint.com>

<http://www.iclei.org/iclei/ecofoot.htm>

http://www.provincia.bologna.it/ambiente/impronta_ecologica/

<http://www.retelilliput.net/Gruppi/GLTIES> (Mailing-list italiana)

Alcuni riferimenti bibliografici

Chambers N., Simmons C., Wackernagel M. (2002) Manuale delle Impronte ecologiche. Edizioni Ambiente

Wackernagel M. e Rees W.E. (2000) L'impronta ecologica. Come ridurre l'impatto dell'uomo sulla terra. Edizioni Ambiente

S. Caserini, R. Salvetti (2003) L'impronta ecologica come strumento della Valutazione Ambientale Strategica. Atti del 58° Corso di aggiornamento in Ingegneria Sanitaria-Ambientale: "Valutazione di impatto ambientale: metodi, indici ed esempi", Politecnico di Milano, 26-30 maggio 2003. Editto a cura del DIIAR del Politecnico di Milano

Costanza R. (2000) The dynamics of the ecological footprint concept. *Ecological Economics* 32, 341-345

Wackernagel M. e Rees W.E. (1996) *Our ecological footprint: Reducing Human Impact on the Earth* New Society Publisher, Gabriola Island, BC

WWF (2002) "Impronta ecologica. Evoluzione del modello e risultati raggiunti nell'applicazione.", Dossier allegato a *Attenzione*, rivista WWF per l'ambiente e territorio, n. 25, giugno 2002 a cura di Paoletta A., Bilanzone G., Bologna G.

PROGETTO VEICOLO MINIMO

Il progetto si è posto il problema di dare una nuova soluzione uno dei più vecchi rompicapo di ingegneria: la "bicicletta pieghevole". Varie nuove considerazioni sono confluite nel lavoro.

A) Usare un approccio "di prodotto", in sinergia con quelli "normativi" e "infrastrutturali", per incentivare gli spostamenti urbani in modalità ciclistica.

B) Impiegare le più nuove e economiche tecnologie industriali, in luogo della classica filiera ciclistica, anche per dare una risposta alla tematica della "bicitender" per l'auto.

C) Uso dei più avanzati algoritmi cinematici-robotici per automatizzare apertura e chiusura.

D) Dare una risposta no-energy al bisogno di micromobilità urbana.

E) reintrodurre la modalità ciclistica come frammenti di percorso, in modo intermodale.

Il risultato è la più compatta - dimensioni 24Ore - e leggera - 4 Kg - bicicletta pieghevole mai realizzata. La maggior parte della struttura è realizzata in tecnopolimeri. Il progetto ha avuto un premio Philip Morris Scienza, è stato co-finanziato da LIFE-UE, Regione Toscana, con la partnership tecnologica di Pirelli, Ticono-Celanese, FS SpA, Megadyne.

Info: www.minimalvehicleproject.com

Alessandro Belli

Training – Laboratorio attivo "Traffico di esseri umani: incontri e conflitti nei percorsi quotidiani"

a cura di *Enrico Euli*

L'esperienza vissuta del traffico urbano e metropolitano: ingabbiati dentro scatoloni di metallo rombanti, avvolti da contesti che puzzano e ammorbano, inquinati da chimica e rumori.

Vittime e carnefici allo stesso tempo, complici più o meno omertosi di un sistema violento di scambi, movimenti, relazioni, passaggi.

In questo delirio quotidiano, costruito apparentemente per facilitare i nostri spostamenti, ma ormai talmente stressante e 'bloccato' da frustrarci ogni giorno di più, è facile che sorgano e si esprimano conflitti: tra passanti, pedoni, automobilisti, ciclisti, camionisti... Come in un microcosmo perfetto qui possiamo ritrovare le contraddizioni, le alleanze, le perversioni tipiche di conflittualità a livelli più ampi.

Un laboratorio attivo può essere utile: a riflettere, condividere vissuti ed esperienze, ma anche a vedere le possibilità di uscita dall'ovvio, dall'idea che tutto questo sia inevitabile e imm modificabile.

Infine, ma non dimentichiamolo, per giocare e riderci un po' su.

Negoziare i cambiamenti

Una conversazione con Guido Viale

A cura di Franco Travaglini

In un tuo intervento, nel corso di Terra Futura, a Firenze, hai ricordato gli effetti ambientali, economici e sociali della motorizzazione di massa (vedi box). Questi inconvenienti riguardano solo le grandi città o anche i centri medio piccoli?

Il problema ha ormai raggiunto dimensioni planetarie, dunque riguarda tutti, sebbene con delle differenze. Da noi, la densità di popolazione delle aree di pianura e di collina fa sentire di più che in altri paesi il problema della congestione del traffico. Una differenza che, ovviamente, c'è anche fra Città di Castello, dove in tempo breve ci si allontana dai punti di maggiore congestione, e Milano, dove a 'uscire dal traffico' ci vuole un a vita. Resta il fatto che l'aumento enorme della circolazione di merci e di persone prodotte dalla globalizzazione non risparmia più nessuno. Nemmeno i piccoli centri.

