

Londra si muove bene

di Emanuela Dentis e Paola Villani*

Londra ha 14.415 km di strade di cui 580 km, di viabilità principale, sotto la responsabilità diretta del Transport for London Road Network, organo tecnico presieduto dal sindaco Ken Livingstone, e sebbene questa rete stradale rappresenti solo il 5% dell'intera rete londinese, su di essa transita quotidianamente il 33% del traffico che interessa la Capitale inglese. Le altre strade sono sotto la giurisdizione di 33 autorità locali, a eccezione della rete autostradale che dipende dalla Highways Agency.

Ken Livingstone è a capo dell'unità Transport for London che gestisce la metropolitana e gli autobus londinesi.

Nel 2001, in risposta al problema più pressante della capitale britannica, quello della congestione del traffico, Livingstone ha elaborato e adottato un piano strategico dei trasporti per il periodo 2001-2011, coinvolgendo gli attori direttamente interessati (mondo economico, organizzazioni, amministrazione, cittadini, enti e associazioni locali) in un processo di consultazioni che si è concluso l'11 agosto del



Dal 2000 il governo strategico dell'area metropolitana londinese è affidato alla Greater London Authority (Gla) un ente composto dal sindaco di Londra, eletto per la prima volta direttamente dai cittadini, da un'assemblea eletta separatamente e da 4 unità amministrative. Il Gla copre l'area territoriale dei 33 London Boroughs, compresa la Corporation of London.

2004 con la pubblicazione definitiva e la divulgazione in più di tre milioni di copie del *The Mayor's Transport Strategy*, un documento di oltre 450 pagine che stabilisce la struttura delle politiche integrate per il trasporto e per la gestione della rete stradale a Londra.

Con 11 milioni di spostamenti auto registrati ogni giorno all'interno del territorio, il traffico urbano è la prima causa di

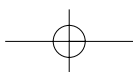
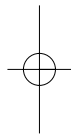
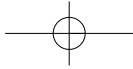

MOBILITÀ
Esperienze positive
sul fronte
dei trasporti

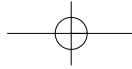
67

inquinamento atmosferico a Londra. I problemi di mobilità legati agli eccessivi volumi di traffico hanno pregiudicato, negli anni scorsi, non solo l'efficienza economica e la salute dei londinesi, ma anche la qualità dell'ambiente.

Il programma *The Mayor's Transport Strategy* individua la soluzione dei problemi di congestione veicolare - sicurezza stradale - inquinamento atmosferico, nell'approccio integrato tra misure tecniche per il contenimento dei flussi di traffico, un nuovo approccio alla pianificazione territoriale, la riconsiderazione di quello che può essere definito lo sviluppo economico, pratiche di rinnovamento urbano, una maggior integrazione sociale, la tutela della salute e dell'ambiente.

Elementi chiave del piano di Livingstone sono: l'introduzione del *Congestion Charging scheme* per l'area centrale di Londra; l'incremento dell'uso dei servizi di trasporto pubblico attraverso politiche mirate e iniziative che prevedano il contenimento dei costi dei biglietti e l'introduzione di tariffe





fe differenziate e più flessibili; l'uso gratuito dei mezzi di superficie ad alcune categorie, come bambini e studenti fino ai 16 anni di età e persone sopra i 60 anni,

città sia una misura efficace ed efficiente: gli sconti applicati a Londra ai residenti non hanno contribuito a ridurre in modo significativo il transito veicolare e gli introi-



Criticità viabilistiche di Parigi (il giorno 17 marzo 2006 alle ore 12.40)



disabili, una politica di infrastrutturazione tesa ad aumentare del 40% l'attuale capacità della rete su ferro, ferrovia e metropolitana, il potenziamento dei sistemi di interscambio e il rafforzamento di alcune linee; per gli utenti che scelgono forme alternative di mobilità sono allo studio politiche che rendano la città più attrattiva e sicura per pedoni e ciclisti; la graduale sostituzione dei mezzi pubblici a trazione tradizionale, ossia benzina e gasolio, con mezzi a basso impatto ambientale e a trazione ibrida. Se si osservano però i numeri in gioco si deve evidenziare come l'introduzione dei primi bus ibridi recentemente entrati in servizio possa avere lo stesso effetto di una goccia nel mare poiché a Londra circolano 7.500 autobus...

