

Caro lettore,

La congestione stradale non è solo un inconveniente. È un problema in continuo aumento. La congestione stradale può causare inquinamento atmosferico dannoso per la salute, stress elevato e anche avere un impatto economico. Pertanto, una significativa riduzione della congestione stradale urbana e il miglioramento della sostenibilità finanziaria e ambientale del trasporto urbano possono portare grandi benefici per l'economia, l'attrattiva delle città e il benessere dei cittadini.

Speriamo di potervi fornire con questo e-update di EPOMM alcune informazioni sulla congestione stradale urbana e approcci innovativi per affrontarla.

A constellation of urban transport problems



Fonte: geotab.com

Le città hanno alti livelli di concentrazione delle attività economiche in modelli di utilizzo del territorio spesso complessi, serviti da sistemi e da servizi di trasporto inadeguati. Più grande è la città, maggiore è la sua complessità e il potenziale di interruzioni, in particolare quando questa complessità non è gestita in modo efficace.

Affrontare la congestione urbana richiede di **far fronte a una serie di problemi simultanei di trasporto urbano**:

1. **Congestione del traffico e difficoltà di parcheggio.** La congestione e il parcheggio sono correlati, poiché la ricerca di parcheggi su strada crea ulteriori rallentamenti e ha un impatto sulla circolazione locale.
2. **Espansione urbana.** Vi è una crescente dispersione di nuovi insediamenti abitativi, per cui i pendolari accettano distanze e tempi di viaggio più lunghi in cambio di abitazioni a prezzi accessibili.
3. **Incidenti e sicurezza.** I pedoni e i ciclisti sono influenzati dal rischio percepito, se si sentono meno sicuri ciò ha un impatto sulle loro scelte modali.
4. **Impatti ambientali e consumo di energia.** L'inquinamento, compreso quello acustico, generato dalla circolazione del traffico è diventato un serio problema per la qualità della vita e la salute delle popolazioni urbane.
5. **Inadeguatezza del trasporto pubblico.** Ore di punta molto affollate creano disagio per gli utenti, mentre un basso numero di utenti rende molti servizi finanziariamente insostenibili, in particolare nelle aree suburbane.
6. **Perdita di spazio pubblico.** L'aumento del traffico ha ripercussioni negative sulle attività pubbliche che un tempo popolavano le strade come mercati, spazi pubblici, parate, giochi e interazioni con la comunità. Questi sono gradualmente scomparsi per lasciare il posto alle automobili.

Rompere il circolo vizioso della dipendenza dall'automobile promuovendo il trasporto urbano sostenibile

La pratica della pianificazione dei trasporti sta vivendo **un cambio di paradigma verso una pianificazione più completa e multimodale**. Il nuovo paradigma riconosce i ruoli importanti che hanno l'andare a piedi, in bici e utilizzando il trasporto pubblico in un sistema di trasporto efficiente ed equo. Affronta sempre più la dimensione più ampia dell'accessibilità, prestando attenzione ai benefici che il miglioramento della sostenibilità finanziaria e ambientale dei trasporti urbani porta all'economia, all'attrattiva delle città e al benessere dei cittadini.

Le politiche che **incoraggiano la dispersione e la crescita urbana sostenibile** sono messe a confronto nella tabella seguente:

Incoraggia la dispersione urbana	Incoraggia una crescita sostenibile
Capacità massima della strada e velocità	Riduzione del traffico e riduzione della velocità del traffico
Ampia disponibilità di parcheggi	Disponibilità di parcheggi ridotta tramite parking management
Tariffe basse per i veicoli stradali e prezzi contenuti per i carburanti	Pedaggi stradali e tariffe sui parcheggi
Cattive condizioni pedonali e ciclabili	Miglioramenti pedonali e ciclabili
Servizio di trasporto pubblico inferiore	Miglioramento del servizio di trasporto pubblico
Elevate tariffe di trasporto pubblico	Tariffe di trasporto pubblico più convenienti

Politiche di dispersione contro politiche di crescita intelligente (fonte: Victoria [Transport Policy Institute](#))

