

**FILT NAZIONALE**

CONTRIBUTO AL  
PROGETTO

**CONTRO LA CRISI:  
PER COMBATTERE LA RECESSIONE  
CREARE LAVORO  
VINCERE LA SFIDA CLIMATICA**

Ripensare il modello di mobilità

**ROMA 2009**

## **Premessa**

Il settore dei trasporti, in particolare quello delle auto, è tra quelli più colpiti dalla crisi. A livello nazionale ed internazionale è in corso un serrato confronto per predisporre le più adeguate misure per evitare che l'intero settore collassi producendo gravi conseguenze sociali. Un primo pacchetto di misure è stato attivato anche dal Governo italiano attraverso la riproposizione degli incentivi alla rottamazione. A fronte di queste iniziali misure emergono elementi di perplessità sulla loro efficacia e comunque si ripropongono le osservazioni sui limiti di questo approccio espresse in occasione delle precedenti esperienze di rottamazione. In particolare si ravvisa la necessità di limitare progressivamente l'impatto che il sistema dei trasporti produce sulla bolletta energetica e sull'ambiente: non dimentichiamo infatti che l'emissione di sostanze inquinanti da parte dei veicoli a combustione interna è una delle principali cause dei cambiamenti climatici.

Negli interventi economici anticrisi è necessario privilegiare la realizzazione di opere pubbliche immediatamente cantierabili. Tra queste hanno assoluta priorità il completamento dei nodi ferroviari delle aree metropolitane, il potenziamento della rete infrastrutturale su ferro del trasporto regionale a servizio degli spostamenti pendolari, il completamento delle metropolitane tradizionali già in corso d'opera e l'implementazione di metropolitane di superficie in sede propria sia su ferro che su gomma.

Si ritiene quindi che, fermo restando l'urgenza di misure di intervento per impedire la crisi del settore, è nel contempo necessario indirizzare le misure di intervento in funzione della maturazione di un modello di mobilità sostenibile.

## **Ripensare il modello di mobilità**

La mobilità è un elemento fondamentale per la qualità della vita e riveste capitale importanza per il sistema competitivo nazionale ed europeo. Essa rappresenta l'ossatura dell'economia perché crea un collegamento tra le varie fasi delle catene produttive e permette al terziario di arrivare alla clientela, inoltre, è un settore che, di per sé, offre molte opportunità di lavoro ed è universalmente riconosciuta necessaria per il lavoro di milioni di cittadini.

Per questi motivi essa è strumentale al conseguimento degli obiettivi della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione, a ciò si aggiunge il fatto che si tratta di un settore in rapida crescita: tra il 1995 ed il 2005, infatti il trasporto merci e passeggeri nella UE è salito rispettivamente del 31% e del 17%

Ma gli effetti della mobilità si traducono anche in costi per la collettività: le emissioni dei trasporti sono una minaccia per la salute, incidono negativamente sulla qualità dell'ambiente a livello locale e contribuiscono sempre più ai cambiamenti climatici. Le emissioni di CO2 sono aumentate del 30% rispetto al 1990 e i trasporti sono l'unico settore economico dove le emissioni sono destinate a crescere. Il rumore e gli ingorghi sono un problema quotidiano per molti cittadini e lavoratori, mentre gli incidenti mietono sempre più vittime. L'incidentalità, infatti oltre ad essere un fattore di rischio per la salute e per le tasche dei cittadini, può diventare uno dei fenomeni che alimentano insicurezza e paura nei confronti dell'ambiente urbano. La confidenza e il senso di sicurezza con cui guardiamo i quartieri in cui viviamo e lavoriamo costituisce il fondamento della qualità della vita in città; per questo motivo la percezione del rischio di incidenti può indurci a ridurre la sfera della confidenza alle sole mura domestiche

Tutto ciò incide pesantemente sugli stili di vita di milioni di persone che hanno il problema di utilizzare l'auto anche per recarsi al lavoro, fare la spesa, muoversi in città sempre più intasate .