Ma non s'era detto che questo sarebbe stato il secolo della circolazione immateriale, delle informazioni, anziché delle merci e delle persone?

È una promessa per la quale esistono le potenzialità ma che non vengono sfruttate. Le ragioni sono semplici: il sistema dei trasporti in vigore si è rivelato finora conveniente per le lobby economiche che lo promuovono e lo gestiscono perchè gran parte dei costi economici (per esempio le strade) e tutti i costi ambientali vengono fatti ricadere sulla società. Questo ha consentito lo sviluppo della città diffusa con un'estensione sempre più ampia sul territorio non solo delle residenze, ma anche dei servizi e delle attività produttive. Tanto, questa l'illusione, con la macchina ci vuole un attimo...

Nei due piccoli paesi presso i quali vivo, in Umbria, ci sono due aziende di trasporto, di cui una abbastanza grande...

Con ogni probabilità si tratta di esempi di quella che viene definita "fabbrica diffusa" o "fabbrica sulle ruote": è più conveniente tenere in circolazione le merci piuttosto che stocarle in un magazzino. Oppure è più conveniente fare un grande parcheggio per camion in una zona periferica dell'Umbria piuttosto che vicino a Milano. La logica è la stessa: vantaggi per pochi e svantaggi e diseconomie per tutti. In un caso perchè il suolo pubblico (le strade) non costa nulla, nell'altro perchè il suolo privato alla periferia dell'Umbria costa molto meno che a Milano

C'è quella orribile parola per dirlo: internalizzazione dei costi...

Sì, vuol dire che se l'industria del trasporto pagasse di tasca sua tutto quello che riesce a scaricare sulla società, allora quei costi dovrebbero entrare nella formazione del prezzo finale che, a quel punto, non sarebbe più conveniente.

Ho letto di recente che nei supermercati del Trentino, una delle principali aree di produzioni di mele d'Europa, si vendono le mele cinesi. E a prezzi competitivi...

Naturalmente in questo caso non si può ridurre tutto a una questione di trasporti, ma i trasporti hanno anche qui il loro peso: di nuovo la loro incidenza, in questo caso con ogni probabilità con aerei cargo, nella formazione del prezzo è ridicolmente basso rispetto al costo reale, soprattutto ambientale, che la società nel suo insieme paga.

Si parla spesso della necessità di una mutazione culturale che deve investire la maggioranza dei cittadini...

Io credo che la mutazione culturale di cui c'è più bisogno sia quella dei nostri politici e dei nostri amministratori locali. Il sindaco di Londra, per esempio, ha messo una tassa di 5 sterline al giorno per entrare in certe aree della città (area-pricing) in cui non si risiede. Più il costo del parcheggio. Si tratta di una "tassa di scopo" destinata al potenziamento del trasporto pubblico e alla gestione del traffico. I risultati si sono visti e senza che siano stati pagati i paventati prezzi politici. Il sindaco di Londra ha, infatti, ottenuto il miglior risultato elettorale dei laburisti alle ultime elezioni amministrative. Non voglio dire che sia per questo...

Vuoi dire che quel che manca è solo la volontà politica di introdurre i cambiamenti necessari?

Non solo, ma soprattutto. Le politiche di promozione della mobilità sostenibile comprendono molte componenti: riassetto urbanistico, potenziamento del trasporto pubblico locale (TPL) di massa o di linea, promozione di percorsi protetti per pedoni e ciclisti, promozione dell'intermodalità, *e-government*, *e-commerce*, telelavoro, ecc. Ma la componente più innovativa e promettente di queste politiche è costituita dai sistemi di trasporto flessibile - fondate su un uso condiviso di un mezzo che svolge comunque un servizio personalizzato - in tre modalità di complessità crescente: *car-pooling* (possibilmente *dinamico*, cioè con la possibilità di costituire e/o cambiare equipaggio in tempo reale in base alle proprie esigenze di andata e ritorno), *car-sharing* e trasporto a domanda (DRT).

Per tutto questo esistono tecnologie e competenze sufficienti?

Assolutamente sì. Le soluzioni ai problemi ci sono, quello che manca è la volontà politica di metterle in atto.

Insomma, basterebbe un po' di coraggio in più dei vertici politici e amministrativi...

La mutazione culturale di cui parlavo prima riguarda in gran parte il modo di gestire i processi decisionali che coinvolgono la vita dei cittadini. Se fino ad oggi i sistemi di trasporto flessibile non si sono affermati in misura corrispondente alle potenzialità offerte dalla tecnologia, è perché è stato trascurato un aspetto essenziale: non possono essere introdotti come progetti autosufficienti, "chiavi in mano"; possono solo essere promossi attraverso complessi meccanismi di *programmazione partecipata*, cioè attraverso *processi negoziali*.

