

Mobilità e traffico urbano: il punto di vista di un costruttore automobilistico

G.P. Massa*

Comincio con una brutta notizia: la domanda di automobili continuerà. In questi anni abbiamo assistito ad un incremento di domanda di automobili nuove in Italia e in Europa: e tutte le previsioni, fatte salve quelle di breve termine, vedono a fine secolo ancora un incremento dell'1-2 per cento annuo medio.

Questa è una notizia grave da un punto di vista oggettivo di mobilità e traffico perchè significa che c'è una clientela che continuerà a spostarsi e ad andare ovunque sarà consentita la circolazione.

Non è una colpa della Fiat, perchè in un contesto di competitività com'è quello attuale, credo che un singolo costruttore non possa influenzare quella che è una richiesta assolutamente spontanea per un tipo di prodotto.

Se questo è lo scenario della domanda verso il quale inevitabilmente ci si sta avviando, devo dire, come Fiat, che anche i costruttori automobilistici sono preoccupati di questa "escalation" della congestione, che si aggiunge al problema dell'ambiente.

Il problema dell'ambiente comunque in qualche modo va verso la soluzione, o meglio, non è in via di soluzione ma è sotto controllo.

A partire dall'anno prossimo e progressivamente lungo il decennio si prevedono catalizzatori ovunque, ci saranno degli inseverimenti ulteriori, ci saranno soprattutto modelli nuovi e carburanti nuovi: ci sarà la vettura elettrica ibrida oppure ci sarà il metano. Ci saranno delle soluzioni: le stiamo studiando in molti in tutto il mondo e voi sapete bene come nell'arco di pochi anni le migliori soluzioni si traducono in fatti concreti quando sono i privati e i clienti a guidare il mercato.

Ma il problema della congestione e della mobilità è difficile.

Io devo dichiarare che i costruttori sono completamente dalla parte

* Direttore Servizio Pianificazione e Coordinamento strategico - Fiat Auto, Torino.

della razionalizzazione di questa mobilità.

Si sente dire che i costruttori sono contro la velocità limitata, la catalizzazione, contro le zone a traffico limitato, contro le targhe alterne. Non è vero.

I costruttori hanno l'interesse a che le cose girino al meglio perchè la domanda di automobili, comunque, non diminuisce.

Ho detto questo per spiegare con quanta intensità (e forse incapacità a comunicarla) oggi i costruttori europei perseguono gli stessi interessi dei migliori cittadini, dei migliori circoli scientifici e naturalmente degli urbanistici e degli architetti, affinché si ottenga una buona mobilità e una buona regolazione del traffico.

Sul piano pratico questa difficoltà di comunicare implica naturalmente degli impegni. Quasi tutte le aziende, e tra queste la nostra, prendono delle iniziative: diffondono lo studio di problemi e soluzioni con pubblicazioni "ad hoc", con convegni e altre forme di informazione e divulgazione.

Inoltre vi è l'impegno europeo, che significa spingere i vari progetti Drive, Prometheus, Ertico di cui voi sapete. Qui c'è uno sforzo che ci vede impegnati almeno al 50% del finanziamento e che vede ogni costruttore nella sua individualità competere in bravura con gli altri.

In questo momento ad esempio un costruttore autoveicolistico francese sta facendo alcuni progetti su Parigi: noi vorremmo, e qui ci sono molti torinesi, che quei cinque progetti che Drive promuove, partissero presto anche su Torino e che la nostra città fosse emblematicamente impegnata.

Come si vede, si tratta di un tipo di attività e di coinvolgimento che naturalmente non può essere primario per l'industria, perchè il suo compito principale è quello di costruire veicoli avanzati sul piano ambientale e su quello delle attese del mercato, ma che tocca da vicino il problema di cui stiamo parlando oggi, ed è addirittura interattivo.

Naturalmente, il quadro normativo è una condizione indispensabile, ma spesso insufficiente.

Alcune leggi ci sono, altre mancano: per esempio è di questi giorni il codice della strada. In ufficio sto leggendo il regolamento, il famoso regolamento di questo codice tanto discusso.

