

15 gennaio 2024 9:10

Trasporto pubblico, mobilità, ambiente. Il traffico...

di [Vincenzo Donvito Maxia](#)



Colpisce l'iniziativa del Comune di [Genova](#) che, a livello sperimentale per un anno, dal 15 gennaio fa viaggiare gratis sulla rete metropolitana dei trasporti pubblici, con alcune restrizioni, i minori di 14 anni e i maggiori di 70.

Iniziative più o meno simili ci sono in diverse altre città. Mediamente ci sono valutazioni positive.

Iniziative del genere, come anche agevolazioni per studenti e persone disagiate, sono assistenzialmente utili per chi non produce reddito o è anziano (che si considera con meno reddito...), ma affrontano solo un aspetto - anche marginale - della mobilità urbana. Che ha invece un grosso problema poco considerato: il traffico dei mezzi a motore.

Le città sono tutte diventate invivibili a causa di questo traffico, con ricadute economiche e ambientali sulla vita di singoli e amministrazioni.

Un esempio con un caso particolare di attualità, i taxi: gli utenti lamentano che sono pochi e costosi e, tra le motivazioni i taxisti se ne tirano fuori col fatto che il traffico allunga tempi e velocità del servizio... ed è in parte vero.

Alcune amministrazioni intervengono abbassando i limiti di velocità a 30, ma anche questo è un aspetto parziale e marginale del problema, così come i vantaggi per i mezzi elettrici.

Il traffico può essere ridotto con un trasporto pubblico efficiente e con mobilità ciclabile. Quest'ultima abbisogna di piste (la cui realizzazione è talvolta difficile per come sono configurate le città) e non è mobilità utilizzabile da tutti.

Senza sottovalutare e marginalizzare bici, mezzi elettrici e 30 Km/h, il trasporto pubblico è centrale.

Come convincere gli utenti a preferirlo alle mobilità private? Dopo l'efficienza c'è una sola possibilità: la gratuità.

Le amministrazioni possono permettersela? In [Europa](#), a parte alcuni città con gratuità parziali e città piccoline, ci sono la capitale dell'Estonia, Tallinn, il Lussemburgo e Malta, a cui di recente si è aggiunta [Montpellier](#), prima grande città a farlo in Francia. In Italia sono stati fatti alcuni studi di fattibilità, ma non ci sono città di una certa grandezza dove la gratuità sia realtà.

Si tratta di valutare se la gratuità, comportando un maggior esborso economico magari con le sole entrate dei biglietti dei non-residenti, sia compensata rispetto alla diminuzione di costi per iniziative ambientali meno necessarie visto il minor traffico. Se la gratuità sia compensata dal minor ricorso alla sanità pubblica dei cittadini intossicati dal traffico (valutando anche i minori costi per i non più intossicati). Sia compensata dalla riduzione

dell'incidentalità stradale (anche qui costi pubblici e costi privati). Potendo le amministrazioni, inoltre, utilizzare i benefici come campagne di promozione della propria immagine e affidabilità (immagine e affidabilità che talvolta sono anche oggetto di iniziative che hanno dei costi).

Una sinergia, insomma, tra amministrazioni e cittadini che sembra dia vantaggi ad entrambi.

[Qui il video sul canale YpuTube di Aduc](#)

CHI PAGA ADUC

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

DONA ORA (<http://www.aduc.it/info/sostienici.php>)