A che tipo di processi negoziali ti riferisci?

I livelli di negoziazione a cui devono essere sottoposti i progetti di governo del traffico sono almeno tre. Le nuove modalità di trasporto flessibile devono essere promosse attraverso un mix di incentivi e divieti (bastone e carota). Tutto ciò crea diseconomie per

particolari categorie, che vanno mitigate e compensate o affrontate con regimi di deroghe. Queste misure vanno affrontate e negoziate in via preliminare con le rappresentanze istituzionali delle categorie colpite. Ogni nuova offerta di servizio di mobilità flessibile deve essere preceduta da una scrupolosa analisi della domanda effettiva (pagante) e dei fabbisogni (anche non immediatamente solvibili) e, soprattutto, da un lavoro di aggregazione della domanda, attraverso cui creare uno *zoccolo di utenza garantita*. Una volta negoziate le condizioni di accesso e di utilizzo, ogni singolo spostamento, sia sporadico che ricorrente, deve poter essere negoziato tra l'utente e chi fornisce il servizio: sia esso un singolo automobilista (*car-pooling*), un sistema di proprietà condivisa (*car-sharing*), un servizio di trasporto collettivo (DRT, *city-logistic* o consegna a domicilio).

Le soluzioni disponibili valgono anche per i piccoli centri?

Sostanzialmente direi di sì, salvo la necessità di introdurre, preliminarmente, un livello di negoziazione in più rispetto a quelli cui ho accennato. Questo perché, nei piccoli centri presi singolarmente, è impossibile raggiungere la massa critica minima necessaria a far funzionare il trasporto flessibile. Occorre dunque che diversi Comuni si consorzino, oppure che si utilizzino istituzioni amministrative intermedie, come le Comunità Montane.

BOX

Gli inconvenienti della motorizzazione di massa

Effetti sulla mobilità: l'automobile è diventata la principale causa di immobilità, di difficoltà, lentezza, perdita di tempo nello spostarsi.

Effetti ambientali: sia locali - inquinamento dell'aria, del suolo e delle acque - che globali - consumo di risorse, emissioni di gas di serra, inquinamento diffuso e pervasivo. L'effetto inquinante più grave della motorizzazione di massa è il consumo di spazio: sul pianeta Terra non c'è posto per una motorizzazione di massa analoga a quella che caratterizza i paesi industrializzati; e nelle nostre città non c'è spazio per tutte le automobili che vi circolano.

Effetti economici globali: la motorizzazione di massa è al tempo stesso il segno e la causa più visibili dello squilibrio tra Nord e Sud del pianeta. Un riequilibrio non è materialmente pensabile portando il Sud a consumi automobilistici di livello europeo o americano.

Effetti economici locali: quanto pesa il sistema automobile sul bilancio di un consumatore, di un'amministrazione locale, di un'economia nazionale (per usare un'espressione orripilante, "l'azienda Italia")? Quali opportunità di sviluppo, di benessere, di crescita civile di risanamento ambientale ostacola?

Distruzione della socialità: Lo spazio consumato dall'automobile è spazio pubblico: quello che nella storia della città era la sede naturale dell'interazione e del confronto sociale, del dialogo e del conflitto, dell'evoluzione della cultura. La piazza storica, invasa dalle auto e abolita nelle periferie ha trovato un facile sostituto nella piazza elettronica, oggi rappresentata dalla televisione, e nell'idiotismo di una vita sociale interamente richiusa tra le pareti domestiche o quelle di un ufficio. (Guido Viale)

MOBILITY MANAGER...CHI È COSTUI?

Una nuova figura per la gestione della domanda di mobilità

Riccardo Canesi*

Le tecniche di Mobility Management iniziano ad affermarsi agli inizi degli anni Novanta in alcuni Paesi europei, quali il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera. In Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale, introdotta dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", è resa obbligatoria per le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali. L'obiettivo è coinvolgere le aziende e i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato e il mobility manager ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale introducendo nuove forme di mobilità ambientalmente sostenibili per far fronte alle problematiche attuali di inquinamento atmosferico e congestione da traffico veicolare.

