

IDEE PER UNA NUOVA POLITICA DEI TRASPORTI PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

Romeo Danielis, DEAMS, Università degli Studi di Trieste, danielis@units.it

In modo molto sintetico propongo alcune riflessioni e idee, del tutto personali, per una “nuova” politica dei trasporti per il FVG, frutto dei miei studi e riflessioni di questi ultimi anni.

L’obiettivo generale potrebbe essere, a mio parere, questo: **Garantire la mobilità delle persone e delle merci in modo ambientalmente sostenibile**

L’obiettivo potrebbe sembrare scontato, ma non lo è nel concreto. Il punto di partenza attuale è una mobilità delle merci e delle persone che, anche nel FVG,

- contribuisce in modo importante all’effetto serra,
- è pesantemente dipendente dal petrolio,
- induce un livello d’inquinamento atmosferico ai limiti dell’accettabile,
- è assai costosa per gli individui e per le imprese
- deriva da un’urbanizzazione dispersa e fuori controllo,
- consuma tramite la continua espansione della rete stradale ingenti quote di territorio.

Ci sono tutti i sintomi del classico circolo vizioso: crescente dispersione territoriale, crescente dipendenza dall’automobile privata, ingente bisogno infrastrutturale, scarsità di risorse pubbliche per le infrastrutture, congestione, ecc. che produce ulteriore dispersione territoriale, dipendenza dall’automobile privata, e così via.

La Regione FVG ha a sua disposizione alcuni strumenti di intervento e di indirizzo, sia a livello della politica delle infrastrutture e dei trasporti che a livello della pianificazione urbanistica (sia delle abitazioni che delle aree industriali e commerciali), che finora non ha, a mio avviso, usato in modo opportuno.

Come potrebbe configurarsi una nuova politica dei trasporti? A mio parere secondo quattro direttive:

1. ridurre il più possibile l’impatto ambientale ed il consumo energetico dei veicoli stradali - che soddisfano e continueranno a soddisfare gran parte della mobilità - incentivando l’adozione di veicoli più efficienti e nuove modalità di trasporto privato.
2. favorire la mobilità tramite le modalità più sostenibili (piedi, bicicletta, trasporto pubblico, trasporto ferroviario).
3. spostare l’attenzione e le risorse dalle grandi opere, difficilmente finanziabili, altamente impattanti e che danno risultati solo nel lungo periodo, alle piccole opere finanziariamente fattibili, che danno risultati immediati e forse di maggiore entità.
4. ricostruire un rapporto virtuoso tra pianificazione urbanistica e trasporti.

Entrando un po’ più nello specifico vi propongo alcune idee, a volte anche molto concrete, che sarebbe opportuno a mio parere implementare.

La mobilità delle persone

Obiettivo 1: ridurre l'impatto ambientale delle automobili private (gran parte della mobilità delle persone nel FVG avviene su auto privata¹), promuovendo le automobili a basso impatto ambientale, in particolare quelle elettriche e a metano, le quali, pur non essendo la panacea, contribuiscono a contenere l'impatto ambientale. Come:

- Incentivare la costruzione di una rete di ricarica per le automobili elettriche di tipo pubblico (distributori, parcheggi pubblici) e privato (abitazioni, meglio se dotate di pannelli **solari o fotovoltaici**).
- Incentivare la costruzione di una rete di distributori a metano sulla rete stradale ed autostradale.
- Creare una fiscalità di vantaggio per le auto meno inquinanti (emissioni di CO₂ per km) con cilindrata contenute, comprese quelle a benzina e quelle diesel, (il bollo è di competenza regionale).
- Dotare le flotte pubbliche (enti locali e aziende pubbliche) esclusivamente di automobili a basso o zero impatto ambientale.

Nota: La mobilità elettrica, su cui molte regioni e città stanno puntando, richiede una riconfigurazione delle reti elettriche (*smart grid*), l'integrazione con la produzione di energia a livello domestico (pannelli solari e fotovoltaico), la dotazione sia a livello pubblico che privato di sistemi di ricarica. Insomma una Regione e delle città più intelligenti (potremmo coniare il termine Smart Region?)