La mobilità è oggi uno dei principali fattori di crisi del nostro sistema territoriale e il primo obiettivo da perseguire è quello di mettere al centro delle politiche pubbliche la soluzione del problema. La prima criticità è sicuramente quella ambientale. La mobilità, come abbiamo già detto, è la causa principale di emissione degli inquinanti che ogni anno, per più giorni, sfiorano le soglie di legge, rendendo non più rinviabile l'esigenza di affrontare un fenomeno che minaccia direttamente la salute dei cittadini. La politica dei trasporti deve servire ad affrontare in modo strutturale il problema dell'inquinamento derivante dal traffico, con coerenza e costanza.

Nella organizzazione delle attività legate alla mobilità non vi è una politica particolarmente attenta alla domanda; si pensi al grande problema del pendolarismo o al

problema delle grandi aree metropolitane, dove milioni di persone si muovono in auto per raggiungere i luoghi di lavoro, oppure si pensi alla crescente delocalizzazione dei grandi centri commerciali nelle periferie urbane che costringe ad utilizzare l'auto per fare la spesa. Così come l'organizzazione delle città impone l'uso del mezzo privato per accompagnare i figli a scuola.

Occorre prevedere forme di infrastrutture istituzionali in grado di aggregare e governare la domanda di mobilità sulla base delle esigenze dei nuovi modelli di vita e sui diversi tempi di lavoro.

Una politica di mobilità urbana che aspiri ad essere efficace deve adottare un approccio il più possibile integrato, incorporando le soluzioni più adatte ad ogni singolo problema: innovazione tecnologica, sviluppo del trasporto pulito, sicuro e intelligente, incentivi economici o adattamenti della normativa.

In sostanza si propone un modello che superi l'idea che siano le singole aziende o i grandi agglomerati industriali, purtroppo sempre in numero decrescente, che a seconda dell'offerta governino i flussi della mobilità.

In questo quadro l'idea che occorre sviluppare, partendo dalla domanda di mobilità dei cittadini, è quella di una visione infrastrutturale ed istituzionale che deve necessariamente tenere conto del territorio e di un ambito sempre più macro per potere offrire servizi che contemporaneamente limitino l'uso dell'auto privata, abbattano le emissioni e rendano la mobilità di persone e mezzi compatibili con l'ambiente e il territorio, favorendo il trasporto collettivo di massa preferibilmente su ferro.

E' necessario affermare il concetto che tutte le politiche per la mobilità sostenibile devono essere indirizzate nella direzione della riduzione dell'utilizzo delle auto private a favore del trasporto pubblico collettivo che sposti l'asse dal trasporto su gomma a quello del ferro, non solo come condizione imposta dal contingente, ma in quanto scelta politica che contribuisca anche alla riduzione delle emissioni.

Dentro la città circa il 60% degli spostamenti avvengono in automobile, il 12% con il trasporto pubblico, il 26% con le due ruote (biciclette e motorini) e il 3% a piedi. Se poi

consideriamo chi entra ed esce dalla città le auto passano a circa l'80%. Se non si intervenisse le cose tenderebbero a peggiorare e ci ritroveremmo con più inquinamento, più congestione e più strade e parcheggi da costruire. Più si va a fondo nell'analizzare il problema e le cause, più ci si rende conto che una mobilità basata prevalentemente sull'uso dell'auto non è sostenibile e non ha futuro.

Il trasporto pubblico ha un ruolo vitale da interpretare nel garantire che ciascun abitante della città (che sia o meno motorizzato) abbia accesso al lavoro, ai punti commerciali, ai servizi ed agli impianti del tempo libero. Sono in palio il dinamismo economico e la coesione sociale. Il trasporto pubblico costa alla comunità meno della macchina, consuma molto meno spazio stradale ed energia ed è più rispettoso dell'ambiente, oltre a far meno danni alla salute dei cittadini. Per offrire un'autentica alternativa agli automobilisti, il trasporto pubblico deve continuare a migliorare la velocità, la regolarità e il comfort.

In questo contesto siamo chiamati a valutare con l'attenzione dovuta la comunicazione della Commissione Europea al Parlamento e al Consiglio dell' 8 Luglio 2008 (RENDERE I TRASPORTI PIU' ECOLOGICI) e le conseguenti decisioni tese alla riduzione delle emissioni delle auto, che da una parte sancisce l'idea del chi inquina paga, ma dall'altra afferma che se si vuole un trasporto efficiente ed ecologico che abbia un bassissimo impatto ambientale, occorre adottare politiche di liberalizzazioni del settore che però possono avere ricadute sulle condizioni di lavoro di milioni di lavoratori.

