



5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.  
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

GRUPPO DI LAVORO 2 – Organizzazione mobilità urbana (Moderazione del traffico, Zone 30, sicurezza)

## Documento definitivo

---

*Alberto Fiorillo, Marco Passigato, Roberto Di Bussolo, Giuseppe Piras,*

### **Premessa**

Il gruppo di lavoro sulla mobilità urbana ha condiviso la necessità di una pianificazione che tenda verso città a basso tasso di motorizzazione più silenziose, più salutari, più efficienti, meno alienanti, con spazi pubblici più vissuti e più sicuri, con più senso del quartiere e del vicinato. Si tratta, in altre parole, di ridare dignità allo spazio pubblico e di migliorare l'appeal della città per chi la vive o la visita, restituendo ai quartieri l'insieme delle loro funzioni residenziali, commerciali, terziarie e ricreative e facendo in modo che queste siano raggiungibili a piedi, in bici o con i mezzi pubblici, con il duplice risultato di ridurre la domanda di mobilità motorizzata.

### **Proposte**

Le proposte che il gruppo di lavoro indirizza agli enti locali, al Parlamento e al Governo sono le seguenti:

- coinvolgere i cittadini nella ridefinizione degli spazi urbani e contestualmente favorire la nascita di servizi dedicati alla pedonalità e alla ciclabilità; incentivare la nascita e la diffusione di occasioni di confronto, di scambio di informazioni e competenze anche sostenendo lo sviluppo e la crescita di ciclofficine popolari intese come servizio volontario dove i cittadini partecipano in maniera diretta alla diffusione di una mobilità sostenibile;
- varare politiche mirate alla riduzione del parco auto circolante a vantaggio di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico, utilizzando anche la leva degli incentivi e dei disincentivi per allineare nel breve periodo la media italiana della densità automobilistica almeno alla media europea;
- predisporre strumenti conoscitivi adeguati su scala locale e metropolitana per la valutazione della qualità e della quantità degli spostamenti su scala urbana e metropolitana e realizzare valutazioni di impatto sulla mobilità che illustrino con precisione l'entità dei cambiamenti prodotti dalle scelte delle pubbliche amministrazioni. Tali strumenti di misura devono essere standardizzati a livello nazionale;
- obbligo per le amministrazioni locali di indicare annualmente standard di miglioramento della ripartizione modale degli spostamenti sistematici con l'obiettivo di aumentare almeno al 50% la quota di spostamenti non motorizzati e almeno al 20% gli spostamenti ciclabili. Una diversa ripartizione modale degli spostamenti deve divenire anche obiettivo vincolante dei mobility manager aziendali e comunali, adeguatamente supportati. Vanno predisposti a livello nazionale meccanismi premiali e incentivi per i comuni che raggiungano risultati significativi. A livello nazionale si deve tendere a un target 20-20-20 della mobilità (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, TPL). Al raggiungimento dell'obiettivo nazionale deve dare il proprio contributo ogni singola città, prevedendo un meccanismo economico premiale per le performance migliori;
- introduzione nel breve periodo del limite di velocità 30 chilometri orari in tutto il centro abitato con l'esclusione dei principali assi di scorrimento dove va progressivamente



## Documento definitivo

---

eliminata la sosta e la fermata riutilizzando lo spazio liberato a favore di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico. Gli interventi di moderazione della velocità e ulteriori riduzioni della velocità (20km/h), dove possibile o necessario, vanno accompagnati da interventi strutturali di traffic calming. Promuovere la trasformazione di aree residenziali in quartieri car free;

- dimezzare nel breve periodo gli incidenti urbani con morti e feriti gravi che coinvolgono pedoni e ciclisti e tendere a un'incidentalità stradale pari a zero in area urbana. Migliorare e uniformare la qualità della raccolta dati sull'incidentalità anche al fine di poter analizzare statisticamente i progressi compiuti in seguito alle strategie messe in campo dalle amministrazioni locali e nazionale;
- diffondere all'interno delle aree urbane il meccanismo del road pricing e del ticket pricing. Il pagamento per l'accesso alle aree più congestionate delle città e la modulazione delle tariffazioni della sosta deve avere come obiettivo quello di disincentivare al massimo il traffico privato, fissando un costo tale da scoraggiare gli spostamenti sistematici. Le tariffe della sosta, inoltre, devono crescere in maniera progressiva alla crescita del livello di congestione e alla tipologia di veicolo utilizzato (più spazio si occupa, più si paga);
- riorientare le risorse economiche pubbliche dando assoluta priorità alle infrastrutture su scala urbana e metropolitana, al trasporto collettivo e pendolare, alla ciclabilità e alla pedonalità;
- destinare come stabilito dalle normative la quota di proventi derivanti dalle contravvenzioni alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile con criteri di trasparenza sugli introiti e gli usi delle entrate economiche derivanti dalle contravvenzioni;
- frenare il consumo di suolo e considerare la mobilità parte integrante di una riprogettazione territoriale, cambiare i meccanismi concessori che favoriscono lo sprawling urbano ed eliminare gli standard minimi stabiliti dalle norme urbanistiche per la dotazione di parcheggi legati alle nuove urbanizzazioni.

## Strategie

Le proposte, in generale, devono contribuire alla definizione di una strategia realizzabile in tre fasi (nell'immediato, nel breve periodo e nel medio-lungo periodo) che tenda a ridurre a zero il numero di incidenti stradali con morti e feriti gravi, che offra una qualità dell'aria e una rumorosità tali da non costituire rischio per la salute, che permetta a tutti gli strati sociali l'accesso alle opportunità offerte dalla mobilità sostenibile, che tenda al miglioramento complessivo della qualità della vita.

Si tratta di riprogettare le città, evitando di affrontare il tema con ottiche parziali, e provando a delineare una visione per il futuro che sposti la mobilità dall'auto privata a modalità più efficienti: mezzi collettivi, elettrici, su rotaia, trasporti a propulsione umana (bici, piedi) e l'auto solo quando serve, con formule on demand: taxi, noleggio o car sharing. Perché la mobilità del futuro sarà sempre più fatta di soluzioni flessibili, tagliate sulle esigenze del momento, che evitino l'inutile consumo di territorio di un sistema basato su auto di proprietà.