Obiettivo 2: Promuovere forme di mobilità alternative all'automobile privata

- **Piedi:** promuovere le aree pedonali nelle città della Regione
- **Bicicletta:** un obiettivo realistico è quello di passare dall'attuale 5% nell'uso della bicicletta nella mobilità sistematica (casa-lavoro-studio) al 10% in 4 anni. Come?
 - a) Incrementare gli stanziamenti per le piste ciclabili urbane ed extraurbane.
 - b) Introdurre misure di "traffic calming" (zone di 30 km/h, limitatori di velocità, ecc.).
 - c) Promuovere le biciclette elettriche.
- **Automobile Condivisa** (carsharing e car pooling), meglio se con veicoli a basso o zero impatto ambientale:
 - a) Creare un'agenzia regionale per la promozione del carsharing (modello E-vai) o coinvolgere società private nella gestione dell' Automobile Condivisa (Zipcar, Hertz).
 - b) Connettere i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico o dei parcheggi scambiatori con Automobili Condivise (modello E-vai).
 - c) Promuovere il car pooling affidando la sua gestione a società pubblico o private di dimensioni regionali.
 - d) Co-finanziare progetti di car-sharing o di car-pooling a livello urbano, nelle zone turistiche e nelle zone ambientalmente sensibili.
- **Autobus urbani ed interurbani:**
 - a) Incentivare il rinnovo delle flotte promuovendo l'adozione di autobus a basso impatto ambientale.
 - b) Promuovere le gare per l'affidamento del servizio.
 - c) Promuovere l'adozione delle misure di contesto che aumentino l'attrattività degli autobus (corsie riservate, paline informative, ecc.).
 - d) Verificare l'esistenza di doppiopioni nella fornitura di trasporto pubblico tra autobus e treni.
- **Treno:** sul trasporto ferroviario passeggeri si concentra, nonostante la sua limitata importanza in termini percentuali nella mobilità sistematica per motivi di lavoro e di studio (2%) ed in quella non sistematica per tempo libero e acquisti, gran parte dell'attenzione nel dibattito pubblico. Cosa fare?

¹ Nel 2001 il 63% della mobilità sistematica per motivi di lavoro e di studio è avvenuta con auto proprio o come passeggero, il 10% a piedi, il 14% in autobus urbano o scolastico, e solo il 2% in treno. Il 5,2% in ciclomotore e 4,9 in bicicletta. (cfr. R. Danielis e L. Rotaris, La mobilità delle persone e la qualità dell'ambiente nel Friuli Venezia Giulia. I dati e le preferenze dei cittadini, Edizioni Goliardiche, Trieste, 2007.)

- a) Data la difficoltà di svolgere nuove gare e trovare proponenti credibili, responsabilità della Regione è rendere trasparente e cogente (con sanzioni predefinite) il contratto di servizio con Trenitalia.
- b) Migliorare con piccole opere la rete ferroviario esistente cercando di ridurre i tempi di percorrenza. Relativamente all'Alta Velocità, che riguarda le connessioni nazionali e non quelle intraregionali che sono maggioritarie in termini di passeggeri, a mio parere è necessario prendere atto che è fortemente impattante a livello territoriale e ambientale e che la quota di domanda che può soddisfare non la rende economicamente sostenibile. Data che il tema è altamente simbolico e molto presente sulla stampa, la Regione dovrebbe dotarsi di una seria analisi costi-benefici.
- c) Esplorare la sostenibilità economica delle connessioni ferroviarie con l'Austria, la Slovenia e la Croazia.

Obiettivo 3: Un miglior utilizzo ed un minor consumo del territorio: è necessario tener conto che la mobilità delle persone è il risultato della localizzazione delle abitazioni, dei luoghi di lavoro e dei centri commerciali. Al fine di rendere più sostenibile la mobilità è necessario partire dalla pianificazione urbanista e territoriale. L'obiettivo della mobilità sostenibile deve informare anche la pianificazione. La dispersione localizzativa accresce il consumo di territorio, rende ineludibile il ricorso ai veicoli privati, aumenta il consumo di energia e le emissioni atmosferiche. La Regione FVG non ha mai fatto scelte esplicite e chiare su questo punto.

