

Mobilità sostenibile

di Matteo Buzzi

La nostra società occidentale è molto lontana dai criteri di sostenibilità. Come già sottolineato in questa rubrica, dobbiamo infatti ridurre il nostro impatto sulla natura e i nostri consumi di almeno quattro volte, per evitare di vivere ampiamente sulle spalle delle future generazioni.

Un settore fondamentale nella nostra vita quotidiana è la mobilità individuale. Ogni giorno uno svizzero sopra i sei anni percorre in media 43 chilometri spostandosi mediamente per 93 minuti. Tutti gli svizzeri messi assieme percorrono in un giorno quasi 280 milioni di chilometri, ovvero oltre 700 volte la distanza che separa la Terra dalla Luna. Due terzi di questa distanza sono percorsi in automobile, mezzo dalla scarsa efficienza energetica. Negli ultimi decenni la mobilità ha visto una forte crescita e si sta ergendo sempre più ad elemento importante e decisivo nel bilancio complessivo del nostro impatto sull'ambiente. La qualità dell'aria spesso critica e il relativo ampio

superamento dei limiti d'emissione fissati dalla legge per quanto riguarda le polveri fini in inverno, l'ozono in estate e gli ossidi di azoto durante tutto l'anno sono le avvisaglie dei dannosi effetti collaterali della nostra mobilità senza limiti. Il percorso verso uno spostarsi più rispettoso del pianeta è però in salita, perché siamo ormai diventati dipendenti dalla nostra possibilità di spostarci e le nostre abitudini sono spesso ben radicate.

La transizione verso una mobilità sostenibile si basa su tre aspetti fondamentali: l'efficienza nella scelta e nell'utilizzo del mezzo di trasporto, una pianificazione intelligente e la sobrietà.

La scelta efficiente del mezzo di trasporto

Ogni spostamento – sia esso per lavoro, per fare degli acquisti o per lo svago nel tempo libero – dovrebbe essere una scelta consapevole che considera non solo la comodità o l'abitudine ma pure l'impatto di questo mezzo di trasporto sull'ambiente. Purtroppo, anche per la mancanza di valide alternative, questa importante scelta del mezzo viene spesso trascurata e, senza riflessione, viene considerata solo l'opzione su strada rappresentata dall'automobile. Quattro quinti delle economie domestiche svizzere possiedono un'automobile e ben il 30% ne ha più di una. Il Ticino è il cantone più motorizzato della Svizzera con un'automobile quasi ogni due abitanti.

I differenti tipi di trasporto hanno differenti consumi energetici. Di fronte ad uno spostamento, va quindi privilegiato il mezzo di trasporto che è più efficiente energeticamente. Optare per il treno al posto dell'automobile privata permette ad esempio di risparmiare dal 25% al 60% di energia, scegliendo il bus dal 20 al 50%. Se si considerasse poi anche l'energia grigia necessaria per l'infrastruttura complessiva del sistema di trasporti (strade, autostrade, parcheggi) il risparmio energetico sarebbe ancora maggiore rinunciando all'automobile. Ovviamente la scelta dipende anche dall'offerta dei mezzi pubblici di trasporto. In un contesto di topografia complessa e realtà periferica come

quella ticinese evidentemente non sempre vi è la possibilità di scelta e, a questo punto, risulta importante combinare al meglio mezzi di trasporto diversi: ad esempio utilizzando l'automobile, le proprie gambe o la bicicletta fino alla prima fermata del treno o del bus.

Ben il 30% di tutti i percorsi fatti in automobile sono più corti di 3 km e addirittura il 50% sono più corti di 5 km. Di fronte a questo dato per certi versi clamoroso appare evidente che buona parte di questi spostamenti potrebbero essere percorsi con mezzi alternativi come il mezzo pubblico, la bicicletta, se non addirittura a piedi. Quest'ultime due alternative rispettose sia per l'ambiente sia per la nostra stessa salute.

L'automobile, se proprio necessaria, andrebbe ovviamente utilizzata in modo efficiente: innanzitutto valutando bene i percorsi, inoltre con una guida ecologica – che permette di risparmiare sensibilmente carburante – privilegiando le marce alte e riducendo così il numero di giri del motore, riducendo la velocità sulle autostrade da 120 a 100 o addirittura a 80 km/h; infine tentando di tenere alto il numero degli occupanti.

Mediamente in Svizzera in una macchina siedono solo 1.57 persone. Un utilizzo più collettivo dell'auto permetterebbe un aumento importante dell'efficienza sgravando contemporaneamente la rete stradale e limitando gli ingorghi. Iniziative come "Libera l'auto" (www.liberalauto.ch) vanno proprio in questa direzione.

Se negli spostamenti quotidiani si riesce ad evitare l'uso dell'auto, nelle altre circostanze in cui fosse assolutamente necessaria si potrebbe poi ricorrere ad un uso collettivo della stessa ad esempio con il sistema del "car sharing" (www.mobility.ch).

