

## La mobilità in ambito urbano

Un ruolo di orientamento e di supporto della programmazione regionale appare utile anche per affrontare i problemi della mobilità urbana dalla cui soluzione dipende gran parte del grado di vivibilità e di efficienza del sistema insediativo dell'Umbria.

Infatti nell'assunto che il sistema urbano ha costituito e costituisce l'infrastruttura portante della regione, occorre, con politiche mirate, confermare e rafforzare in tale ruolo la nostra "rete di città" quale luogo di sviluppo avanzato. Ciò significa prevedere interventi innovativi nella impostazione e nei metodi di progettazione, realizzazione, controllo e manutenzione delle reti infrastrutturali che mirino alla coesione dei sistemi insediativi, in primis attraverso politiche di adeguamento e valorizzazione della rete esistente.

La l.r.16 dicembre 1997, n. 46, costituisce, al riguardo, certamente uno strumento interessante. In tale contesto particolare importanza assumono alcune azioni, quali la gerarchizzazione delle reti, al fine di individuare le direttrici ovvero i corridoi prioritari lungo i quali densificare le eventuali espansioni insediative, la riorganizzazione del trasporto su ferro di tipo metropolitano, aumentandone l'attrattività sia in termini di riorganizzazione del servizio che in termini di accessibilità dell'utenza, l'integrazione con le reti di mobilità su gomma, la cui efficienza va migliorata, l'introduzione di mezzi elettrici pubblici e privati, l'incentivazione e valorizzazione degli itinerari ciclabili, dei percorsi pedonali e dei sistemi di mobilità alternativa, come ascensori e scale mobili in quanto sono elementi caratterizzanti ed originali delle città umbre in un'ottica ambientale di risoluzione dei problemi di mobilità.

L'attuazione di un nuovo strumento di governo della mobilità urbana, come i piani urbani del traffico, introdotti dal legislatore nazionale, deve costituire una opportunità per accordi di programma fra diversi soggetti responsabili e per il consolidamento di un ruolo di indirizzo e supporto operativo da parte della Regione, attualmente in fase di sperimentazione nel quadro del progetto comunitario "Input".

Appare fondamentale che l'obiettivo costituito dalla definizione di una politica dei trasporti sostenibile non può che essere raggiunto operando in una strategia composita, che contempli tutti gli aspetti territoriali aventi ricadute, in termini di determinazione del fabbisogno, sul sistema di trasporto.

E' chiaro che dal punto di vista delle politiche strettamente trasportistiche occorre operare delle scelte strategiche, come quella di realizzare la necessaria integrazione tra i modi di trasporto individuali, tra cui gli spostamenti a piedi ed in bicicletta, ed i trasporti pubblici; ciò attraverso la costruzione di nodi multimodali di interconnessione che contemperino altresì un efficiente sistema di gestione del traffico e di informazione all'utenza.

Diventa quindi cruciale il potenziamento del trasporto pubblico sia attraverso un migliore coordinamento dei vari vettori costituenti, quali l'autobus ed il treno, sia in termini di qualità dei veicoli che dell'organizzazione dei servizi: comunità tariffaria, sistemi di tariffazione e sistemi di informazione all'utenza.

In tale ottica particolare importanza assume l'accessibilità ai sistemi di trasporto e ciò significa intervenire sulle progettazioni del materiale rotabile, sull'adeguamento delle stazioni, nel prevedere collegamenti con le zone dove sono concentrate le attività ed i servizi di maggiore importanza, nell'assicurare adeguati collegamenti con le zone periferiche e con le aree di sosta e nel rispondere alle aspettative delle persone con problemi di mobilità.

Anche da un punto di vista ambientale il ricorso al trasporto pubblico assicura notevoli vantaggi. Basti pensare che con un tasso di occupazione del suolo pari al 50% gli autobus ed i servizi ferroviari regionali hanno un consumo energetico per passeggero/km cinque volte inferiori a quello delle auto private (dati della Comunità europea).

Una valutazione particolare meritano i due più grandi centri della regione Perugia, Terni ed Orvieto in cui la presenza in ambito urbano di impianti fissi consente la realizzazione di un sistema integrato che abbia alla base il sistema a guida vincolata interconnesso con il trasporto privato, con il trasporto pubblico su gomma e con i percorsi pedonali di cui i sistemi di mobilità alternativi costituiscono un elemento funzionale e qualificante.

L'innovazione contenuta nel Trattato sull'Unione Europea, in merito ad una nuova politica dei trasporti, sottolinea come fondamentale il raggiungimento dei due seguenti obiettivi:

- sviluppo sostenibile nel rispetto dell'ambiente;
- miglioramento della sicurezza e dell'efficienza della infrastrutturazione dei trasporti.

E' quindi possibile definire una serie di obiettivi, il cui raggiungimento, in considerazione dell'integrazione che tra essi è possibile instaurare, consente di costruire una vera e propria "griglia" di riferimento.

I settori fondamentali sono:

- miglioramento della qualità attraverso lo sviluppo di un sistema integrato di trasporto basato su tecnologie avanzate e tale da contribuire al conseguimento di obiettivi di tutela ambientale, di sicurezza ed economicità e che privilegi il trasporto pubblico, con priorità di quello a guida vincolata;
- miglioramento dell'efficienza del servizio, della gamma di scelta e della disponibilità dei mezzi di trasporto, salvaguardando le esigenze degli utenti e la tutela sociale;
- ampliamento della libera competizione, grazie alla promozione dell'accesso degli operatori appartenenti allo Spazio Comunitario nell'assegnazione del servizio di trasporto pubblico;
- assunzione nella progettazione di infrastrutture e sistemi di trasporto, del concetto di "internalità" dei costi ambientali, principio ribadito come globale anche nella recente Conferenza di Kyoto, in base al quale i costi ambientali di ogni attività umana debbono essere contenuti all'interno di ogni processo di produzione o di attività umana che sono alla base dei problemi ambientali medesimi.

A tal fine le linee principali d'intervento da promuovere nei diversi ambiti urbani possono essere indicate nelle seguenti:

- realizzare sistemi coerenti e interrelati di monitoraggio della mobilità
- gestire unitariamente la triade tematica: città-ambiente-mobilità, considerando le città come punti nodali dell'infrastrutturazione del territorio
- puntare alla mobilità sostenibile con parametri misurabili e verificabili
- puntare sulla introduzione di nuove tecnologie per la gestione ottimale dei piani urbani del traffico
- integrare i sistemi di trasporto pubblico
- realizzare sistemi di comunità tariffaria
- introdurre nuovi sistemi per la sosta e l'interscambio modale
- sperimentare mezzi pubblici e privati a basso impatto
- sviluppare sistemi su ferro e di mobilità alternativa
- sviluppare la pedonalità e le piste ciclabili
- introdurre nuove e più flessibili forme di trasporto collettivo
- contribuire, con la politica tariffaria e fiscale locale, alla internalizzazione dei costi ambientali del sistema di mobilità privata

- promuovere la mobilità delle merci nello spazio urbano che contemperino gli aspetti strutturali e organizzativi, quali orari e tipologie di mezzi, supportati da scelte urbanistiche che concorrano alla razionalizzazione delle attività produttive.