Devo dire che in questo codice si parla molto di sicurezza e quasi niente di mobilità. L'aggiornamento del codice della strada ha seguito in modo troppo esclusivo quella logica tradizionale e troppo poco la logica della fluidificazione, della regolarizzazione del traffico e così via.

Ci sono molte altre osservazioni sulle recenti leggi.

Avete visto come l'ordinanza Ruffolo-Conte, quella che ha limitato in certe città italiane da febbraio ad aprile l'ingresso in certi giorni alzando anche i livelli di attenzione e di allarme, ha creato molta sensibilità? Questo ci ha detto una cosa: che se c'è una legge che crea delle sanzioni o degli impedimenti allora il cittadino prontamente risponde.

Sono convinto che nell'area del controllo, magari sulle regole già esistenti, si potrebbe fare moltissimo da subito.

Siamo molto spesso alla ricerca di cose nuove laddove magari non si fanno rispettare regole che già esistono. Con questo non voglio dire che il problema sia tutto lì, ma c'è materia per riflettere con grande attenzione.

Vorrei ora aggiungere qualcosa, per così dire, di originale.

Abbiamo promosso recentemente un convegno con gli assessori alla mobilità dei principali comuni italiani.

Si sono riuniti 60 assessori dei comuni con più di 50 mila abitanti, a Roma per una giornata di lavoro. Negli atti del Convegno di oggi metterò i contributi di questi assessori al traffico.

In quell'occasione è stato utilizzato anche un questionario (che qui non posso presentare per mancanza di tempo) nel quale in sostanza si chiedeva se la situazione rispetto a qualche anno fa è migliorata o è peggiorata.

Come voi potete immaginare solo in qualche caso la situazione è stata definita stabile, ma nella maggioranza dei casi c'è stato un peggioramento. Siamo andati a vedere le cause (qui ne avevamo una trentina): si è citata soprattutto l'eccedenza del parco autoveicolistico rispetto alla disponibilità degli spazi (e io ho cominciato dicendo che il parco aumenta) e poi si è detto che vi è un eccessivo traffico veicolare di attraversamento perchè nel cambiare delle abitudini (e qualcuno prima ha detto che non si fa una politica urbanistica coerente, tale da alleggerire il traffico) questa è diventata una causa in più, così come si parla di risorse finanziarie e di tante altre cose. Certamente la patologia esiste e si sta aggravando.

Quando poi è stato domandato "quali soluzioni avete adottato?" si è registrato un elenco lunghissimo di provvedimenti: (riporto i provvedimenti citati in più del 70% delle risposte) piani di trasporto, piani urbani del traffico, e soprattutto programmi urbani di parcheggio; poi ancora zone a traffico limitato, rafforzamento dei controlli, adozione parchimetri, parcheggi a raso.

Nel blocco di domande inerenti la "gestione dei punti critici ed

intersezioni" la prima soluzione adottata è la segnaletica orizzontale, verticale, semaforica (oltre l'85%). Devo dire che nel potenziamento del trasporto collettivo abbiamo invece risultati molto modesti così come nel controllo della gestione della mobilità; sistemi informativi all'utenza: quasi inesistenti; campagne informative all'utenza: quasi inesistenti. Tutto ciò significa che questi assessori, che pure erano i più rappresentativi della situazione italiana, si trovano evidentemente di fronte a vincoli e difficoltà enormi.

Quando poi abbiamo chiesto loro le soluzioni da adottare nei prossimi anni sono emersi alcuni concetti: la volontà e la capacità di programmare a medio-lungo (senza una programmazione che arrivi fino a 15 anni è difficile avere delle soluzioni plausibili e definitive).

Poi, più per il breve termine, il "road pricing" (accesso a pagamento). Su questo mi fermo un istante anche perchè arrivando da un'azienda privata credo che alcuni problemi si risolvano anche introducendo l'elemento economico; credo che se andremo verso il collasso o se andremo verso la incapacità di dominare questa patologia si ricorrerà alla leva economica. E' già accaduto a Singapore e in alcune città scandinave, dove quando si entra in città bisogna pagare.

