

TESI DI DOBBIACO 1996

Mobilità e benessere ecologico



Tesi 1

Il futuro dei centri abitati, delle regioni e delle nazioni dipenderà da come esse sapranno risolvere la questione della mobilità. Negli ultimi anni sono state introdotte limitazioni del traffico in molti centri urbani, si è potenziato il trasporto pubblico e l'uso della bicicletta ha conosciuto una grande diffusione, ma ciò nonostante l'impatto negativo delle attuali forme di mobilità è sempre più pesante. Ogni anno, i morti sulle strade si contano a migliaia, e i costi ecologici dei trasporti hanno ormai assunto proporzioni incalcolabili, fino a provocare alterazioni ormai irreversibili nell'equilibrio climatico. Il voler essere sempre più veloci ci rende sempre più schiavi di quel tempo che ci illudiamo di poter dominare, e ci spinge a distruggere sempre di più quello spazio che vorremmo attraversare in modo sempre più mobile. Dobbiamo quindi ritrovare una dimensione umana dello spazio e del tempo per soddisfare il bisogno di mobilità con meno traffico motorizzato. Deve emergere una nuova cultura della mobilità.

Tesi 2

La nuova mobilità comincia dalle nostre teste. È quindi essenziale che si conoscano gli esempi alternativi di mobilità già realizzati e funzionanti, poiché sono la dimostrazione concreta che le forme di mobilità socialmente ed ecologicamente più sostenibili possono essere valide, razionali e alla portata di tutti. Le forme di mobilità che trovano maggiore consenso sono quelle che alimentano l'autostima degli utenti, giovano alla salute ed incrementano la qualità della vita. Sono quasi sempre delle minoranze ristrette che praticano per prime i nuovi stili di vita, ma dai loro esempi, a livello di singoli individui, gruppi, comuni, città o intere regioni, può scaturire un effetto trainante anche sulla maggioranza. In questo senso è essenziale l'effetto moltiplicatore dei mezzi di comunicazione, dell'opera di sensibilizzazione e dell'educazione ambientale. Rendendo concretamente immaginabile il guadagno in qualità della vita, si può prevenire quel timore della rinuncia che, altrimenti, finisce determinare le scelte della gente. Usare meno l'automobile significa avere meno stress, e in compenso più tempo per la famiglia, gli amici e le attività ricreative: in breve, più vita.

Tesi 3

Nel trasporto pubblico, è molto più importante garantire buone coincidenze e collegamenti, orari cadenzati e accessibilità della rete, che non puntare su un aumento forzato delle velocità di linea. Un caso esemplare da questo punto di vista è il progetto svizzero „Ferrovia 2000“, imperniato sulla massima integrazione possibile fra tutti i servizi delle ferrovie nazionali e delle reti di trasporto pubblico locali ed

urbane. Per garantire a tutti gli utenti dei collegamenti ottimali tra un mezzo e l'altro, il piano stabilisce che tutti i treni e le corriere provenienti da tutte le direzioni giungano contemporaneamente ai vari nodi ferroviari, per ripartire pochi minuti dopo in altrettante direzioni diverse. In questo modo, quasi tutte le località svizzere saranno raggiungibili con un mezzo pubblico a cadenze di 30 o 60 minuti. Il principio fondamentale del progetto „Ferrovia 2000“ è semplice: non aumentare pedissequamente la velocità sulle singole batte, ma ridurre i tempi totali di spostamento degli utenti, ottimizzando i collegamenti tra i vari vettori. È un principio efficace che va ripreso in tutti i piani di mobilità.

Tesi 4

La qualità dei servizi locali ed urbani è di importanza decisiva per l'efficienza di tutto il sistema del trasporto pubblico, che va programmato in funzione delle esigenze degli utenti e delle caratteristiche dei centri urbani. Un esempio interessante in tal senso è quello di Modena, dove l'amministrazione locale, dopo che il trasporto pubblico urbano aveva subito un declino drammatico con un calo degli utenti da 40 a 9 milioni, ha deciso di rilanciare il mezzo pubblico collegando i vari quartieri della città con percorsi più razionali e corse di autobus a cadenze di 10 minuti. Da oggi, chiunque può servirsi del mezzo pubblico senza doversi informare preventivamente sugli orari e sui percorsi. Un elemento integrante del piano è costituito da un'opera intensa e sistematica di comunicazione e partecipazione che ha coinvolto tutte le categorie interessate. Con un incremento massiccio dell'offerta di trasporto, l'amministrazione ha manifestato in modo inequivocabile la propria volontà di invertire la tendenza in atto: un'alternativa più lungimirante ai tagli dei servizi pubblici effettuati in altre città.