L'ultimo decreto del Ministero dell'Ambiente in materia, datato 20 dicembre 2000, ha incentivato l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro ma anche di quelli casa-scuola, oltre che di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". Nel contempo ha esteso il concetto di area applicando il decreto non solo ai singoli Comuni ma anche a Province o forme associate di Comuni. Il Mobility Management rappresenta un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Anziché proporre il potenziamento dell'offerta, che normalmente richiede investimenti notevoli e tempi di realizzazione lunghi, il Mobility Manager si concentra sullo studio dei comportamenti degli utenti e sulla domanda di trasporto a livello aggregato, in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili in ciascuna impresa, migliorando la mobilità dei lavoratori stessi. Obiettivi principali del mobility manager sono dunque: ridurre l'uso delle auto private, aumentare l'uso del trasporto collettivo e dei "modi sostenibili", ridurre i livelli d'inquinamento atmosferico, introdurre servizi innovativi per la mobilità e individuare nuove nicchie di mercato per esercenti pubblici e privati. Secondo tale approccio qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, deve perciò essere proposto ai differenti gruppi *target*, individuati attraverso una preliminare indagine sulla mobilità sistematica, in funzione delle esigenze espresse e delle caratteristiche del contesto territoriale in cui si opera. La disciplina del Mobility Management è, pertanto, orientata a dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda puntando su soluzioni attuabili a breve termine.

7

Il ruolo del mobility manager aziendale

Compito del Mobility Manager aziendale è quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL, che rappresenta lo strumento di sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di

misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente) e i benefici conseguibili a tutti i livelli: singolo dipendente, in termini di tempo, costi e comfort; azienda, in termini economici e/o di produttività; collettività, in termini di minori costi sociali. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per l'azienda, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano finanziariamente la realizzazione delle proposte. Il PSCL è lo strumento di base a livello aziendale avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, ma può anche essere concepito come un piano per un determinato quartiere o per un certo gruppo *target* dell'intera città, oppure per una zona industriale o commerciale, assumendo valenza di piano per la gestione della domanda di mobilità. Perché possa avere successo, un Piano degli spostamenti casa-lavoro richiede sforzi di coordinamento e consultazione con tutti i soggetti coinvolti (imprenditori, dipendenti, aziende di trasporto, autorità locali, sindacati, cittadini) così che le misure adottate abbiano il più ampio consenso possibile.

Il ruolo del mobility manager di area

L'interlocutore di riferimento del Mobility Manager aziendale è il Mobility Manager di Area che ha un'importante funzione di coordinamento, e funge da intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. Questi raccoglie le esigenze dei singoli Mobility Manager ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità casa-lavoro nel suo complesso promuovendo le misure implementate ed utilizzando strategie di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini, dei lavoratori e dei datori di lavoro utili per individuare e gestire le opzioni alternative. Il suo principale obiettivo è creare le condizioni quadro affinché si riduca la propensione all'uso dell'automobile.

I principali obiettivi del mobility manager di Area possono essere così sintetizzati:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali e sociali;
- migliorare l'accessibilità dei centri urbani con particolare riguardo ai modi di spostamento "sostenibili", quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello intermodale;
- ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- influenzare i comportamenti di individui, imprese e istituzioni nel soddisfare i loro bisogni di spostamento, attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto ambientalmente sostenibili; migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione.

*Responsabile Rapporti Istituzionali Euromobility

UN PERCORSO INCOMPIUTO

Dai piani urbani del traffico alla pianificazione urbanistica

Maria Rosa Vittadini*

Punti di vista

I Piani urbani del traffico sono stati, a metà degli anni Ottanta, un'innovazione notevolissima. Essi hanno introdotto una prassi sostanzialmente nuova rispetto alle precedenti tecniche di organizzazione della viabilità e della circolazione. Per la prima volta non si trattava più soltanto di far circolare meglio (dal punto di vista dell'automobilista) le automobili, ma di considerare tutti gli utilizzatori della strada, compresi i ciclisti e i pedoni. E si trattava di considerare insieme trasporti pubblici e trasporti privati, veicoli in circolazione e veicoli in sosta, la circolazione dei veicoli e i suoi effetti ambientali di inquinamento e di rumore. Insomma se non è ancora il punto di vista della città e dei suoi cittadini sicuramente è un passo avanti rispetto alle pratiche precedenti.

I cosiddetti piani della circolazione in vigore fino a quel momento, avevano seguito, infatti, logiche "deformanti" rispetto alla città: insieme di misure tese per lo più a far posto all'automobile, aumento della capacità delle strade con sistemi di sensi unici, restringimento dei marciapiedi, consegna delle piazze e degli spazi verdi alle esigenze del parcheggio. Ma, non è bastato. La città compressa e deformata è risultata comunque insufficiente a far circolare una quantità di automobili crescente e sempre più sistematicamente utilizzata nelle attività della vita quotidiana.

I piani urbani del traffico (PUT) promettevano molto. Dal punto di vista culturale: perché si trattava di mettere al centro del problema l'accessibilità urbana, piuttosto che la circolazione dei veicoli. Dal punto di vista operativo: perché nei PUT dovevano essere compresi solo interventi di basso costo e da fare subito, senza rimandare agli incerti tempi dei finanziamenti delle opere pubbliche. Dal punto di vista dello stile di pianificazione: perché il PUT doveva essere costruito e approvato con la partecipazione della cittadini alle scelte che riguardano la loro vita quotidiana, quindi con il loro coinvolgimento, sentendo le loro ragioni. Poi dal punto di vista del controllo dei risultati: la realizzazione del Piano doveva essere accompagnata da un monitoraggio sistematico per verificare il raggiungimento degli obiettivi e per poter correggere prontamente, se le cose non andavano nel senso desiderato.