E' impopolare, ma tutti i problemi nella storia economica sono stati poi risolti così, è il dazio del futuro. Non è sicuramente la soluzione auspicabile, ma certo una forte tariffazione della mobilità urbana e quindi della sosta e dell'accesso possono essere soluzioni a breve relativamente facili, ripeto un pò impopolari in questo nostro paese con una sensibilità diversa, ma alla fine necessarie.

Prendendo spunto dal problema della sosta mi piace ricordare che l'Osservatorio della mobilità, così si chiama l'Associazione degli assessori al traffico, è il primo partito trasversale che ho conosciuto l'anno scorso. Gli assessori si ritrovano con gli stessi problemi e la stessa contestazione dei loro elettori, indipendentemente dalle ideologie e dai partiti di appartenenza.

Qualcuno ha parlato oggi di indici fondiari di occupazione: lo spazio occupato dalla sosta o dalla mobilità non registra oggi delle differenze da una zona all'altra. Più di dieci assessori lamentano che questo fenomeno ci sta sfuggendo, mentre si potrebbero applicare indici di occupazione differenziati.

Li cito perchè oggi si è parlato non solo di mobilità ma anche di stima delle aree e ritengo sia importante regolare questa questione suscettibile di sviluppi futuri.

Mi fermo qui nell'esposizione e fornirò negli atti le statistiche relative. In Italia c'è molto la cultura del conoscere e troppo poco la cultura del fare, ma io credo che sia possibile, tutti insieme, trovare quei sistemi decisionali che oggi molte volte sono stati invocati.

Allegato

I risultati di una indagine sulla mobilità nei centri urbani, effettuata nel gennaio 1992.

In occasione dell'incontro su "Mobilità ed Aree Urbane" a Roma (23-1-92), Fiat Auto ha predisposto un questionario, per conoscere le opinioni degli assessori sulle trasformazioni in atto nel settore del trasporto urbano, nonché indicazioni su soluzioni adottate e da adottare - nel breve periodo, medio e lungo termine - con lo scopo di migliorare i livelli di mobilità delle principali città italiane.

Il questionario è stato compilato dagli assessori al Traffico ed alla Viabilità di 53 Comuni di varia ampiezza e distribuiti su tutto il territorio nazionale (vedi tabella 1), comprese alcune grandi aree urbane.

Tabella 1

Comuni oggetto dell'indagine

	50-99	Popolazione residente (migliaia)		Totale
		100-399	400 e oltre	
Nord	15	9	3	27
Centro	7	4	1	12
Sud	9	3	2	14
Totale	31	16	6	53

Il questionario che Fiat Auto ha sottoposto agli assessori alla Mobilità dei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti era

suddiviso in 4 distinte sezioni:

A) i problemi

La prima parte del questionario tendeva ad accertare le principali cause di congestione del traffico urbano negli ultimi tre anni, graduandole in ordine di importanza.

B) le soluzioni adottate

La seconda soluzione era finalizzata ad approfondire la conoscenza dei principali strumenti attivati dagli amministratori per contrastare il fenomeno della congestione. E' stato prospettato un ampio spettro di interventi (normativi, strutturali, organizzativi, informativi), passando dalla scala più ampia delle strategie e della pianificazione a quella degli interventi puntuali.

C) le soluzioni da adottare

In un quadro analitico di possibili interventi, si proponeva una classificazione, in base al "grado d'importanza", delle soluzioni che le Amministrazioni comunali intendono adottare nel breve, medio e lungo periodo.

D) la previsione della mobilità

Con riferimento alle diverse tipologie dei flussi di traffico (spostamenti sistematici ed erratici, di scambio ed interni all'area urbana, e così via), questa ultima parte mirava ad individuare le prospettive di sviluppo della mobilità nei prossimi anni, come quadro di riferimento delle scelte d'intervento.