Maggiori informazioni sui regolamenti di accesso ai veicoli urbani



Molte città si sforzano di bilanciare gli ingorghi stradali, l'inquinamento atmosferico e acustico, l'accessibilità e altri aspetti della vita urbana. I livelli di inquinamento attuali in molte città sono dannosi per la salute. I **Regolamenti di Accesso Urbano (UVAR)** cercano di ovviare a ciò **soppesando le esigenze dei veicoli nei confronti dell'accesso a un'area** tramite la gestione dei vari tipi di veicoli e degli spostamenti consentiti. Le regole di accesso possono includere Zone a basse emissioni (Low Emission Zones, o LEZ), pedaggi, regolamenti di accesso, restrizioni di accesso ai veicoli, diversi tipi di divieti per i camion, o anche regolamenti o restrizioni sui veicoli che entrano nelle aree urbane. Queste regole e restrizioni di accesso locali possono contribuire a creare un ambiente più sano e vivibile per i residenti. Gli UVAR sono anche uno strumento importante per raggiungere **gli obiettivi dell'UE in materia di protezione del clima** per la riduzione dei veicoli ad alimentazione convenzionale e per l'impiego di una logistica urbana senza emissioni di CO2 nelle principali città entro il 2030. La piattaforma **CLARS**, finanziata dall'UE, fornisce supporto gratuito a città e ministeri che regolano, pianificano, rivedono o revisionano le regole di accesso. La piattaforma CLARS per le autorità pubbliche offre esempi di buone pratiche e lezioni apprese da altre città per rendere i programmi più efficaci e più facili da implementare.

Fonte: urbanaccessregulations.eu

Bella Mossa: l'app che premia i viaggi attivi e sostenibili a Bologna



'Bella Mossa' a Bologna

L'agenzia per la mobilità e il trasporto di Bologna SRM e **BetterPoints Ltd** hanno lanciato un programma finanziato da **EMPOWER** per sei mesi nel 2017. **'Bella Mossa'** mirava a ridurre la congestione, migliorare la qualità dell'aria e incoraggiare attività sane e benessere utilizzando un'app per smartphone e vari incentivi.

I cittadini hanno guadagnato punti BetterPoints tramite il tracciamento di percorsi con il trasporto pubblico, la bicicletta, a piedi e in car-pooling utilizzando l'app BetterPoints. I punti potevano essere **convertiti in voucher** o donati in beneficenza. Gli incentivi non monetari (medaglie, sfide a squadre, estrazioni a premi) hanno portato interesse e competizione.

I viaggi sono stati verificati tramite sofisticati algoritmi e dati di OpenStreetMap. I dati raccolti in-app / al termine del progetto hanno permesso il confronto tra livelli di attività auto-segnalati, abitudini di viaggio e dati demografici.

Oltre 15.000 utenti attivi hanno monitorato 816.139 viaggi sostenibili, risparmiando potenzialmente oltre 700 tonnellate di CO2. L'89% dei sedicenti automobilisti "quotidiani" ha dimostrato un **cambio nel comportamento**, con l'81% dei loro viaggi in auto sostituito da spostamenti sostenibili.

Pannelli informativi per affrontare gli ingorghi a

Copenaghen



Fonte: P4280655 di chriskay

'Scusa sono in ritardo. C'erano rallentamenti sulla pista ciclabile.' Potrebbe essere divertente da sentire, ma è la situazione che si è presentata a Copenaghen. Per la prima volta ci sono **più biciclette che automobili**. Gli ultimi dati mostrano che il 41% utilizza la bicicletta per andare a lavorare a studiare a Copenaghen. Contro il 5 per cento di chi va a piedi, il 30 per cento coi trasporti pubblici e il 24 per cento che usa l'auto. Rispettivamente, nel 2016, i sensori hanno registrato 265.700 biciclette al giorno che transitano verso il centro, contro un totale di 252.600 automobili.

Ciò ha portato a **piste ciclabili sovraffollate**, con rallentamenti nelle ore di punta. Le previsioni dicono che il traffico giornaliero di biciclette aumenterà del 25% entro il 2025. Ciò significa che saranno necessarie misure per affrontare il problema degli ingorghi stradali a due ruote.

Cinque nuovi **pannelli informativi elettronici** sono stati installati in punti strategici lungo i 390 km di piste ciclabili della città, e informeranno i ciclisti su code, lavori stradali, distanze da percorrere e tragitti alternativi su diverse piste ciclabili.