A questa impostazione, alla quale il nostro Paese non può essere estraneo, occorre una risposta che tenga insieme la sostenibilità dell'ambiente, della produzione e delle condizioni sia di vita che lavoro.

In sostanza si tratta di tracciare una architettura della mobilità sostenibile tesa a modificare i modi di produzione, di contrattazione, consumo e organizzazione degli attuali stili di vita della società. Nel merito si propone di:

- alimentare le responsabilità ambientali e sociali dei datori di lavoro per gli spostamenti dei lavoratori nel tragitto casa/lavoro;

- limitare il numero degli spazi di parcheggio nei centri città, - estendere i parcheggi a pagamento lungo le strade e aumentare i costi di parcheggio per i non residenti lungo le strade e nei parcheggi pubblici, - intensificare i controlli nei parcheggi ed aumentare l'efficienza nella raccolta delle multe per i divieti di parcheggio, - scoraggiare la pratica di fornire agli impiegati auto aziendali e parcheggi gratuiti sul posto di lavoro, - riassegnare lo spazio stradale a favore di pedoni, biciclette e percorsi preferenziali per i veicoli del trasporto pubblico;
- restringere l'accesso ai centri città agli autobus, ai tram, ai veicoli dei residenti ed ai veicoli per le consegne (in certi orari);
- rendere permanente ed ampliare la percentuale di detrazione fiscale per gli abbonamenti annuali ai mezzi di trasporto locale per i lavoratori e cittadini fino a un reddito annuo lordo di 40.000€;
- finanziare e potenziare le nuove formule di organizzazione della mobilità urbana sostenibile per gli spostamenti casa/ lavoro, dell'auto di gruppo(car pooling), all'auto a consumo(car sharing), al servizio bus a chiamata, ai taxi collettivi ecc. ;
- sviluppare ed ampliare il coordinamento della rete ferroviaria con la rete del TPL;
- rendere certe e stabili le risorse finanziarie per sostenere la crescita del servizio, l'aumento, l'ammodernamento e la manutenzione del parco mezzi pubblici in circolazione e delle reti;
- promuovere un programma di co-finanziamento e incentivazione delle buone pratiche di mobilità sostenibile, il potenziamento delle risorse destinate alla ricerca e alla innovazione tecnologica del TPL nell'ambito del piano europeo per la innovazione;
- costituire gli uffici della mobilità di area comunale;
- sviluppare ed ampliare i parcheggi di interscambio esterni ai centri urbani;
- aumentare le piste ciclabili;
- sviluppare i servizi dedicati e l'agevolazione dell'accesso ai servizi pubblici di trasporto per le categorie sociali svantaggiate e quelle di ridotte capacità di mobilità psico-fisiche;
- rendere più funzionale alla organizzazione della mobilità gli orari delle diverse attività della città con la partecipazione di tutti i soggetti collettivi e rappresentativi;
- aumentare i mezzi a disposizione nelle ore di punta degli spostamenti casa/lavoro; casa/scuola;

- integrazione tariffaria e dove possibile unificare il titolo di viaggio (linee ferroviaria-linee urbane ed extraurbane su gomma) e la estensione del biglietto orario;
- coordinare i trasporti intercomunali.

A fronte di ciò, si è constatato che le diverse disposizioni fanno capo a diverse amministrazioni centrali: Ministero dello Sviluppo economico, Infrastrutture e Trasporti, Ambiente, e si è verificata quindi l'impellenza di realizzare la migliore efficacia della spesa che comporta l'obbligo di rendere trasparenti, compartecipate e condivise le specifiche decisioni tra le diverse amministrazioni centrali.

All'azione di coordinamento delle amministrazioni centrali deve corrispondere anche una capacità di integrazione dell'azione con gli altri livelli istituzionali: Regioni, province e Comuni, oltre al coinvolgimento del sistema delle imprese pubbliche e private, e degli utenti dei servizi di trasporto pubblico con riferimento specifico al grande mondo dei pendolari.