Molti problemi poche risorse

Richiesti di confrontare la situazione attuale del traffico urbano con quella del 1989 (anno in cui venne svolta la precedente indagine Fiat Auto sulla mobilità nei centri urbani), gli assessori hanno fornito risposte che denunciano un peggioramento proprio negli elementi considerati tra le cause più importanti della congestione (tab. 2). In altre parole, secondo la maggioranza (dal 70 all'85%) dei responsabili della mobilità, si stanno aggravando in misura maggiore i fenomeni già oggi stimati come i più preoccupanti (grado d'importanza 8 su 10).

Tabella 2

I PROBLEMI

La situazione attuale comparata alla situazione '89

Cause di congestione	Grado d'importanza (in decimi)	Percentuale di risposte che indicano un aggravamento del problema
1. Insufficienti risorse finanziarie	8	84,7
2. Insufficiente disponibilità di spazi	8	84,7
3. Inadeguato organico di polizia municipale	8	71,7
4. Eccessivo traffico di attraversamento	7	63,0
5. Scarsa disciplina degli automobilisti	7	52,2
6. Carenza di parcheggi per residenti	7	50,0
7. Carenza di parcheggi pubblici	7	45,6
8. Concentrazione delle attività in centro	7	45,6
9. Inadeguatezza dei servizi pubblici	7	43,7
10. Inadeguatezza delle strutture tecniche dei Comuni	7	39,1

Le insufficienti risorse finanziarie vengono indicate, in generale, come la causa fondamentale delle attuali condizioni critiche del trasporto urbano.

Emerge chiaramente dalle risposte che oggi si è costretti a ricorrere a provvedimenti di emergenza soprattutto a causa delle difficoltà di finanziamento, che finora hanno impedito di adeguare strutturalmente il sistema urbano dei trasporti alle nuove esigenze della mobilità.

Anche tutte le altre componenti dell'attuale crisi andrebbero sostanzialmente intese come effetti della scarsità di fondi: così, non si è potuto adeguare l'offerta in termini di spazio per la viabilità e per la sosta, né potenziare l'organico delle Polizie Municipali, lasciando che questi due problemi, indicati dagli assessori come i più rilevanti, si aggravassero ulteriormente.

Le cause di congestione a cui è stata attribuita un'importanza di 7/10 sono state stimate mediamente come "più gravi" rispetto al 1989 da almeno il 40% degli amministratori. Tra queste, si evidenziano cause prodotte dalle caratteristiche degli spostamenti ("eccessivo traffico di attraversamento"), a loro volta influenzate dalla configurazione urbanistica e localizzativa di molte città ("concentrazione delle attività in centro").

Vi sono, inoltre, cause riconducibili anche esse in qualche modo alle insufficienti disponibilità finanziarie: carenze di parcheggi pubblici e

privati e inadeguatezza del trasporto collettivo.

Quest'ultima è l'unica voce che potrebbe essere interpretata come un'autocritica sulla responsabilità amministrativa dei Comuni, considerato che i servizi di trasporto pubblico sono gestiti quasi ovunque da aziende municipalizzate. Si tratta, tuttavia, di un'autocritica moderata: ben otto cause di congestione, secondo gli assessori, si sono, infatti, aggravate in misura ancora più preoccupante.

Interventi a basso costo

La gravità del problema finanziario viene richiamata anche nella seconda sezione del questionario (tab. 3).

Tabella 3

Le soluzioni adottate negli ultimi 3 anni

Percentuale di risposte

Le politiche

1. Reperimento risorse finanziarie	51,1
2. Tolleranza dello squilibrio spazio/veicoli	38,3
3. Riduzione delle quote di mobilità su auto	36,2
4. Mantenimento delle quote di mobilità su auto	25,5
5. Rispetto severo del rapporto spazio/veicoli	23,4

La pianificazione

1. Programmi Urbani di Parcheggio (P.U.P.)	83,0
2. Piani di ristrutturazione del trasporto pubblico	57,4
3. Piani Urbani del Traffico (P.U.T.)	53,2

La viabilità

1. Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.)	76,6
2. Aree pedonali	61,7
3. Riclassificazione funzionale della rete viaria	53,2
4. Corsie riservate per i trasporti pubblici	48,9
<i>Circolazione a targhe alterne</i>	19,1
<i>"Road pricing"</i>	4,3

