

La mobilità sostenibile ai tempi della crisi

Una mirata politica di sviluppo sostenibile deve considerare la mobilità ed i trasporti non come traguardi a sè, ma quali strumenti funzionali a più generali obiettivi di carattere sociale, economico ed ambientale

Mario Zambrini

Lanciata nel 1987 dal «Rapporto della Commissione Mondiale per l'Ambiente e lo Sviluppo», l'idea di sviluppo sostenibile si è imposta, con la Conferenza di Rio nel 1992, nell'agenda delle istituzioni di governo e all'attenzione della pubblica opinione, come obiettivo strategico, tanto da essere stata inserita fra i principi fondativi del trattato istitutivo dell'Unione Europea; nondimeno, la fortuna «mediatica» dell'idea di sostenibilità, che ne ha promosso l'universale ed entusiastica condivisione, rischia di limitarne la reale incisività sulle politiche e sui comportamen-

ti: ossimoro secondo alcuni, formula salvifica per altri, sempre più esposto al rischio di diventare foglia di fico o alibi, per strategie e politiche che di sostenibile hanno ben poco.

Il riorientamento della nostra economia secondo criteri di sostenibilità costituisce una conclamata priorità, ma anche un obiettivo distante e difficile da raggiungere, anche in ragione della rilevanza tuttora attribuita al fattore maggiormente «insostenibile» del sistema: quella continua crescita della domanda di beni che costituisce uno dei più accreditati paradigmi sui quali si fonda lo

sviluppo delle economie industriali e postindustriali, e che viceversa ne decreta la tendenziale insostenibilità: per dirla con Kenneth Boulding, «chi crede che una crescita esponenziale possa continuare all'infinito in un mondo finito è un folle, oppure un economista». Ed è sulla capacità di contenere e ridurre consumi energetici ed emissioni di CO₂ che si giocherà, nei prossimi anni, la sfida al cambiamento climatico indotto dall'effetto serra e per l'affrancaamento della nostra economia dalle fonti energetiche non rinnovabili. Quella sfida che vede attualmente in posizione di protagonista l'Unione Europea, che si è data obiettivi assai stringenti (anche se ancora insufficienti) quanto a riduzione delle proprie emissioni entro il 2020.

Nel contesto delle politiche di lotta al cambiamento climatico, la mobilità assume un ruolo centrale nell'orientare e nell'influenzare tendenze e scenari di medio e lungo termine, e ciò in quanto la domanda di mobilità aumenta costantemente, ed a tassi spesso superiori a quelli ai quali cresce il sistema economico nel suo complesso, tanto nel mondo occidentale quanto, a maggior ragione, nelle economie in via di sviluppo (Cina e India innanzitutto), mentre il sistema dei trasporti non sembra in grado di adottare da solo, quanto meno nel breve termine, strategie decisive per un drastico incremento di efficienza: diversamente da altri settori, i miglioramenti apportati negli ultimi decenni sono nel complesso modesti, e finora non sono stati in grado di controbilanciare le tendenze all'aumento di consumi determinate dall'incremento di prestazioni e dalla crescente preferenza per le modalità più energivore (autovettura e aereo). Secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente (Transport at a crossroads. Transport and Environment Report Mechanism, TERM 2008) i volumi di trasporto merci sono aumentati in Europa del 35% tra 1996 e 2006, ed all'interno di questo dato sono cresciuti a tassi anche superiori i due segmenti di trasporto merci meno efficienti sotto il profilo energetico e delle emissioni: il trasporto su strada (+45%) e quello aereo (+43%); il trasporto di passeggeri è a sua volta cresciuto del 49% tra il 1995 e il 2004, in



[Cortesia: Luca Srinanti]

L'Italia dovrebbe allinearsi alle altre città europee nell'utilizzo della bicicletta, un mezzo che offre solo vantaggi in termini di salute, ambiente ed economicità

questo caso grazie al crescente impiego dell'aeroplano. Conseguentemente, nonostante gli incrementi di efficienza del settore, le emissioni di gas serra dei trasporti continuano a crescere, a differenza di quanto accade nei settori dell'industria, residenziale e della produzione elettrica. Ed è, ancora, l'Agenzia Europea a sintetizzare l'attuale situazione: «Climate change and transport: much is needed but too little is happening» (Climate for a transport change, TERM 2007).