Separare l'uso dell'automobile dalla crescita economica, e l'elevata mobilità dalla crescita del traffico



Fonte: create-mobility.eu

Dal 2015 al 2018, il progetto Horizon 2020 **CIVITAS CREATE** mirava a ridurre la congestione stradale nelle città incoraggiando il passaggio dalle automobili a modi di trasporto sostenibili. È stato uno dei **primi progetti ad affrontare il problema della congestione stradale urbana**, con una visione a lungo termine di come ciò possa essere realizzato, in particolare nelle città che stanno vivendo una rapida crescita della proprietà e dell'uso delle automobili.

CREATE ha riunito una partnership fortemente impegnata di dieci città, tre importanti istituzioni accademiche, quattro partner di consulenza e industria, oltre a EUROCITIES, per affrontare l'impegnativa questione di **come contenere la congestione del traffico riducendo la dipendenza dall'auto privata**. Basandosi su prove storiche, il progetto ha identificato processi e procedure che consentono alle città di promuovere la mobilità e la vivibilità sostenibili e ridurre la dipendenza dall'automobile.

Tutte le **risorse** e i **risultati** del progetto possono essere ottenuti gratuitamente dal sito web.

Affrontare la congestione urbana attraverso una pianificazione lungimirante



Fonte: Vienna Urban Mobility Plan

Il **piano di mobilità urbana di Vienna 2025** descrive gli ambiziosi obiettivi della città di Vienna per un sistema di trasporto sostenibile e descrive i passi che devono essere intrapresi fino al 2025 per raggiungere questi obiettivi.

La semplice espansione delle infrastrutture si è rivelata inadeguata in passato. Il motto del piano di mobilità urbana è "insieme in movimento" e si basa su una varietà di approcci che aiutano a cogliere le opportunità che ne derivano.

Secondo il **piano di sviluppo urbano 2025** (adottato nel 2014) ed espresso in indicatori di ripartizione modali, l'obiettivo è "80: 20". Ciò significa che i cittadini di Vienna dovrebbero utilizzare, per l'80% dei viaggi che devono effettuare, i mezzi pubblici o andare in bicicletta mentre la quota di viaggi in auto dovrebbe scendere al 20%. Questo è essenziale per **mantenere la qualità della vita in città e per evitare il sovraccarico permanente della rete stradale**. Se la quota del trasporto individuale motorizzato rimane la stessa di adesso, il numero assoluto di viaggi in auto aumenterebbe del 12% entro il 2025 in considerazione della crescita della popolazione.

Supporto decisionale per i pendolari a Rotterdam

Le telecamere del traffico sono una caratteristica consolidata dell'infrastruttura stradale e da un po' di tempo trasmettono in diretta ai centri di sorveglianza delle autorità di trasporto. Di



Fonte: **Ingorgo stradale a Maashaven Oostzijde, Rotterdam** (da Flickr) di **Philip Mallis**

solito questi video sono riservati agli occhi degli operatori.

A Rotterdam, tuttavia, è stato lanciato un nuovo sito web in cui i cittadini possono vedere la diretta di 24 telecamere in 19 diversi luoghi della città. Le nuove telecamere completano la rete di informazioni sul traffico esistente. L'amministrazione della città si aspetta che questo **sito web aiuti le persone a decidere** se vogliono lavorare da casa, scegliere un percorso alternativo o adeguare il loro viaggio. Ad esempio, potrebbero spostarsi in bicicletta o con i mezzi pubblici.

In futuro si prevede di posizionare telecamere sulle tangenziali di Rotterdam. Il governo della città ha anche deciso di togliere ogni dubbio relativo alla privacy, perché le telecamere sono troppo in alto per rilevare persone o targhe e le immagini non sono registrate. Per saperne di più, visita verkeersnet.nl (in olandese).

Il parking management contribuisce a ridurre la congestione stradale urbana



© Fred DOTTER

Negli ultimi due decenni la gestione dei parcheggi è stata universalmente riconosciuta come uno dei modi più importanti per gestire il traffico automobilistico nelle aree metropolitane. È essenziale che la gestione della mobilità avvenga sia nel settore pubblico che in quello privato e incoraggi l'uso di alternative alle automobili.