Infine la scelta di quale tipo di automobile si acquista va fatta seguendo anche severi criteri ambientali. Purtroppo negli ultimi decenni il perfezionamento tecnologico si è indirizzato piuttosto verso le componenti elettroniche accessoriali dell'auto trascurando l'aspetto centrale rappresentato dai consumi. Automobili che consumano più di 3-4 l ogni 100 km dovrebbero essere ormai sulla via del declino. Purtroppo ciò non è il caso e le automobili veramente efficienti rimangono una piccola minoranza anche perché il peso dei veicoli non diminuisce. La classifica stilata dall'Associazione Traffico e Ambiente può dare qualche utile indicazione per la scelta di un nuovo veicolo (www.ecomoblista.ch).

Tendenzialmente lo sviluppo tecnologico va verso l'auto elettrica, il cui motore ha una maggiore efficienza. Rimane però in parte aperto l'aspetto dell'immagazzinamento dell'energia (batterie) e quello della produzione di elettricità. Si calcola infatti che la sostituzione di tutto il parco veicoli svizzero con mezzi elettrici causerebbe un aumento dei consumi elettrici pari a quello prodotto da almeno una centrale nucleare. Per essere sostenibile la produzione elettrica dovrebbe provenire da fonti rinnovabili, fonti che però in grossa parte avremo bisogno per soddisfare i nostri consumi elettrici in altri settori come sul lavoro o a casa. Anche in questo ambito bisogna quindi andare oltre la semplice - e spesso controproducente - sostituzione tecnologica, valutando complessivamente la problematica.

La qualità dell'aria spesso critica e il relativo ampio superamento dei limiti d'emissione fissati dalla legge per quanto riguarda le polveri fini in inverno, l'ozono in estate e gli ossidi di azoto durante tutto l'anno sono le avvisaglie dei dannosi effetti collaterali della nostra mobilità senza limiti.