La sosta

1. Adozione parchimetri e parcometri	63,8
--------------------------------------	------

2. Aumento dei controlli sulla sosta illegale	51,1
3. Installazione di barriere fisiche	46,8
4. Tariffazione differenziata secondo la localizzazione	34,0
<i>Adozione degli ausiliari del traffico</i>	10,6

I parcheggi

1. Realizzazione impianti a raso	76,6
2. Riorganizzazione funzionale di vie riservate a parcheggio	42,6
3. Costruzione impianti sotterranei	38,3
4. Costruzione impianti di interscambio	36,2
<i>Costruzione impianti in elevazione</i>	14,9
<i>Costruzione impianti meccanizzati</i>	8,5

I trasporti collettivi

1. Potenziamento dei servizi bus	59,6
2. Estensione delle corsie riservate	34,0
3. Ristrutturazione dei nodi ferroviari	21,3
4. Integrazione e comunità tariffaria	12,8
<i>Recupero delle linee ferroviarie</i>	10,6
<i>Costruzione delle metropolitane</i>	8,5
<i>Potenziamento dei servizi tramviari</i>	4,3

Il controllo e la gestione del traffico

1. Sistemi informativi agli utenti dei servizi pubblici	31,9
2. Monitoraggio della rete stradale	27,7
3. Modelli matematici del traffico	25,5
4. Sistemi centralizzati di controllo semaforico	23,4

N.B. In corsivo, e fuori graduatoria, sono indicate alcune soluzioni significative adottate in misura minore.

La maggior parte degli assessori (51%) ha infatti dichiarato di aver orientato la politica dell'amministrazione verso soluzioni in grado di auto-finanziarsi o, anche, di costituire una fonte di finanziamento da destinare al miglioramento del trasporto urbano. Secondo i risultati dell'indagine, in attesa della ristrutturazione del sistema, è stata sinora adottata una politica del traffico tendente a tollerare lo squilibrio spazio/veicoli, anzichè ad imporne il riequilibrio. Infatti, quasi il 40% delle risposte fornisce un'indicazione di questo tipo, mentre solamente il 23% degli assessori afferma di aver avviato, già negli ultimi tre anni, una linea di severo rispetto dei cosiddetti "indici di occupazione" del suolo urbano.

Sempre a proposito delle politiche adottate negli ultimi anni, si osserva che oltre un quarto degli amministratori ha dichiarato di aver puntato sul mantenimento delle attuali quote di mobilità su autovettura, nell'ambito di una strategia tendente a razionalizzare il traffico privato,

piuttosto che a comprimerlo.

La spinta normativa

Le risposte degli assessori sembrano confermare l'efficacia di alcune recenti iniziative normative.

Infatti, gli interventi avviati con maggiore tempestività dalle amministrazioni comunali si avvalgono tutti di un supporto normativo, quali l'elaborazione dei Piani Urbani dei Parcheggi (P.U.P.) con la conseguente costruzione dei primi impianti, nonché l'attuazione delle Zone a Traffico Limitato e delle aree pedonali, tutte regolate dalla legge n. 122/89, ed il potenziamento del trasporto di superficie, fino a qualche anno fa alimentato da fondi della legge n. 151/81.

A conferma delle difficoltà finanziarie esistenti, emerge con chiarezza come le amministrazioni locali negli ultimi tre anni abbiano fatto ricorso soprattutto ad interventi che non hanno richiesto grandi investimenti. In termini di regolazione della domanda, c'è stata una preferenza per i divieti totali (61%) e parziali (75%) di circolazione nei centri storici e per l'adozione di parchimetri e parcometri per la tariffazione della sosta (64%). Per l'adeguamento dell'offerta, la scelta è caduta soprattutto sulla realizzazione di parcheggi a raso (76%), sulla ristrutturazione delle reti su gomma e sull'estensione delle corsie riservate ai mezzi pubblici (50%).

Esempio di road pricing a Siena

Per quanto riguarda gli strumenti di programmazione, il Piano Urbano del Traffico è stato elaborato solamente dal 53% dei Comuni oggetto del questionario, forse anche a causa dell'assenza di una normativa di diritto primario sulla materia.