Nelle sue "**16 buone ragioni per il Parking Management**", il progetto Push & Pull fa riferimento alla **congestione stradale urbana e al modo in cui la gestione dei parcheggi può affrontarla**. A causa del fatto che la gestione dei parcheggi contribuisce a una **migliore scelta modale** e quindi alla qualità della vita, tali strategie sono il modo intelligente per gestire accessibilità limitata e scarsità di spazio pubblico. Inoltre, la gestione dei parcheggi porta a un **minor numero di automobilisti alla ricerca di parcheggio**. Kodransky e Hermann (**ITDP, 2011**) stimano che fino al 50% della congestione del traffico è causato da conducenti alla ricerca di parcheggi economici. E infine, **tariffe, prezzi e sanzioni adeguate sono fondamentali per il successo** della gestione dei parcheggi. O, in altre parole, tariffe più elevate per i parcheggi su strada - rispetto a quelli fuori strada - possono portare a una riduzione della congestione del traffico.

D'altra parte, la cattiva gestione del parcheggio può ottenere il risultato opposto, come l'occupazione dello spazio urbano, l'accesso ridotto per le modalità sostenibili, una ridotta sicurezza e una struttura urbana orientata all'auto. Il nuovo progetto Horizon 2020 **CIVITAS Park4SUMP** mira a intervenire su questo aspetto e ad aumentare e accelerare l'adozione di una gestione dei parcheggi di alta qualità e la sua integrazione nei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile. In una delle prossime newsletter di EPOMM, faremo luce su Park4SUMP. **Restate sintonizzati!**

Conclusione: è la visione, non "l'unica grande idea" che conta



Creato da Asierromero - Freepik.com

Le misure per ridurre la congestione possono essere considerate **temporanee o virtuose**.

Le misure temporanee aiutano a liberare le capacità stradali, che vengono presto colmate dalla domanda indotta. In altre parole, le persone adattano il loro stile di vita alle condizioni stradali prevalenti. Le misure virtuose, d'altra parte, innescano un ciclo di feedback che fa sì che sempre più persone si spostino dall'uso dell'auto a un mezzo di trasporto più sostenibile. Questi sono i cambiamenti che le politiche di trasporto devono sostenere.

Spesso si pensa che la congestione possa essere risolta con **una sola grande idea**, come allargare le strade, restringere le strade, aggiungere corsie per autobus, rimuovere corsie per autobus, costruire tunnel, costruire una nuova tangenziale, costruire una rete di metropolitana leggera, spegnere i semafori, vietare le auto nei centri urbani, chiudere strade ai veicoli privati, chiudere parcheggi, costruire più parcheggi, costruire più park-and-ride, rendere gli autobus gratuiti, ecc. Nessuno di questi può offrire una soluzione completa, e la maggior parte fornisce solo un sollievo temporaneo fino a quando la domanda indotta non riempie lo spazio stradale. I pedaggi stradali hanno più probabilità di essere una soluzione unica, ma devono essere comunque uniti a miglioramenti significativi nelle opzioni di trasporto pubblico e attivo.

Iniziative moderne e sofisticate migliori delle tipiche "grandi idee" cominciano con interventi che richiedono solo investimenti contenuti, prima di passare a quelli che richiedono un aumento del livello di investimenti pubblici e / o privati.

Si tratta del "trasferimento modale". E, per ottenere il trasferimento modale nelle città e nelle comunità dobbiamo investire nel miglioramento dei modi di trasporto sostenibili riducendo al

contempo la capacità, l'accesso e il comfort delle reti stradali urbane per i veicoli a motore. Ciò richiede una **rivoluzione nella pianificazione del traffico**: l'auto non può più essere il re della città. Dobbiamo progettare le strade come luoghi attraenti e convenienti per muoversi a piedi, andare in bicicletta e utilizzare i mezzi pubblici.

Upcoming events

- **Sustainable Urban Mobility Congress**
20-21 febbraio 2019 | Bilbao, Spain
<https://sumbilbao19.com/>
- **Multimodal transport – towards the future**
26 febbraio 2019 | Brussels, Belgium
https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2019-02-26-high-level-conference_en
- **Zero emission cities: exchange of best-practices between EU cities and regions**
27 febbraio 2019 | Brussels, Belgium
<https://fr.surveymonkey.com/r/QTS59WW>
- **2ND INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILITY AS A SERVICE**
in December in Tampere, Finland
Call for papers open until 30th April 2019

Per maggiori informazioni, visita il [calendario EPOMM](#).