Tesi 5

Stanno prendendo piede nuove attività nel settore della mobilità, e si stanno diffondendo nuovi servizi di informazione e consulenza per gli utenti. In più di 300 città in Austria, Germania, Olanda e Svizzera più di 30.000 utenti utilizzano collettivamente circa 2000 autovetture grazie al “car sharing” gestito da associazioni professionali del settore. Ciascuno di questi utenti possiede meno di 1/10 di autovettura, cioè quanto gli basta per le sue reali necessità. Anche le aziende cominciano ad adottare sistemi di gestione della mobilità dei propri dipendenti, per esempio distribuendo loro abbonamenti al trasporto pubblico a tariffe agevolate, riducendo il numero dei parcheggi interni e montando rastrelliere per le biciclette, approntando spogliatoi e docce, e acquistando biciclette di servizio. Inoltre, sono sorte delle “centrali di mobilità” che informano gli utenti su tutti i servizi di tra-

sporto pubblico, organizzano l'uso collettivo delle autovetture e servizi di recapito, dando vita a nuovi servizi di mobilità e prestano consulenza alle aziende sulle forme di mobilità più sostenibili.

Tesi 6

La mobilità è parte integrante di ogni politica ecologica, economica ed urbanistica ispirata allo sviluppo sostenibile. Lo dimostra l'esempio di Graz: dopo lo shock provocato dalla cappa di smog nel 1988/89, il comune ha varato il Piano operativo per l'ambiente „città ecologica del 2000", mettendo in pratica le raccomandazioni della Locale Agenda 21 formulata alla Conferenza di Rio. Il piano abbraccia, oltre al settore dei trasporti, anche le risorse idriche, i siti inquinati, l'agricoltura, l'inquinamento acustico, le aree verdi e le zone naturali, e la difesa dell'atmosfera terrestre, coinvolgendo le imprese, i nuclei familiari privati e gli enti pubblici. Uno degli obiettivi è di ridurre le emissioni di CO₂ del 20% entro il 2000 e del 50% entro il 2010. Graz si sta trasformando in una città dai percorsi brevi, a misura di pedoni e ciclisti, dotata di un sistema di mobilità urbana socialmente ed ecologicamente sostenibile, e in cui i cittadini sono coinvolti nella pianificazione urbanistica. Graz ha indicato il cammino da seguire per uscire da una politica di passiva, optando invece per una politica attiva e globale nei settori ambientale, viabilistico ed economico.

Tesi 7

Le condizioni ambientali di una località turistica determinano sempre più spesso la scelta del luogo di villeggiatura. Una mobilità a basso impatto ambientale ed un turismo senza automobile sono quindi obiettivi strategici per una mobilità sostenibile in vacanza e nel tempo libero. Migliorando la qualità della vita negli agglomerati urbani, e creando zone ricreative nelle vicinanze dei centri abitati, si può prevenire l'attuale esodo di massa dalle metropoli e soprattutto i viaggi brevi e frequenti, ad alto impatto ambientale. L'alternativa all'inquinamento prodotto dalle colonne di automobili è data da servizi di trasporto più ecologici, sia nella fase di trasferimento alla località di villeggiatura che durante il soggiorno. Treno, autobus, ferrovie di montagna e taxi devono essere integrati in un'unica rete di trasporti pubblici, offrendo un pacchetto completo di servizi di trasferimento per passeggeri e bagagli. Sempre più località turistiche si stanno liberando dal traffico automobilistico, favorendo pedoni e ciclisti, e incentivando l'uso di mezzi di trasporto ecologici. Le località in grado di offrire ai villeggianti forme di mobilità più sostenibili saranno le protagoniste vincenti nel mercato turistico del futuro.

Tesi 8

La globalizzazione dell'economia è causa di un impatto ecologico sempre più pesante, poiché sempre più merci ven-

gono trasportate sempre più lontano. Per questa ragione, per ridurre il traffico non bastano i meri interventi di carattere tecnologico e organizzativo: occorre piuttosto modificare il nostro stile di vita imperniato sulle lunghe distanze e il nostro modo di gestire l'economia e i nostri consumi abituali. I cicli di produzione, consumo e smaltimento vanno mantenuti il più possibile in un ambito regionale e locale, ricreando un rapporto diretto coi prodotti e i loro luoghi di provenienza. Numerosi esempi indicano già la strada da seguire, specie nel settore alimentare dove si stanno diffondendo i consorzi di produttori e consumatori. Il vero benessere non si manifesta preferendo prodotti importati da paesi lontani, ma piuttosto riducendo la quantità dei nostri consumi, e in compenso concedendoci le cose migliori e scegliendole tra la produzione locale. Non compriamo traffico, ma il meglio di ciò che ci sta vicino!