Negli ultimi anni, la crisi economica ha determinato un sensibile raffreddamento della domanda di mobilità; ma la crisi economica incide sulle politiche di trasporto, sostenibili o meno che siano, anche riducendo le disponibilità finanziarie per il settore. E la riduzione delle risorse finanziarie, soprattutto in un Paese come l'Italia, dove tradizionalmente le politiche di settore si concentrano sul lato dell'offerta di infrastrutture, rende assai più evidenti le carenze ed i ritardi accumulati negli ultimi decenni sul fronte di una articolata ed efficace strategia per la mobilità sostenibile.

Strategie e strumenti

Le strategie di riduzione delle emissioni di gas serra dal settore dei trasporti possono essere ricondotte a tre approcci complementari: «evitare», «spostare», «migliorare» (European Environmental Agency, «Towards a resource-efficient transport system», TERM 2009). Evitare la mobilità, ovvero ridurre la domanda agendo sulla domanda, spostare la domanda sulle modalità maggiormente efficienti e meno inquinanti (trasporti pubblici, mobilità ciclopedonale), migliorare le prestazioni dei mezzi di trasporto in termini di efficienza energetica ed emissioni unitarie. Quanto agli strumenti da mettere in campo nello sviluppare tali approcci, questi comprendono la pianificazione, gli strumenti di regolazione, gli strumenti economici, l'informazione, le tecnologie. Contenere le emissioni richiede, nel breve come nel medio e lungo termine, la promozione di strategie articolate, in grado di influire sui diversi parametri che concorrono, ciascuno per la sua



[Foto: asaphoat/R. Di Giuli]

Un'efficiente organizzazione logistica è alla base del successo del trasporto pubblico

quota parte, ad orientare le tendenze globali. Le emissioni complessive di CO₂ in un anno da parte del settore della mobilità di persone, ad esempio, sono funzione dei coefficienti unitari di emissione (grammi di CO₂/km percorso dai diversi modi) e delle percorrenze (km percorsi da ogni utente nelle diverse modalità) queste ultime espresse in passeggeri*chilometro (Pax*km).

Ridurre le emissioni del settore significa dunque intervenire sulle emissioni unitarie (g/Pax*km) e/o sulle percorrenze (Pax*km).

La riduzione delle emissioni unitarie della mobilità passeggeri è a sua volta perseguibile attraverso diverse linee di azione:

- riducendo la quota di domanda soddisfatta da mezzi motorizzati, ovvero incrementando la mobilità ciclopedonale;
- redistribuendo la domanda tra i diversi modi di trasporto, orientandola su quelli potenzialmente più efficienti sotto il pro-

filo energetico e delle emissioni di CO₂;

- incentivando un uso maggiormente efficiente dei mezzi di trasporto sia pubblici che privati: dal momento che le emissioni sono caratteristiche dei mezzi (e si esprimono ad esempio in g/veic*km), aumentando il coefficiente di occupazione dei mezzi (ovvero aumentando i Pax trasportati/veicolo) si ottiene una riduzione dei grammi emessi/Pax*km;

- incrementando l'efficienza delle tecnologie impiegate per i mezzi di trasporto. Anche in questo caso, le opzioni sono diverse ed articolate, e comprendono (da quelle di più lungo termine a quelle di breve termine):

- a) l'adozione di tecnologie alternative ed a ridotte emissioni (es. idrogeno e celle a combustibile, motori elettrici, ecc.);
- b) l'incremento di efficienza delle tecnologie attualmente in uso (ad es. la riduzione delle emissioni da parte dei motori endotermici a ciclo otto o diesel;



Scene di traffico immobilizzato nel centro delle città. È il momento più critico per la diffusione dell'inquinamento

c) L'orientamento della domanda di veicoli verso i modelli maggiormente efficienti fra quelli attualmente disponibili. La mobilità sostenibile rappresenta una sfida fra le più difficili da sostenere per la nostra società, ma proprio per questo deve essere affrontata con urgenza. L'automobile privata ha costituito il «motore» della crescita economica del dopoguerra, diventando rapidamente qualcosa di ben più ingombrante (in termini economici e sociologici) di un semplice mezzo di trasporto. E se, attualmente, l'emergenza da affrontare riguarda l'inquinamento atmosferico che affligge le aree urbane maggiormente congestionate, la duplice sfida dei prossimi decenni è rappresentata dalla lotta all'effetto serra e dalla transizione dalla monocultura del petrolio ad un sistema economico che possa drasticamente ridurre l'intensità energetica, il consumo di risorse, l'inquinamento dell'ambiente.