Dunque il PUT come strumento per impostare e portare avanti nel tempo azioni complesse fatte di piccoli passi, ciascuno coerente con quello precedente e con quello successivo: una vera novità rispetto allo stile dei grandi gesti sconclusionati che da sempre caratterizza la politica italiana in materia di infrastrutture e di trasporti.

Miglioramenti non sostanziali e limiti evidenti

L'applicazione dei PUT non è stata senza risultato. I comuni obbligati a redigerli hanno prodotto più o meno sollecitamente un PUT e hanno dato poi luogo alla progettazione degli interventi previsti attraverso piani particolareggiati e attuativi. Si tratta di tantissimi comuni, perché l'obbligo riguarda tutti quelli con oltre 30.000 abitanti. I grandi comuni

in particolare hanno in generale preso sul serio il PUT e la sua nuova prassi operativa e sono oggi dotati di uffici della mobilità, di sistemi di controllo centralizzato della circolazione, di sistemi di rilevazione della qualità dell'aria, di politiche organizzative e tariffarie dei parcheggi, ecc. I PUT sono stati il mezzo per le prime timide applicazioni di tutta una serie di atteggiamenti nuovi, come la grande partita della moderazione del traffico, le misure per la priorità ai trasporti pubblici, l'inaspettato favore verso il ricorso sistematico alle rotatorie, l'attenzione ai problemi della sicurezza, ecc.

Alcuni aspetti tuttavia sono stati fortemente negletti, in particolare la continuità del processo decisione-realizzazione-verifica dei risultati, che costituisce la molla principale della tensione continua verso il miglioramento. Così che, ora, la spinta iniziale sembra largamente riassorbita nella burocratizzazione del PUT e nella sua ininfluenza sugli altri strumenti per il governo del territorio.

Intanto la quantità di traffico cresce fuori di ogni controllo, gli interventi realizzati non sono riusciti a determinare cambiamenti sensibili e i problemi hanno cambiato di scala. I rimedi apprestati, come il controllo degli accessi, le politiche tariffarie della sosta, il potenziamento del trasporto pubblico e i provvedimenti di limitazione del traffico hanno migliorato, seppure di poco, solo la situazione per i centri storici e comunque le zone centrali delle città. Ma oggi la grande maggioranza della mobilità non riguarda più le aree centrali: si va da periferia a periferia, si abita in una città e si lavora in un'altra, ci si muove quotidianamente su un territorio ampio, sempre più dilatato dalle grandi polarità commerciali e terziarie. La congestione, il degrado ambientale, l'inquinamento non riguardano più solo e forse neppure principalmente le aree centrali, ma le fasce periferiche, i grandi ingressi urbani, le tangenziali, le conurbazioni e le aree dense lungo gli assi extraurbani.

D'altra parte gli interventi di basso costo e di breve periodo sono efficaci solo se s'innestano su condizioni strutturali adeguate, che nelle città italiane richiedono innovazioni di alto costo e di tempi non brevi. Basti pensare ai problemi urbanistici, tecnici e finanziari che tuttora accompagnano l'introduzione di sistemi di trasporto pubblico tipo tram o metropolitane leggere in quasi tutte le città italiane di una certa dimensione.

Le città italiane, sotto questo profilo, soffrono di un incredibile ritardo rispetto alle altre città europee delle medesime dimensioni. La realizzazione dei progetti di tram o di metropolitane leggere avanzati per il finanziamento con la legge 211/92 è lenta, irta di ostacoli burocratici, tecnici, urbanistici e finanziari, benché sia opinione del tutto condivisa che senza sistemi di trasporto pubblico che forniscano una alternativa adeguata all'uso della propria automobile è impossibile cambiare le cose.

L'ormai lungo periodo di sperimentazione del PUT ha fatto emergere con evidenza due principali problemi che vanno affrontati con strumenti adeguati e che non possono essere caricati sulle esili spalle dei PUT: la necessità di un disegno infrastrutturale che dia forma e qualità alla nuova dimensione urbana e la necessità di un livello di governo capace di tenere insieme, in questa nuova dimensione, mobilità e urbanistica, intesa come governo dell'insediamento delle attività sul territorio.

PUM e dimensione territoriale della mobilità

I Piani Urbani della Mobilità (PUM), introdotti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica nel 2001, costituiscono una possibile parziale risposta a tali problemi. Il PGTL riconosceva, infatti, che l'arretratezza e l'inefficienza dei trasporti urbani e metropolitani è una delle grandi emergenze del sistema dei trasporti del paese, che richiede un intervento straordinario dello Stato. L'introduzione dei PUM prevede il loro finanziamento "speciale", aggiuntivo rispetto alle risorse trasferite in base al decreto legislativo 112/98.

