

LA CITTÀ AL CENTRO DEL DISEGNO DELLA MOBILITÀ DEL FUTURO

SPIDER PLUS: il progetto finanziato dalla Commissione Europea promuove la co-modalità per la sostenibilità dei trasporti 2050

di Silvio Beccia > silvio.beccia@libero.it



Presentate ai responsabili europei delle politiche di mobilità le conclusioni del progetto **SPIDER PLUS** - **Sustainable Plan for Integrated Development through the European Rail network Projecting Logistics & mobility for Urban Spatial design evolution** (www.spiderplus-project.eu). Il progetto finanziato dalla Commissione Europea nel VII Programma Quadro di ricerca europea, ha formulato la visione del trasporto in Europa al 2050 in logica di sostenibilità e co-modalità e la Roadmap per realizzarla.

Centrale per il disegno della mobilità futura il ruolo delle aree metropolitane - nelle maggiori 800 città europee vive il 40% della popolazione - che sono normalmente nodi di traffico per passeggeri e merci perché:

- Origine/destinazione e/o attraversamento di percorsi interurbani
- Oggetto di percorsi urbani interni all'area urbana/peri-urbana

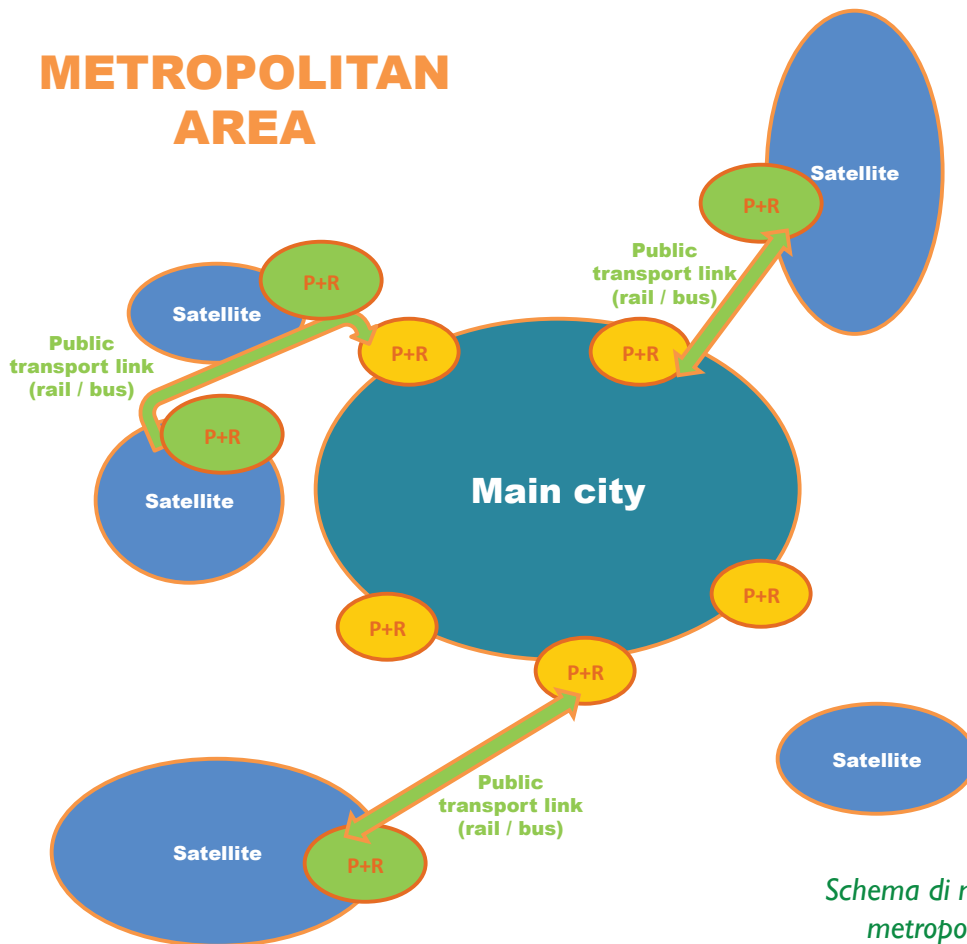
Le aree urbane sono in particolare l'ambito più rilevante dell'integrazione co-modale e di soluzioni door to door sia per i passeggeri che per le merci, pur con le necessarie specificità dei due segmenti di traffico.