Tesi 9

L'idea che le tecnologie telematiche possano portare a una riduzione del traffico è ancora una speranza astratta. Il calo della domanda di trasporto prodotto dal telelavoro, ad esempio, è piuttosto esiguo, anzitutto perché gli spostamenti per lavoro non costituiscono che un quinto del traffico complessivo, e in secondo luogo perché solo una piccola parte dei posti di lavoro può essere trasferita fra le mura domestiche. Inoltre, la riduzione di traffico rischia di essere vanificata dal maggiore bisogno (compensativo) di mobilità nel tempo libero e nei contatti sociali. Nei trasporti su strada, le tecnologie telematiche (come i sistemi di orientamento del traffico, i pannelli informativi per la prevenzione degli intasamenti o la riscossione elettronica dei pedaggi) si accingono a sostituire il cemento con l'elettronica anziché potenziare la rete stradale, la si rende più agibile con dispositivi di orientamento o di guida assistita, col risultato di aumentare la capacità della rete viaria e quindi il traffico. Se invece queste tecnologie fossero usate nel trasporto pubblico, rendendolo più efficiente e competitivo, e ottimizzandone anche le spese di gestione, si potrebbe compiere un passo avanti importante sulla via di una mobilità più sostenibile.

Tesi 10

La prospettiva di un miglioramento della mobilità individuale costituisce un fattore decisivo per rimuovere le attuali resistenze a una svolta nel sistema dei trasporti. Ciascuno di noi, del resto, è consapevole dell'importanza di potersi spostare agevolmente e liberamente a piedi o in bicicletta nel proprio ambiente di vita e di lavoro, e tutti gli ostacoli che attualmente ce lo impediscono compromettono gravemente la qualità della nostra vita. È dunque necessario ridurre il traffico motorizzato individuale, e il rallentamento, peraltro trascurabile, che ne risulterebbe per alcuni utenti è comunque poca cosa rispetto ai grandi benefici che la collettività ne ricaverebbe in termini di benessere ecologico. Pertanto, van-

no create con la massima priorità le condizioni urbanistiche e viabilistiche adeguate per realizzare questa svolta, in modo da garantire a quante più persone possibile un'esistenza meno frenetica, una vita più sana e rapporti sociali più intensi.

Tesi 11

Per realizzare una mobilità ecologicamente e socialmente sostenibile occorre l'impegno di tutti. Alla politica spetta il compito di creare i presupposti necessari, stabilendo regole per una mobilità a misura d'uomo, incentivando l'uso dei mezzi di trasporto pubblici e fissando limiti per le emissioni e i consumi degli automezzi, nel rispetto, fra l'altro, di obiettivi precisi di riduzione dei gas climalteranti. I vari enti che attualmente gestiscono o regolano i trasporti vanno riuniti in un unico organismo di gestione della mobilità. Nel contempo, è essenziale rendere visibili e quantificare correttamente tutti i costi sociali ed ecologici dei vari mezzi di trasporto, addebitandoli per intero a chi li determina. La gente, dal canto suo, deve dare prova di più maturità e responsabilità. I margini di manovra di cui disponiamo sono spesso molto più ampi di quanto crediamo: siamo noi a decidere come muoverci, quali veicoli acquistare, come e quanto utilizzarli. Tutti noi siamo causa del problema, ma tutti possiamo contribuire a risolverlo.

Tesi 12

Sta a noi decidere. Quante vittime del traffico e quanto degrado del nostro ambiente intendiamo ancora tollerare? Fino a quando vogliamo continuare a nuocere a noi stessi, agli altri e alle generazioni future nel nostro paese e nel resto del mondo? Noi abitanti dei paesi industrializzati abbiamo il dovere di studiare e adottare forme di mobilità ecologicamente e socialmente sostenibili, anche per evitare che la nostra attuale „automobilità“, il dilagare del traffico aereo e gli inutili trasporti di merci vengano presi a modello anche dal resto del mondo, con le conseguenze disastrose che questo comporterebbe per l'umanità e per il clima del nostro pianeta. Realizzando il principio di “meno velocità e quantità, più qualità e bellezza”, e riducendo tutte le distanze della nostra vita, potremo apprezzare con più serenità ciò che ci circonda, vivendo ogni esperienza con maggiore intensità. Sottrarsi alla smania della velocità e delle distanze non è una rinuncia, ma un guadagno reale in termini di qualità della vita.