Si tratta di Piani elaborati in piena autonomia dagli Enti Locali, ciascuno dei quali sceglie le opzioni politiche, le opzioni tecniche e infrastrutturali che ritiene più opportune: purché sia assicurato il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni ambientali. L'Amministrazione redige il Piano chiedendone il cofinanziamento da parte dello Stato e dimostrando con adeguati strumenti di valutazione la possibilità di conseguire gli obiettivi di miglioramento funzionale e ambientale fissati dallo Stato. Lo Stato attribuisce i finanziamenti in base al livello di raggiungimento degli obiettivi stabiliti e al livello di cofinanziamento proposto dall'Ente locale.

Così configurati i PUM superano le difficoltà dei Piani urbani del traffico (solo di breve periodo e senza interventi infrastrutturali) e dei vecchi Piani dei trasporti (di lungo periodo e concentrati prevalentemente su problemi infrastrutturali).

Ma con ogni probabilità neppure l'accoppiata PUT-PUM è sufficiente ad affrontare la nuova dimensione del problema della mobilità. Tanto più che sono ancora largamente incompleti regolamenti attuativi e leggi di finanziamento dei PUM.

Se il problema è la nuova dimensione territoriale della mobilità, il cuore di una politica adatta al problema è l'integrazione tra infrastrutture e servizi per le lunghe distanze e le infrastrutture e servizi per muoversi nelle aree dense. Il collegamento, data la strutturazione del territorio italiano, è strettissimo. Secondo le stime del PGTL oltre il 65% della mobilità si svolge all'interno delle aree dense e delle aree metropolitane.

Nei PUM devono trovare pieno sviluppo le misure finalizzate al governo della domanda di mobilità, con tariffazioni coordinate della strada, dei trasporti pubblici e dei parcheggi. Ma, soprattutto, deve trovare spazio il coordinamento con politiche urbanistiche esplicitamente finalizzate al "risparmio" di mobilità. Occorre trattare il fuori città come fosse città: puntando sull'estensione extraurbana dei sistemi forti, ferroviari in primo luogo, organizzando gli sviluppi insediativi in relazione alle infrastrutture di trasporto, scegliendo le centralità per polarizzare la domanda: tante centralità, ma non un numero infinito di centralità. Dunque scegliere, programmare, raccordare l'azione di molti soggetti e di molte amministrazioni

Il PUM dovrebbe nascere con, o comunque essere integrato con, la politica urbanistica intesa nel senso prima ricordato. Sapendo che una politica urbanistica di questo tipo richiede a sua volta rappresentanza, soggetti istituzionali, attori consapevoli di cui si stenta a tutt'oggi a riconoscere la presenza. I livelli di governo provinciali, con il loro insieme di competenze in materia di pianificazione territoriale, di trasporto pubblico extraurbano, di pianificazione paesistica e ambientale potrebbero essere il soggetto adatto

allo sviluppo di PUM di area vasta, capaci di fornire il necessario quadro di riferimento per la politica delle città. Nella consapevolezza che i problemi della mobilità cittadina oggi possono essere governati solo a partire dalla più ampia dimensione territoriale.

*Docente Infrastrutture di viabilità e trasporti, Università IUAV di Venezia

Città senz'auto

E'uscito il libro "CITTA' SENZ'AUTO - guida alle migliori pratiche di mobilità sostenibile per l'aria pulita nelle città", scritto da Maurizio Da Re, con la presentazione di Vincenzo Bugliani, il patrocinio del Comune di Firenze, la collaborazione della redazione di 'Eco dalle Città', edito dall'Associazione Centro Documentazione di Pistoia.

Dalla "Presentazione" di Vincenzo Bugliani: "Merita davvero, questo lavoro di Maurizio Da Re, di assumere la funzione di manuale, innanzi tutto per gli amministratori locali, ma anche per le aziende dei trasporti pubblici, per i mobility manager, per corsi di laurea, oltre che essere deposito di informazioni e di orientamento per i cittadini. Se ne sentiva il bisogno. Le indagini, le analisi, le conoscenze accumulate dalle parti più disparate in questi decenni (e di cui Maurizio è stato testimone e attore) formano un patrimonio ampiamente consolidato, ma disperso e bisognoso di essere sempre richiamato e messo in luce. Questo è il primo pregio di un buon manuale: offrire un quadro certo e ordinato dello stato dell'arte, nel nostro caso dei molteplici e complessi temi connessi alla mobilità, specialmente dal punto di vista degli interventi prospettati o adottati. Perché le buone pratiche non sono all'anno zero, ma spesso non le conosciamo, ce le dimentichiamo e si rischia di ripetere errori superati o di reinventarsi quanto è già stato sperimentato".