Relativamente all'organizzazione della viabilità, emerge un ricorso piuttosto prudente alle corsie preferenziali, adottate solo dalla metà degli assessori, nonostante i vantaggi che questo provvedimento può offrire in termini di aumento della velocità commerciale e delle frequenze dei servizi pubblici.

Il provvedimento d'emergenza più discusso, la circolazione a targhe alterne, è stato introdotto in modo più o meno permanente dal 15% degli amministratori intervistati; una forma di pedaggio urbano è stata

avviata dal Comune di Siena, che subordina i permessi di accesso alla città storica al versamento di una quota annua di 600 mila lire.

Circa la regolazione della sosta, il rafforzamento dei controlli delle infrazioni è stato attuato dalla metà appena degli assessori interpellati: nel 20% dei casi si sono impiegate forze ausiliarie. Va inoltre registrato l'avvio già consistente (un terzo dei Comuni) dei sistemi di tariffazione differenziata della sosta, sollecitati dalla Circolare n. 1196.

Decollano i parcheggi

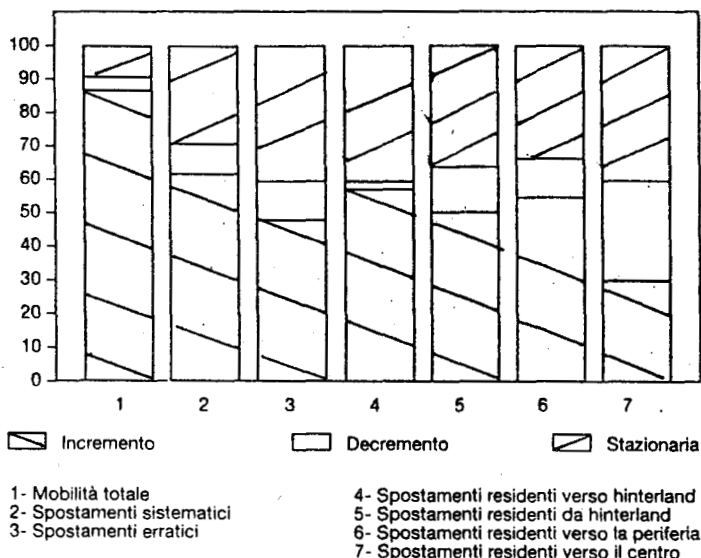
Riguardo, infine, agli interventi infrastrutturali, appare in fase di decollo la costruzione di parcheggi sotterranei, giudicati evidentemente di minor impatto ambientale rispetto a quelli in sopraelevazione, e di parcheggi di interscambio pubblico-privato, già avviata in oltre un terzo delle città.

Al contrario, resta immutata la dotazione di sistemi ad impanto fisso: mentre gli Accordi di Programma Fs-Regioni hanno dato il via alla ristrutturazione dei grandi nodi ferroviari (20% delle risposte), solamente l'8% degli amministratori hanno denunciato l'avvio della costruzione di sistemi di trasporto rapido di massa. Il ritardo è attribuibile alla mancanza di una legge di finanziamento del settore, la cui approvazione definitiva è avvenuta solo nello scorso mese di gennaio.

Qualche preoccupazione desta, infine, la scarsa attuazione della tariffazione integrata per i servizi pubblici gestiti da enti diversi (13%). Il dato evidenzia le difficoltà incontrate dalla politica di razionalizzazione del sistema di trasporto collettivo, a fronte di disfunzioni organizzative che vanno ad esclusivo danno dell'utenza.

Molte indicazioni interessanti sulle prospettive di evoluzione della mobilità urbana e sulle strategie d'intervento che le amministrazioni intendono definire emergono dalle risposte fornite nella terza e nella quarta sezione del questionario (tab. 4).

Tabella 4
Previsione della mobilità nei 53 comuni
entro tre anni



Quasi tutti gli assessori prevedono un'ulteriore crescita della mobilità nelle città italiane, o quantomeno una conferma degli attuali livelli, sia nel breve che nel lungo periodo.