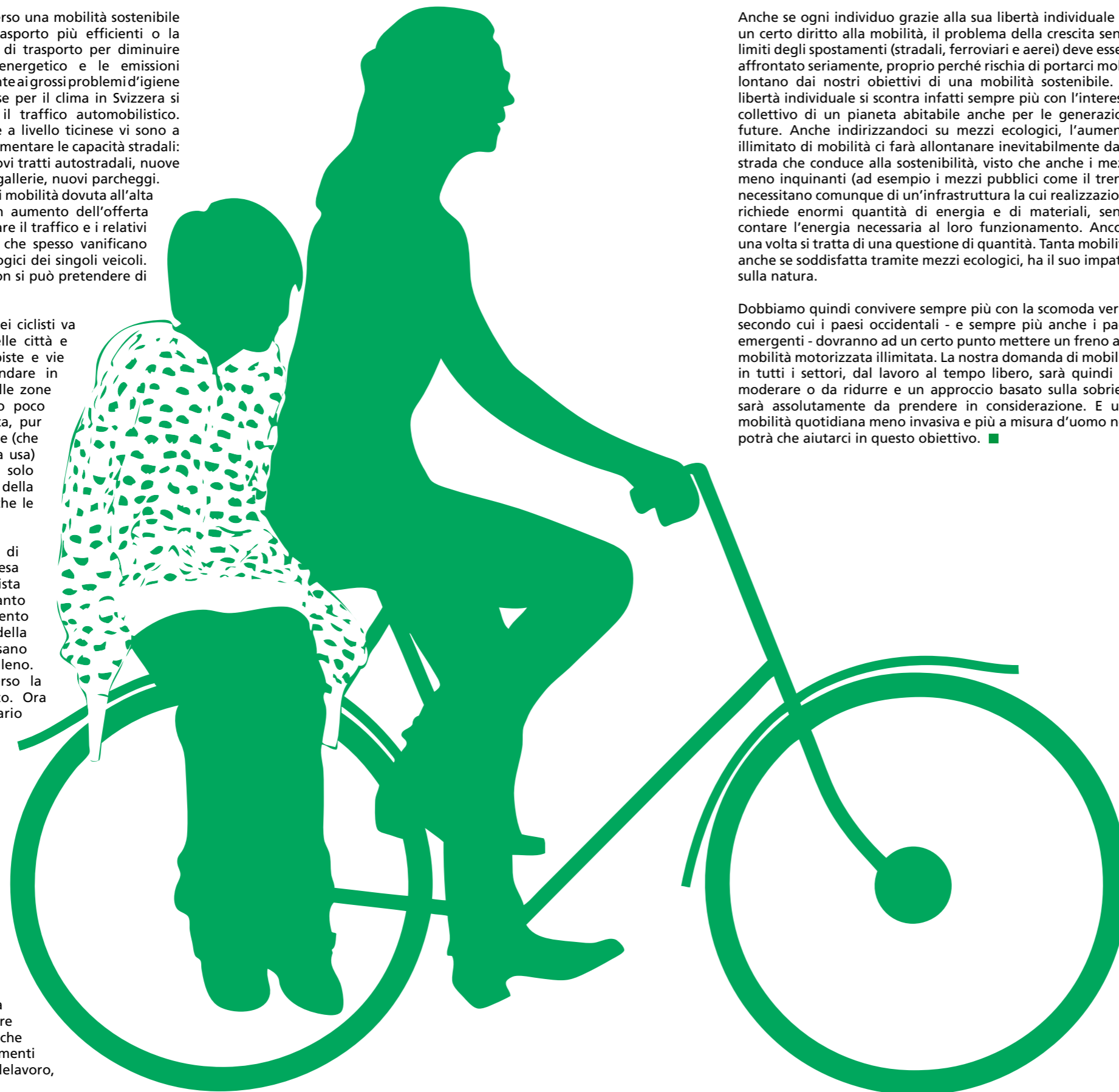
Efficienza pianificatoria

Una pianificazione intelligente verso una mobilità sostenibile dovrebbe favorire i mezzi di trasporto più efficienti o la combinazione ottimale di mezzi di trasporto per diminuire complessivamente il consumo energetico e le emissioni inquinanti. Purtroppo anche di fronte ai grossi problemi d'igiene dell'aria e delle emissioni dannose per il clima in Svizzera si persevera nel voler prediligere il traffico automobilistico. Sul tavolo delle discussioni anche a livello ticinese vi sono scadenze regolari proposte per aumentare le capacità stradali: spesso strade di aggiramento, nuovi tratti autostradali, nuove uscite autostradali, raddoppio di gallerie, nuovi parcheggi. In un contesto di forte domanda di mobilità dovuta all'alta motorizzazione degli svizzeri, un aumento dell'offerta stradale non fa altro che aumentare il traffico e i relativi consumi ed emissioni inquinanti che spesso vanificano in parte i piccoli progressi tecnologici dei singoli veicoli. Insomma se si seminano strade non si può pretendere di raccogliere meno traffico.

La mobilità dolce dei pedoni e dei ciclisti va favorita al meglio all'interno delle città e nelle zone di pianura con ciclopiste e vie pedonali attrattive e sicure. Andare in bicicletta nelle città ticinesi e nelle zone pianeggianti è purtroppo spesso poco sicuro proprio perché la bicicletta, pur essendo un mezzo molto efficiente (che favorisce anche la salute di chi la usa) rimane un mezzo secondario (o solo di svago) nella pianificazione della mobilità individuale e di quella che le autorità intendono applicare.

La rete dei mezzi pubblici di trasporto deve essere resa attrattiva sia da un punto di vista dei collegamenti che per quanto riguarda i costi. L'ampliamento dell'offerta con l'istituzione della comunità tariffale Ticino e Moesano "arcobaleno" (www.arcobaleno.ch) è un passo importante verso la promozione del mezzo pubblico. Ora andrebbe però fatto un necessario passo successivo che convogli le sempre più limitate risorse finanziarie unicamente verso il mezzo di trasporto pubblico.

Anche nell'ambito del mondo del lavoro vanno valutati dei concetti di mobilità aziendale che limitino al massimo il numero di veicoli privati che vengono utilizzati per recarsi al lavoro (il Cantone ha pubblicato un'interessante guida per le aziende). Anche qui una pianificazione collettiva porterebbe a maggiore efficienza nell'uso del mezzo di trasporto. Anche le modalità di lavoro devono essere sempre più orientate verso sistemi che permettono di evitare spostamenti (conferenze telefoniche, telelavoro, videoconferenze).



Frenare la crescita della mobilità: la sobrietà

Anche se ogni individuo grazie alla sua libertà individuale ha un certo diritto alla mobilità, il problema della crescita senza limiti degli spostamenti (stradali, ferroviari e aerei) deve essere affrontato seriamente, proprio perché rischia di portarci molto lontano dai nostri obiettivi di una mobilità sostenibile. La libertà individuale si scontra infatti sempre più con l'interesse collettivo di un pianeta abitabile anche per le generazioni future. Anche indirizzandoci su mezzi ecologici, l'aumento illimitato di mobilità ci farà allontanare inevitabilmente dalla strada che conduce alla sostenibilità, visto che anche i mezzi meno inquinanti (ad esempio i mezzi pubblici come il treno) necessitano comunque di un'infrastruttura la cui realizzazione richiede enormi quantità di energia e di materiali, senza contare l'energia necessaria al loro funzionamento. Ancora una volta si tratta di una questione di quantità. Tanta mobilità, anche se soddisfatta tramite mezzi ecologici, ha il suo impatto sulla natura.

Dobbiamo quindi convivere sempre più con la scomoda verità secondo cui i paesi occidentali - e sempre più anche i paesi emergenti - dovranno ad un certo punto mettere un freno alla mobilità motorizzata illimitata. La nostra domanda di mobilità in tutti i settori, dal lavoro al tempo libero, sarà quindi da moderare o da ridurre e un approccio basato sulla sobrietà sarà assolutamente da prendere in considerazione. E una mobilità quotidiana meno invasiva e più a misura d'uomo non potrà che aiutarci in questo obiettivo. ■