Le città sono il risultato della loro storica evoluzione e dei vari sforzi di organizzarne il funzionamento e la stratificazione di azioni successive. La situazione spesso è di non equità socio-spaziale e di frammentazione urbana con, per diverse ragioni, il declino di aree storiche e la disordinata migrazione della popolazione verso aree periferiche. In molti casi c'è anche l'inglobamento di aree industriali. Nel ciclico/periodico ringiovanimento delle

città o di loro parti, gli sforzi di recupero sono anche numerosi ma caratterizzati da limiti di indirizzo strategico e di strumentazione attuativa che ne riducono la potenziale efficacia.

Le città differiscono per dimensione, densità, morfologia e numerosi altri aspetti che possono implicare esigenze e soluzioni specifiche. Ma se ricette omogenee sono di impensabile applicazione, certamente elementi comuni possono essere riconoscibili in aspetti di mobilità interna e di interconnessione. Il principale denominatore comune è certamente la pianificazione del territorio e questo tema merita priorità di attenzione e ruolo di sintesi di pianificazione degli altri aspetti più specifici. Nella Roadmap al 2050 i sistemi di pianificazione regionali privilegiano la valorizzazione di soluzioni su rotaia in tutti gli aspetti in cui è possibile e conveniente. Le maggiori aree metropolitane tendono a realizzare più hub ferroviari che sono anche hub di interscambio con le altre modalità. Quando necessario vengono sfruttati i diversi livelli sopra e sotto il piano stradale ordinario sia per la massimizzazione delle capacità sia per la gestione delle interconnessioni. Le politiche di sviluppo integrato delle città, da consolidare in tempi rapidi, offrono utile strumentazione per supportare governance efficace. Gli standard europei di riferimento definiscono riferimenti basilari di funzionalità urbane che ciascun territorio integra nei propri sistemi regolatori. Alta densità di traffico e di utilizzo del territorio corrispondono a network di servizi su rotaia o stradali di alta frequenza. L'integrazione delle infrastrutture a servizio della mobilità offre una rete di servizi ferroviari per le interconnessioni con alto volume di traffico. Per la maggiore facilità di accesso, negli stessi nodi di

METROPOLITAN AREA



Schema di mobilità delle aree urbane metropolitane - Fonte Spider Plus

traffico o in loro prossimità si concentrano le attività di servizio. Lo sviluppo urbano privilegia l'intenso uso del territorio concentrando gli investimenti infrastrutturali e contendendo così i costi per la gestione dei relativi servizi pur con alti livelli di qualità. Le attività che richiedono mobilità come shopping, servizi amministrativi, ecc. sono accessibili anche in modo virtuale per evitare quando possibile gli spostamenti o finalizzarli con attività preparatorie relative ai contenuti stessi così come ai necessari aspetti di mobilità.

Nel 2050 le aree urbane ed in particolare le città metropolitane hanno quindi già da tempo consolidato i propri modelli di mobilità e realizzato i necessari investimenti infrastrutturali:

- I sistemi di trasporto passeggeri hanno ampiamente valorizzato i percorsi pedonali e ciclabili come modalità privilegiate per i brevi percorsi. L'uso delle autovetture private all'interno delle città è non solo costoso, ma non comodo e addirittura non possibile in determinate zone. Parcheggi esterni sono coordinati con servizi pubblici di penetrazione urbana. Percorsi lunghi all'interno della città sono realizzati con servizi pubblici stradali o su rotaia che coprono in modo efficace tutto il territo-

rio. La ferrovia, tradizionale per il traffico di breve raggio e alta velocità per le distanze medie, è il mezzo privilegiato per accedere al territorio urbano e per il collegamento con aeroporti e porti.

- La distribuzione delle merci è organizzata con criteri di minimo impatto. I flussi in/out sono gestiti preferibilmente via ferrovia con supporto di servizi Freight Village in terminali limitrofi collegati ai corridoi quando non ne siano essi stessi parte. Nelle stesse aree terminalizzate sono ubicate le attività produttive e i centri di raccolta/distribuzione. Le stesse aree sono attrezzate anche per le funzionalità di reverse logistics. L'ingresso dei mezzi pesanti in città è scoraggiato e il trasporto all'interno della città è gestito con veicoli a basso impatto ambientale.

SILVIO BECCIA



Silvio Beccia è consulente free lance specializzato in Strategie, Fusioni/Acquisizioni, Nuove Iniziative Imprenditoriali e Supply Chain Management.

Collabora con vari istituti in progetti di ricerca nel settore Trasporti e Supply Chain. In passato ha operato come consulente in primarie aziende internazionali.