L'espansione, secondo le previsioni degli amministratori, riguarderà spostamenti di ogni natura: sistematici (61% in crescita, 32% stabile), erratici (55% in crescita, 34% stabile), di scambio con l'hinterland (54% in crescita, 44% stabile). Solamente la mobilità radiale, quella indirizzata verso il centro città, viene considerata in decremento da una parte ragguardevole dei responsabili del traffico (30%): essi evidentemente confidano sugli effetti disincentivanti dei provvedimenti di limitazione della circolazione nei centri storici.

Riequilibrio modale

Le stime sulle prospettive di espansione della mobilità urbana rappresentano il quadro di riferimento delle scelte d'intervento futuro, che gli assessori hanno indicato nell'apposita sezione del questionario,

sulla base di una suddivisione temporale e di una valutazione sul rispettivo grado d'importanza (tab. 5).

Tabella 5
Le soluzioni da adottare

	Grado d'importanza (in decimi)
LE POLITICHE	
1. Reperimento risorse finanziarie	7
2. Riduzione delle quote di mobilità su auto	7
3. Rispetto severo del rapporto spazio/veicoli	6
INTERVENTI DI BREVE PERIODO	
La pianificazione	
1. Programmi Urbani di Parcheggio (P.U.P.)	8
2. Piani di ristrutturazione del trasporto pubblico	8
3. Piani Urbani del Traffico (P.U.T.)	7
La viabilità	
1. Corsie riservate per i trasporti pubblici	7
2. Aree di sosta per i residenti	7
3. Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.) ed aree pedonali	6
4. Itinerari ciclabili	6
La sosta	
1. Aumento dei controlli sulla sosta illegale	8
2. Realizzazione di parcheggi a raso	8
3. Adozione di parchimetri e parcometri	7
INTERVENTI DI MEDIO-LUNGO PERIODO	
I parcheggi	
1. Costruzione di impianti sotterranei	7
2. Costruzione di impianti d'interscambio	5
I trasporti collettivi	
1. Potenziamento dei servizi bus	6
2. Ristrutturazione dei nodi ferroviari	4
3. Costruzione di linee di metrò leggero	3
4. Costruzione di linee di metrò tradizionale	2
Il controllo e la gestione del traffico	
1. Sistemi centralizzati di controllo semaforico	6
2. Sistemi integrati di controllo del traffico	5
3. Sistemi informativi all'utenza (trasporto pubblico e privato)	5

Dal punto di vista strategico, gli amministratori hanno dichiarato di voler puntare, per i prossimi anni, su una politica impostata principalmente sul riequilibrio della ripartizione mondiale: quindi, riduzione delle quote di mobilità su mezzo privato (grado d'importanza: 7/10) e rispetto rigoroso del rapporto spazio/veicoli (6/10).

A fronte dell'acquisita consapevolezza sulle difficili prospettive del sostegno finanziario dello Stato, notevole importanza viene attribuita alle politiche capaci di produrre utili economici (7/10) ed alle iniziative in grado di destinare risorse finanziarie a favore del trasporto urbano, quali ad esempio i proventi delle contravvenzioni (6/10).

Pianificare sosta e servizi pubblici

La linea strategica mirata al riequilibrio modale si riflette sulle scelte d'intervento che gli assessori indicano come prioritarie.

Per il breve periodo, si attribuisce massima rilevanza (8/10) alla messa a punto della pianificazione, ancora in grave ritardo in numerose città, dei sistemi di parcheggio e delle reti di trasporto pubblico: sosta e servizi pubblici sono i settori che i responsabili della mobilità urbana intendono potenziare in maggior misura. Riguardo alla sosta, aumentando i controlli sulle infrazioni (8/10), realizzando parcheggi a raso (8/10), introducendo in modo diffuso la tariffazione con l'adozione di parchimetri e parcometri (7/10) e riservando aree di stazionamento per i residenti (7/10). Riguardo ai servizi di trasporto collettivo, soprattutto riorganizzando la viabilità, in modo da estendere (e far rispettare) le corsie riservate ai mezzi pubblici (7/10).