Una politica adeguata ed efficace

Non ci sono ricette magiche e soluzioni universalmente valide: il principio fondante di un progetto di mobilità sostenibile dovrebbe anzi essere quello che vede nella ricerca di opzioni appropriate e calibrate su ogni specifica situazione, costruite a partire dall'analisi dei fattori critici (domanda di mobilità, offerta di servizi e infrastrutture, assetto territoriale, esigenze e bisogni degli utenti, costi, disponibilità finanziarie, ecc.).

Una politica per la mobilità sostenibile:

- mette al centro del suo agire l'accessibi-

lità più che gli interventi e gli strumenti utili a soddisfare la domanda di mobilità, e cerca di declinare il tema dell'accessibilità secondo il principio della sostenibilità economica, sociale, ambientale;

- considera attentamente la scarsità delle risorse ambientali e territoriali, ma anche la scarsità delle risorse economiche e finanziarie. In particolare, evita di trasferire costi ambientali, economici e finanziari sulle generazioni future;

- assicura inoltre una gestione ottimale del capitale fisso sociale esistente, producendo innovazione nella gestione della domanda e dell'offerta: gestione intelligente, automatizzata, che sfrutti le enormi capacità di trasferimento di informazioni oggi utilizzabili, che si doti di adeguati cicli di retroazione in grado di adeguare i servizi offerti all'evoluzione della domanda;

- muove dalla conoscenza e dall'analisi dei bisogni e delle esigenze, dalla conoscenza delle diverse componenti della domanda, dalla capacità di prevedere l'evoluzione di scenari complessi, per definire strategie articolate nel breve e medio-lungo termine, strategie flessibili e adeguate a fronteggiare l'incertezza che inevitabilmente limita le nostre capacità di previsione e adattamento.

Occorre innovare profondamente la politica di settore, che deve configurarsi quale prodotto di strategie complesse ed integrate, dove alla necessaria attenzione all'adeguatezza della dotazione infrastrutturale si deve affiancare una altrettanto continuativa attenzione ai servizi che sulle infrastrutture si svolgono. Nel-

la società *post*-industriale è molto più facile produrre innovazione «vera» nella fornitura dei servizi e nella gestione delle reti, più che non nella costruzione di infrastrutture «fisiche».

Le considerazioni critiche sulla effettiva sostenibilità delle politiche della mobilità trovano conferma nella comparazione di diversi indicatori relativi alla situazione delle principali metropoli europee e italiane. Un confronto impietoso sotto molti profili (densità di autovetture private, dotazione di reti di trasporto pubblico, ecc.), tanto più in quanto anche le città europee che hanno messo in atto più avanzate politiche di mobilità e traffico, sono pur tuttavia ben lontane dalle condizioni di sostenibilità e limitazione di impatti globali e locali che si ritengono ormai universalmente desiderabili ed urgenti.

Non si tratta dunque di limitarsi a «colmare il divario» che tuttora sussiste fra città italiane ed europee; occorre avviare politiche innovative e coerenti con gli obiettivi di sostenibilità che tutti, quanto meno a parole, dicono di condividere. Occorre vincere inerzie e resistenze, imprimendo una direzione realmente innovativa alla politica della mobilità. La mobilità ed i trasporti non possono essere considerati obiettivi in quanto tali, ma strumenti funzionali ad obiettivi «terzi» di carattere sociale, economico ed ambientale. È a partire da questa consapevolezza che si potranno porre le basi per una politica dei trasporti e della mobilità più incisiva, efficiente, sostenibile.

Mario Zambrini

Ambiente Italia, Comitato Scientifico Legambiente