



# MUOVERSI SOSTENIBILE IN UN MONDO IN CORSA (PT.1)

L'informazione di DeltaScience

🕒 7' di lettura



Foto di Mak su Unsplash

Ultime pubblicazioni:

*Guida alla scrittura  
Parlare in pubblico -  
L'esame di laurea*

*Focus Nutrizione  
Rinfreschiamoci le idee con  
la menta e i suoi polifenoli*

*Guida alla scrittura  
Proposal*



Vuoi sostenere il nostro progetto con una donazione volontaria?

Scansiona questo QR code e scegli l'importo. Grazie! ♥

## SVILUPPO SOSTENIBILE

### RUBRICA DEL WEEKEND MUOVERSI SOSTENIBILE IN UN MONDO IN CORSA (PT. 1): LA MOBILITÀ DOLCE GREEN BUILDING: UNA CASA PIÙ "VERDE" - EPISODIO 3

A cura di Giulia Capozza

Un'edilizia sostenibile non può prescindere dal sito di costruzione e un luogo che sia realmente sostenibile deve garantire il raggiungimento con mezzi di trasporto anch'essi amici dell'ambiente.

Con questo articolo affronteremo il macro-ambito della mobilità sostenibile, in particolare questa prima parte si concentrerà sulla Slow Mobility ovvero la mobilità dolce (o lenta) nelle varie sue sfaccettature, tra possibilità locali e responsabilità individuale.

**LEGGI SUL SITO**





Ben ritrovati alla terza puntata della rubrica sulla **bioedilizia**.

Nell'episodio precedente abbiamo accennato alle cinque aree di valutazione del Protocollo Itaca, il protocollo nazionale che valuta le performance di un edificio nel campo della sostenibilità. Nell'articolo di oggi ci focalizziamo sulla prima area, che affronta la qualità del sito di costruzione. In particolare, scenderemo più nel dettaglio della **mobilità sostenibile** e **Slow Mobility**, mobilità dolce.

Pronti? Partenza. Via!

Un'alta valutazione del sito di costruzione di un edificio implica che esso debba essere funzionale, ma anche sostenibile. La funzionalità si esprime con il giusto mix di servizi a disposizione degli abitanti, come supermercati, scuole, aree ricreative, parcheggi e tutto ciò che soddisfa le esigenze principali di una popolazione.

E la sostenibilità?

Risiede soprattutto nei modi per poterlo raggiungere e spostarsi da esso. Sono quindi necessari adeguati collegamenti con i trasporti pubblici, una giusta rete infrastrutturale di piste ciclabili e aree pedonali che consentano anche la scelta di alternative all'auto privata, per garantire una mobilità sostenibile.

Prima di tutto, partiamo dalle basi, perché una mobilità sostenibile è così importante?

Secondo un'indagine svolta dall'ISPRA - Istituto Superiore Per la Protezione Ambientale - nel 2019 il **settore trasporti** è responsabile del 25,2% del totale delle emissioni nazionali di Gas Serra, di cui il 92,6% delle emissioni derivano dal **trasporto su strada**. (1)

Per quanto negli anni della pandemia i valori di **emissioni di gas serra** causati dai trasporti possano essere diminuiti, nel 2022 sono tornati ad aumentare. (2)

Delle percentuali da non sottovalutare che vengono principalmente dallo smodato uso che facciamo delle autovetture private per le attività quotidiane, aumentando i livelli di:

- inquinamento atmosferico;
- inquinamento acustico (ronchi di auto e clacson non favoriscono buoni livelli di comfort acustico);
- Consumo di territorio, (impermeabilizzazione del suolo per la costruzione di strade asfaltate);

- Congestione stradale;
- Incidentalità (un eccessivo numero di auto in strada provoca maggiori rischi di incidenti);
- Costi di trasporti (benzina e diesel costano molto di più dei mezzi pubblici a parità di kilometraggio o dell'uso di biciclette).