Per il medio-lungo periodo, si stima di risolvere i problemi di carattere strutturale, innanzitutto potenziando ulteriormente il sistema dei parcheggi, in particolare sotterranei (7/10). In secondo luogo, va migliorata l'efficienza dei servizi pubblici su autobus (6/10), anche con l'applicazione di sistemi centralizzati di controllo semaforico, in grado di assicurare la priorità del passaggio dei mezzi pubblici (6/10).

Il basso grado d'importanza attribuito agli interventi relativi ai nodi ferroviari (4/10), alle metropolitane (3/10) ed agli impianti di interscambio (5/10), non va probabilmente interpretato come una scarsa considerazione degli assessori per i sistemi ad impianto fisso e le strutture finalizzate all'integrazione funzionale del sistema. Ciò è piuttosto il frutto di una media di tutte le risposte fornite, comprendenti quelle di molti ammini-

stratori di città medio-piccole, che certo non abbisognano di interventi strutturali di questo tipo.

In effetti il 70-75% degli amministratori delle grandi città che hanno indicato, tra le soluzioni da adottare nel lungo periodo, la diffusione dei sistemi ad impianto fisso, attribuisce importanza massima alla realizzazione di nuove linee di metropolitana, sia tradizionale che leggera, e alla costruzione dei "passanti" ferroviari.

Abstract

The growth in demand for new motor cars in Italy and in Europe, according to the forecasts, seems set to continue until the end of the century at an average yearly rate of 1 - 2 per cent. Faced with this scenario even car manufacturers are concerned and sensitive to the problem of congestion, which is in addition to the environmental problem.

However while the problem of the environment is to some extent more controllable, the problem of congestion and mobility is more difficult to solve.

Contrary to what may be supposed, car manufacturers are fully in support of the rationalization of mobility since the demand for cars has not decreased.

Almost all car manufacturing companies, FIAT included, are making known the results of their research with "ad hoc" publications, meetings and other forms of information and divulgation.

An example is a recent meeting involving councillors responsible for traffic departments from the main Italian municipalities. Some important ideas emerged from the meeting relating to possible solutions to be adopted either in the future or in the short term. In the latter case, road pricing - which is certainly not the best solution, but a strict pricing of urban mobility and, consequently, of parking and access - may be a relatively easy short term solution. It may be rather unpopular, but in the long run it will prove necessary.

Solutions may be found only by working together on this delicate problem which concerns all of us and makes no distinctions.

Résumé

L'augmentation croissante de la demande d'automobiles neuves en Italie et en Europe, selon les prévisions, semble continuer d'être encore, à la fin de ce siècle, sur un pourcentage de 1-2% annuel en moyenne.

Face à scénario, même les constructeurs d'automobiles sont préoccupés et sensibles au problème de la congestion s'ajoutant à celui de l'environnement.

Mais, tandis que le problème de l'environnement est plus ou moins contrôlable, le problème de la congestion et de la mobilité s'avère de solution plus difficile.

Les constructeurs, contrairement à ce que l'on pourrait croire, sont du côté de la rationalisation de cette mobilité; car, de toute façon, la demande ne diminue pas.

Presque toutes les entreprises, y compris FIAT, sont en train de développer l'étude des problèmes et solutions par des publications "ad hoc", grâce aux congrès et à d'autres formes d'informations et de divulgation. L'on donne, comme exemple, un tout récent congrès, qui comprenait les "Assessori" (les élus locaux) au sujet de la mobilité des principales communes italiennes, dans lequel ont surgi quelques concepts importants touchant les solutions possibles à adopter, soit pour le futur, soit à court terme. Dans ce dernier cas, le "road pricing" qui n'est sûrement pas la solution souhaitable, mais il est évident qu'une forte tarification de la mobilité urbaine et donc du stationnement et de l'accès peut être une solution relativement facile, même si un peu impopulaire, mais à la fin nécessaire.

De toute façon, les solutions ne peuvent être trouvées qu'en travaillant de concert à ce problème délicat qui nous implique tous, sans distinction.