

La mobilità sostenibile, unica soluzione al problema dell'inquinamento nelle città

Il traffico, con la congestione e saturazione dello spazio urbano che produce, incide pesantemente soprattutto sulla qualità della vita, sull'estetica dei paesaggi e sulla capacità competitiva dei territori. L'innovazione che serve con urgenza è quella d'invertire un trend negativo per cui i tempi di spostamento dentro la città e nel suo circondario aumentano anziché ridursi. Le domande di mobilità sono in aumento - a Reggio Emilia, in Italia, in Europa e nel mondo - e questo trend non è reversibile in tempi brevi soprattutto nel momento in cui le motivazioni di spostamento di merci e persone diventano sempre più complesse e i modelli di vita urbana abbandonano la ripetitività e la prevedibilità dell'era industriale. La mobilità del 3° millennio richiede di rovesciare i rapporti tra spazio costruito e spazi di mobilità, chiave per interpretare il governo del territorio, volano di grandi opere infrastrutturali che creano grandi fuochi urbani, interventi sul paesaggio come le opere di Calatrava, in una città ormai consolidata per l'80/90%. Il policentrismo emiliano, i distretti industriali, le politiche di welfare locale hanno creato una società equilibrata, equa e solidale che ha prodotto capacità competitiva e coesione sociale fondata su impresa diffusa piena occupazione (maschile e femminile), equa distribuzione del reddito e grande mobilità sociale, ma è la mobilità che fa funzionare un modello diffusivo e policentrico su base territoriale, così come è l'auto privata che fa funzionare le città fondate sulla monofunzionalità delle zone urbane (residenza, produttivo, commerciale, servizi ecc). L'espansione urbana si è nutrita di auto e la motorizzazione diffusa si è nutrita di espansione urbana. Per muoversi meglio il nodo è quello dell'alternativa credibile all'auto individuale partendo da alcuni presupposti: • il trasporto pubblico è storicamente un servizio sociale per chi non dispone dell'auto (almeno in città medio-piccole come Reggio); • non contrapporre i mezzi di trasporto tra loro ma metterli a sistema; • risolvere tutti i bisogni di mobilità di una famiglia con mezzi collettivi. Nella situazione territoriale, urbanistica ed economica data, non ci sono alternative al trasporto collettivo, prima di tutto su ferro, fortemente integrato con la gomma (pullmantrenobus) e fortemente accessibile. Non si tratta dell'espansione di questo sistema di TPL, ma di un sistema nuovo, da disegnare e attuare per gli spostamenti abitudinari di una famiglia tipo. Il trasporto è diventato una priorità assoluta, una nuova risorsa da metter in campo, ma efficacia ed efficienza del mezzo pubblico in ambito urbano sono spesso in alternativa. Il treno ha dalla sua tutto ciò che penalizza la gomma: scarso inquinamento, alta capacità trasportistica, velocità commerciale elevata, sede propria e sicurezza. La ricchezza di ferrovie presenti sul nostro territorio, tutte convergenti sul nodo di Reggio e interconnesse con le reti RFI e FER, è oggi una risorsa invidiabile per un progetto di mobilità sostenibile. In estrema sintesi si potrebbe rappresentare il sistema nel seguente modo: A) un sistema metropolitano provinciale (ferro e gomma) cadenzato che rappresenta la struttura portante del bacino; un TPL al servizio dei Comuni Capi Distretto; C) un servizio sub-urbano (ferro e gomma) che collega i comuni di cintura e il forese col centro città; D) un servizio più propriamente urbano innervato sulle linee 2 e 5 trasformate in L.A.M (Linee ad Alta Mobilità); È necessaria una grande progettualità, che in ACT c'è. La ristrutturazione a suo tempo decisa ha creato un regolatore pubblico autorevole, titolare del know-how e sta creando imprese industriali autonome. Il conflitto d'interessi oggi si risolve con UILACT che mantiene una presenza come socio in FER, DP, AE e TIL (a garanzia e tutela del rapporto col territorio) ma con quote di minoranza e comunque in aziende di cui non ha la governance. ACT - Agenzia della Mobilità non è solo TPL, ma il regista di un vero e proprio sistema integrato di trasporti che può pertanto svolgere un ruolo ed una funzione determinanti per garantire il diritto alla mobilità. ACT - Agenzia è già attrezzata per assolvere a queste funzioni, il vantaggio per gli Enti soci sta nelle economie di scala e di integrazione fra tutti i servizi offerti e tra questi il TPL. È la

conclusione di un processo che in tre anni (2008-2010) ha trasformato il vecchio monopolio pubblico in un sistema fondato su un regolatore pubblico (ACT) e imprese industriali autonome che si muoveranno sul mercato in modo del tutto conforme alla legislazione (nazionale e regionale) vigente, compreso l'ultimo Decreto Legge n. 135/09. Alcuni dei 250 veicoli elettrici in circolazione schierati nella piazza di Reggio Emilia PedalaRE il servizio pubblico di noleggio bici di Reggio Emilia