Per richieste di copie rivolgersi ad "Assoc. Centro di Documentazione Pistoia" - Cas.Pos. 347 - 51100 Pistoia – c.c.p. 12386512 – tel-fax 0573.977353 oppure utilizzare l'indirizzo di posta elettronica: daresbrizzi@tin.it

COME TI "VENDO" LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Avere buoni piani non basta, occorre anche saperli "comunicare"

Paolo Fabbri*

L'esperienza insegna che la realizzazione di strutture a favore della mobilità sostenibile non è sufficiente, da sola, a garantire gli auspicati cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Poiché è questo l'obiettivo difficile da conseguire, è indispensabile dedicare attenzione e risorse anche ad un "piano della comunicazione" che, con una vera e propria azione di marketing, introduca e accompagni i provvedimenti via via adottati promuovendo, "vendendo", questo tipo di mobilità. Uno degli assiomi della moderna comunicazione (Watzlawick) si riferisce all'"impossibilità di non comunicare": ovvero tutto è comunicazione, anche quello che, in prima battuta, non si pensa che possa comunicare.

Tre esempi sulle conseguenze pratiche di questo assioma.

1. Il volantino con il quale i cittadini sono informati circa la collocazione di nuove rastrelliere per biciclette, “comunica” non solo, come è ovvio, attraverso le parole e le immagini che abbiamo scelto per comporlo, ma anche con le modalità con le quali è stato distribuito, con il tipo di carta utilizzato, con la prontezza o il ritardo, la cortesia o l’indifferenza di chi risponderà al numero di telefono indicato sul volantino stesso per ottenere ulteriori informazioni.

2. L’attenzione con la quale un comune o un’azienda promuovono forme di mobilità sostenibile, sarà “comunicata” attraverso i provvedimenti adottati, ma anche per come sarà dislocato, attrezzato e arredato l’ufficio nel quale si segue il programma di promozione e da cosa vedrà e proverà il visitatore lungo il percorso che lo conduce all’ufficio stesso.

3. Un’azienda che non utilizza le confezioni dei suoi prodotti per veicolare la propria immagine, la propria storia, i propri obiettivi e i propri valori, non solo perde un’occasione per farlo ad un costo relativamente basso, ma, poiché anche una confezione trascurata nella sua valenza comunicativa non può “non comunicare”, rischia di dare del suo prodotto, almeno in parte, un’immagine negativa.

Queste tre esempi e le considerazioni che sottendono, apparentemente così ovvie eppure così frequentemente disattese, rimandano alla necessità, da una parte di individuare ogni possibile opportunità comunicativa e di sfruttarla, dall’altra, di coordinare fra loro tutte le comunicazioni, dirette o indirette, volontarie o involontarie.

Per questo è necessario pianificare la comunicazione: un piano come alternativa ad una comunicazione pensata di volta in volta e valutata solo nei suoi aspetti più superficiali e immediati.

La necessità di un piano, di un tentativo di prevedere a tavolino un intero progetto, di studiare un calendario, di legare tra loro diverse occasioni comunicative, offre, peraltro, la possibilità di realizzare sinergie capaci, se sfruttate, di moltiplicare l’efficacia del piano stesso.

Nasce anche da qui il concetto di “immagine coordinata”, di “brand” inteso come marchio che raggruppa, qualifica e comunica, nell’industria, un’intera linea di prodotti.

Ad una sorta di brand “mobilità ciclabile”, per esempio, si darebbe vita nel momento in cui, individuato un logo in grado di comunicare immediatamente l’obiettivo di città diversa e migliore che si intende conseguire promuovendo questo tipo di mobilità, lo si utilizzasse per connotare ogni evento, iniziativa, provvedimento mirato al conseguimento dell’obiettivo che il logo rappresenta.

Apposto ben visibile sui cartelli dei cantieri nei quali si stanno realizzando strutture a favore dei ciclisti, sulle rastrelliere per biciclette, sulla lettera che propone agli insegnanti corsi di formazione sulla mobilità sostenibile, sulla lettera che informa i genitori degli alunni delle classi coinvolti in progetti tipo “Vado a scuola da solo”, sulle vetrine dei negozi di vicinato che accettano di adottare una rastrelliera, sui cartelli che indicano i percorsi cittadini consigliati ai ciclisti ... conferirebbe maggior valore ad ogni iniziativa o provvedimento perché, facendoli percepire, a colpo d’occhio, come parte di un progetto complessivo, li caricherebbe di maggiore significato.

Chi redige il piano e lo applica deve evidentemente preoccuparsi di come i destinatari percepiscono effettivamente il messaggio proposto. Una questione decisiva, considerato l’altissimo numero di comunicazioni persuasive al quale ciascuno di noi è sottoposto e al

quale siamo fortunatamente in grado di opporre una barriera che lascia filtrare solo quello che ci interessa e ci colpisce.

