



Politiche della mobilità

Elementi quali la congestione del traffico, il livello di incidentalità, le emissioni inquinanti, un trasporto pubblico non rispondente alle esigenze dei cittadini, il degrado delle aree urbane (dovuto all'occupazione massiva di automobili a discapito dei pedoni) e il consumo di territorio (causato dalla realizzazione di strade e infrastrutture chiamate ad ospitare sempre più veicoli) pongono al centro del dibattito sulla qualità e sostenibilità della vita nei centri urbani l'interrogativo su come "spostare" persone e merci in un modo più efficace, efficiente e, principalmente, sostenibile.

È evidente che il comparto dei trasporti genera delle esternalità negative che si trasformano in costi sociali alla lunga sempre meno sostenibili.

La politica europea dei trasporti punta molto sulla **centralità della mobilità urbana**. Lo sviluppo di servizi di trasporto efficienti è considerato fondamentale non solo per l'economia, ma anche per la coesione territoriale e sociale.

Come si legge nel libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" la città costituisce l'habitat della maggior parte dei cittadini europei ed essi hanno diritto alla migliore qualità della vita possibile. Nella comunicazione "Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" viene posto l'accento sull'importanza di un'economia più verde, di una politica europea dei trasporti diretta a garantire una **mobilità sostenibile per tutti i cittadini**, "decarbonizzando" i trasporti e sfruttando le potenzialità offerte dai progressi tecnologici.

Sarà importante puntare quindi sulla **multimodalità** dei sistemi di trasporto, su di un **riequilibrio modale** dalla gomma al ferro, su un'**integrazione della mobilità individuale privata con quella collettiva o disponibile in condivisione**, su una **pianificazione integrata**, su sistemi intelligenti e non inquinanti per la mobilità urbana e sulla promozione di una tassazione intelligente per incoraggiare gli utenti a modificare le proprie abitudini di mobilità.

La posizione di Cittadinanzattiva

È profonda convinzione di Cittadinanzattiva che il sistema dei trasporti e della mobilità va reso sostenibile da un punto di vista:

- **sociale**, contemplando modalità di spostamento che si dimostrano accessibili e praticabili da parte delle persone diversamente abili o a mobilità ridotta, prevedendo scelte alternative per la mobilità e contribuendo a risolvere la congestione del traffico, nonché a migliorare la tutela di chi viaggia;
- **ambientale**, riducendo emissioni inquinanti e rumore. In proposito ricorda l'obiettivo fissato dalla Commissione europea di ridurre per il 2050 i livelli di emissione di CO₂ del 60% rispetto al 1990 solo per il comparto dei trasporti;
- **economico**, in termini di costi e tariffe da dover sostenere da parte dei cittadini.

In quest'ottica Cittadinanzattiva si impegna per:

1) Promuovere una nuova cultura della mobilità urbana

Parlare limitatamente di trasporto pubblico locale ha oggi meno senso, in quanto l'evoluzione tecnologica permette all'utente di poter fruire di servizi pubblici e privati interoperabili (parcheggio, car sharing, bike sharing, ricariche auto elettriche, anche treni regionali o car pooling), che devono però essere ben coordinati tra loro, ad esempio attraverso una carta unica di servizi.

2) *Promuovere nuove forme di mobilità, favorendone un'integrazione strutturale e adeguati livelli di qualità del servizio e di tutela.*

Le nuove forme di mobilità, che prevedono forme di condivisione del mezzo, sono segno di un cambio di paradigma sociale (**dal possesso del bene all'accesso al servizio**). Di certo il loro sviluppo trova forte input in un tpl sempre meno adeguato, come risulta dai nostri ultimi dati. Su tutto è evidente però che queste forme di mobilità condivisa, con i vantaggi che da esse derivano, possono diffondersi e diventare «strutturali» solo in un'ottica di **integrazione con altri servizi legati alla mobilità**: un cittadino può prendere in considerazione di non possedere l'auto ma di utilizzarla quando serve solo se esiste una rete di trasporti pubblici, servizio taxi, bikesharing, ecc. tale da metterlo in condizione di scegliere il mezzo di trasporto migliore in termini di costi e tempo.

3) *Investire nel trasporto pubblico locale*

Cittadinanzattiva sostiene l'attuazione di una gestione più efficace ed efficiente del servizio di trasporto pubblico locale, a partire da un accorpamento delle aziende, così da liberare risorse da reinvestire in qualità del servizio e nella pianificazione di un trasporto urbano più intelligente (ITS e interoperabilità). Anche il Parlamento europeo ha manifestato grande attenzione verso la questione del trasporto pubblico nelle aree urbane, sottolineando la necessità di conferire una maggiore enfasi a questo aspetto e proponendo di aggiungere un altro obiettivo ai 10 già enunciati nella strategia delineata nel Libro Bianco e consistente nel **raddoppio dell'uso dei trasporti pubblici nelle aree urbane entro il 2030**.

4) *Partecipazione civica per la qualità dei servizi di mobilità (sia pubblici che privati)*

A distanza di 7 anni dalla sua definizione e mancata applicazione, Cittadinanzattiva continua a rivolgere il suo appello a Enti locali e gestori dei servizi sull'importanza strategica del comma 461, (legge finanziaria per il 2008, art.2) in termini di valutazione civica e controllo dei servizi erogati.