La mobilità delle merci

Mobilità a breve raggio: la mobilità a breve raggio avviene esclusivamente tramite veicoli stradali. Come migliorarla?

- a) Per le tratte extra-urbane: promuovere ed incentivare l'uso di camion più "puliti" possibile.
- b) Per la distribuzione urbana delle merci: promuovere la distribuzione con mezzi elettrici o a metano, promuovere le piazzole di carico e scarico, incentivare, laddove ragionevole, l'aggregazione dei carichi tramite centri di distribuzione urbana.

Mobilità nazionale ed internazionale. La Presidenza Tondo ha deciso di avviare la costruzione della Terza Corsia sulla (VE) Mestre – Trieste che rappresenterà un peso finanziario consistente per la Regione. Nel frattempo il traffico, di veicoli totali, nel 2011 è tornato a livello del 2006 sulla (VE) Mestre – Trieste ed è del 13% sotto il livello del 2003 sulla Udine-Tarvisio (è pari a meno 23% rispetto al 2003 per i veicoli pesanti (vedi tabelle 1 e 2 in calce). Come intervenire? Secondo me è opportuno partire dalla consapevolezza che:

- a) La strategia di adeguamento infrastrutturale non è finanziariamente sostenibile e rischia di incentivare il trasporto solo stradale delle merci.
- b) Gli attuali costi del trasporto stradale e l'attuale qualità del trasporto ferroviario impediscono qualsiasi redistribuzione modale a favore della ferrovia.
- c) L'intermodalità ferroviaria non è conveniente dal punto di vista delle imprese manifatturiere. Ha possibilità di successo solo in presenza di contemporanei disincentivi al trasporto stradale e di incentivazione del trasporto ferroviario. I margini operativi a livello solo regionale sono limitati. E' necessaria una strategia europea o almeno nazionale che finora è mancata.

- d) L'Alta Velocità\Capacità ferroviaria è una prospettiva finanziariamente insostenibile. Il miglioramento infrastrutturale in nodi specifici è invece da perseguire.

I porti e la mobilità dai porti. I porti regionali svolgono una funzione importante nei rispettivi territori e con le rispettive specializzazioni. Come migliorare?

- a) La funzionalità dei porti regionali, caratterizzati da ridotte dimensioni e ridotti pescaggi, dipende dall'integrazioni con le reti infrastrutturali a terra. L'integrazione con i retroporti e con i centri intermodali va rafforzata in un'ottica di piattaforma e di integrazione logistica, organizzativa e societaria.
- b) La ferrovia può funzionare per l'arrivo\uscita della merci dai porti solo se vengono ottimizzati i costi e tempi delle operazioni ferroviarie all'interno dei porti.
- c) Deve essere promossa la concorrenza tra operatori ferroviari.

Tab 1 - Veicoli-km in milioni sulla tratta (VE) MESTRE-TRIESTE - km 193,2

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Leggeri	1.717	1.793	1.816	1.862	1.899	1.876	1.860	1.855	1.883
Pesanti	651	688	723	767	816	820	723	740	755
Totale	2.368	2.481	2.539	2.629	2.715	2.696	2.583	2.594	2.638
(2003=100)									
Leggeri	100	104	106	108	111	109	108	108	110
Pesanti	100	106	111	118	125	126	111	114	116
Totale	100	105	107	111	115	114	109	110	111

Tab 2 - Veicoli-km in milioni sulla tratta UDINE-TARVISIO -km 193,2

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Leggeri	449	459	460	472	487	471	456	424	417
Pesanti	227	222	224	236	245	214	167	171	170
Totale	675	680	684	708	732	685	623	595	587
(2003=100)									
Leggeri	100	102	103	105	109	105	102	94	93
Pesanti	100	98	99	104	108	94	74	75	75
Totale	100	101	101	105	108	101	92	88	87