Alcune caratteristiche della comunicazione rendono più probabile il superamento di questa barriera. Fra queste la brevità e l'immediatezza. La "prima impressione" è, infatti, sempre decisiva: è con un'occhiata alle prime righe di un testo che decidiamo se ci interessa continuare o no a leggerlo. Fare delle premesse per arrivare al sodo delle nostre argomentazioni solo a metà pieghevole, significa non tener conto di questa indicazione: le prime righe - o la prima immagine percepita - devono già contenere il nocciolo del messaggio che intendiamo proporre e gli elementi che possano destare l'interesse del lettore. L'interesse, in generale, sarà maggiore tanto più verrà percepita, anche inconsapevolmente, la possibilità che quanto affermato possa soddisfare un proprio bisogno. Ne consegue che non esistono comunicazioni efficaci per tutti e che è conveniente riuscire a distinguere i diversi gruppi dei destinatari sulla scorta, appunto, dei diversi valori e bisogni che li accomunano. Chi ispira il suo marketing a questo concetto, pensa al prodotto che deve vendere, al messaggio che deve promuovere, il più possibile come a qualcosa di neutro che può essere di volta in volta colorato diversamente a seconda del gruppo di destinatari. Un esempio: "No alla droga arma del capitale" è una comunicazione che ha una certa efficacia per la sua brevità, perché lega subito il messaggio, il bene da "vendere" (no alla droga), ai valori (arma del capitale) del gruppo dei destinatari (i giovani di sinistra) e al bisogno di appartenenza così forte fra i giovani. Lo slogan promette con immediatezza ai giovani di un certo orientamento politico di poter soddisfare il loro bisogno di riconoscersi nel rifiuto della droga. Rivolto ai frequentatori delle discoteche o ai supporter della locale squadra di calcio la stessa comunicazione perde completamente efficacia e il "no alla droga" dovrà trovare altri valori cui agganciarsi per soddisfare il bisogno di appartenenza.

Mark Gobè è l'autore di un libro ("Emotional branding") che ha ulteriormente ribadito come la nostra percezione, persino le nostre scelte, siano governate, molto più di quanto non lo vogliamo ammettere, dalle emozioni, dall'irrazionalità. La pubblicità dei beni di consumo è, del resto, nella stragrande maggioranza dei casi, basata su questa certezza: gli spaghetti vengono proposti suggerendo la loro capacità di creare un clima familiare e non per la percentuale di grano che contengono. Secondo Mark Gobè, nel marketing la comunicazione deve fornire emozioni positive e stabilire, tra emittente e destinatario, un clima di condivisione, di reciproca fiducia e persino di complicità.

Ispirare il nostro piano a questi concetti significa, proporsi di trasmettere il piacere dell'andare in bicicletta, quello di ritrovare, ogni giorno, in autobus, compagni di viaggio simpatici e intriganti, di strizzare l'occholino al diffuso bisogno di giocare, di divertirsi e di stabilire relazioni. Lasciando in seconda battuta la comunicazione razionale, quella sulle polveri sottili, i costi delle automobili e il numero di incidenti.

Un piano della comunicazione, un brand emozionale che dia un valore aggiunto alle iniziative via via intraprese e proponga un'immagine nuova e accattivante del ciclista urbano e dell'utente del mezzo pubblico, l'attenzione ai bisogni e ai valori dei diversi gruppi di destinatari e la diversificazione dei messaggi, la necessità di comunicare con immediatezza ... spero di aver dato qualche spunto di riflessione a chi si sta misurando con il compito così difficile e stimolante di migliorare la qualità della vita nelle nostre città.

*Psicologo, esperto di comunicazione

FIERA DELLE UTOPIE CONCRETE

La Fiera delle Utopie Concrete è promossa dal Comune di Città di Castello dove è nata nel 1988.

La Fiera presenta, elabora e trasmette esperienze, soluzioni e conoscenze di conversione ecologica dell'economia e della società.

Dedica particolare attenzione alla prassi di politici, imprenditori, amministratori ed esperti innovativi e dei nuovi movimenti sociali, per avvicinare le buone idee di un futuro sostenibile alle buone pratiche quotidiane condivise.

Coordinatore della Fiera è Karl-Ludwig Schibel che si avvale della collaborazione di Maria Guerrieri.

Per informazioni, iscrizioni e copie del giornale:

Agenzia Fiera delle Utopie Concrete

Via G. Marconi, 8 – 06012 Città di Castello PG

tel. e fax 0758.554.321

URL: www.utopieconcrete.it

E-mail: segreteria@utopieconcrete.it

Questo numero del giornale è stato realizzato dalla Fiera delle Utopie Concrete.

Coordinamento redazionale: Franco Travaglini.

Impaginazione: Raffinerie Stampa: CTS Grafica