I benefici

Il *Congestion Charging scheme* è sicuramente il provvedimento più conosciuto e discusso (il traffico è diminuito del 20% come media giornaliera e del 30% nella fascia oraria maggiormente tassata; la velocità di scorrimento del traffico è migliorata (+14%) e si sono ridotti gli ingorghi (-30%), ma occorre domandarsi se, per ridurre l'abuso della circolazione veicolare, la tariffazione dell'ingresso alle

ti percepiti sono risultati inferiori alle iniziali aspettative. Le principali obiezioni al *road pricing* sono riconducibili al fatto che questo tipo di provvedimento non incide significativamente sulle cause che determinano il ricorso ai mezzi privati, costituisce una tassazione impropria di quello che viene attualmente percepito come un diritto alla mobilità, conferma una visione mercantile ed economicistica della società, a totale detrimento dei comportamenti individuali e sociali eticamente volti.

Occorre un deciso potenziamento dei sistemi di trasporto collettivo e l'adozione di politiche per il miglioramento dello spazio pubblico a favore di ciclisti e pedoni.

Parigi

Nella capitale francese oltre alle centinaia di chilometri di nuove piste ciclabili che seguono il tracciato delle corsie preferenziali degli autobus la municipalità ha predisposto un interessante programma di servizi per la mobilità denominato Pam (Paris accompagnement mobilité), *Ma Liberté de bouger* (www.pam.paris.fr/indexpam.asp) per l'accompagnamento di persone con ridotte capacità di deambulazione, servizio attivo tutti i giorni della settimana con orario da concordare tra le

sei della mattina e mezzanotte, con tariffe fortemente differenziate in relazione al tragitto e alle ore richieste per il trasferimento (da un minimo di tre euro nelle ore di morbida per uno spostamento all'interno della città storica sino ad un massimo di 30 euro per uno spostamento di diametro nell'area metropolitana parigina effettuato in ore di punta (15 euro in ore di morbida).

Da anni è attivo poi un servizio (<http://www.sytadin.tm.fr>) dedicato a tutti coloro che desiderano pianificare uno spostamento in automobile e che restituisce in tempo reale i tempi di viaggio calcolati per l'intera area metropolitana sulla base delle effettive condizioni del traffico, compresi gli incidenti, i lavori in corso.

Non si deve pensare che questo servizio, sul quale volentieri ci soffermiamo per una puntuale descrizione, sia distante dai temi trattati in questa rivista poiché solo preavvertendo l'utente finale sul tempo realmente impiegato per il trasferimento si potrà pensare di incidere in modo sostanziale sulla diversione modale e quindi spostare quota parte degli automobilisti verso il trasporto pubblico o verso modalità a basso impatto, come bicicletta o piedi per tragitti più corti. È stato interrogato il sistema, il 17 marzo 2006, per calcolare in quanto tempo si potesse andare con un veicolo a motore dalla zona Nord di Parigi (Genevilliers) sino al quartiere denominato Petites-Colombes (a sud della città nei pressi di Montrouge). Il sistema prontamente risponde che per il tragitto di 48 chilometri partendo proprio in questo istante si possono ipotizzare circa 72 minuti di percorrenza poiché nei pressi di Maillot si è verificato un ingorgo.

Si può scegliere di stare in auto per più di un'ora alla velocità media di 2 km/h nei tratti di Paris-Orleans e Paris-Maillot oppure decidere di prendere una metropolitana e impiegare metà tempo.

Si può scegliere di non inquinare e risparmiare tempo. A quando un servizio del genere in Italia per la popolazione? Non abbiamo scusanti anche perché si tratta di un servizio già esistente, ma per ora a uso e consumo delle sole società attive nel ramo trasporti.

*Politecnico di Milano

QUALENERGIA ANNO IV - N.2
MARZO-APRILE 2006