Allora che fare? Nel tempo sono stati sviluppati e incentivati metodi per una mobilità sostenibile ovvero "un sistema ideale dei trasporti che permette di ridurre l'impatto ambientale, sociale ed economico del settore, rendendo allo stesso momento gli spostamenti più veloci ed efficaci." (3). Un sistema, quindi, che consente di ridurre ciascuno dei punti citati in precedenza, nell'ottica di migliorare la qualità del sito di riferimento.

#### **Quali sono le forme di mobilità sostenibile possibili?**

Spesso per pigrizia o negligenza riteniamo la nostra auto l'unica possibilità comoda e veloce per i nostri spostamenti, ma ci sono numerose alternative.

Non si tratta, tuttavia, solo di responsabilità individuale in quanto le amministrazioni comunali e statali hanno il dovere di creare infrastrutture e incentivi adatti per consentire altri tipi di scelte alla classica automobile personale.

Vediamole insieme e osserviamo degli esempi per ciascuna.

#### *Slow mobility: mobilità pedonale*

Si chiama **Slow mobility** perché è una forma di mobilità che contempla mezzi lenti, per questo non è ideale per le grandi distanze ma consente di evitare l'auto per distanze medio-brevi.

**Camminare** è la forma più semplice e antica di mobilità sostenibile. Certo se devo farmi 40 chilometri per andare a lavoro ogni giorno non posso farli a piedi, ma per andare a comprare il pane a 10 minuti da casa è una valida alternativa all'auto. Ogni volta che è possibile, la mobilità pedonale è sempre consigliata.

A questo proposito sono state proposte numerose iniziative, tra cui il **pedibus**, un autobus che va a piedi. Pensato per i bambini che vanno a scuola, il **pedibus** è formato da un gruppo di bambini accompagnati da due adulti: un'autista che guida la carovana e un controllore che chiude la fila. Funziona come un autobus di linea: parte da un capolinea e raccoglie passeggeri alle fermate lungo il cammino

“

*Si chiama slow mobility perchè è una forma di mobilità che contempla mezzi lenti [...]. Camminare è la forma più semplice e antica di mobilità sostenibile*



“

Per percorrere  
medie distanze  
un'ottima  
soluzione è la  
bicicletta,  
mezzo  
economico,  
ecologico e  
salutare.

a un orario stabilito. Una realtà diffusa in molti paesi del mondo, che inizia a farsi strada anche in Italia. (4)

#### *Slow mobility: mobilità ciclabile*

Per percorrere medie distanze, invece, un'ottima soluzione è la bicicletta, un mezzo economico, ecologico e salutare. Oltre alla propria bicicletta personale, numerose città italiane, inoltre, promuovono il **bike sharing**: come dice la traduzione del nome stesso, si tratta di un servizio di condivisione di bici (tradizionali o elettriche), con cui il centro urbano mette a disposizione un certo numero di mezzi a due ruote in varie stazioni all'interno della città. Il servizio funziona a tariffa oraria e con un sistema di blocco e sblocco a pagamento per evitare i furti.

Le prime città a dotarsi di questa alternativa sono state Cuneo, Parma e Savigliano, per poi diffondersi in altre 132 città italiane sul modello nordeuropeo. (5)

Questo tipo di realtà sono però possibili solo con spazi adeguati per garantire la sicurezza di chi li mette in atto.

Ad esempio i pedoni devono circolare su marciapiedi, banchine e spazi predisposti, i quali secondo il D.M. 236/1989 devono avere una larghezza minima di 90 cm con un piano sopraelevato di almeno 10 cm rispetto al piano stradale e una rampa di salita di pendenza massima del 5%.

Queste regole (con numerose altre specificazioni che vanno oltre gli obiettivi di questo articolo) sono state strutturate per abbattere le barriere architettoniche e consentire anche alle persone su sedia a ruote di muoversi liberamente, in modo indipendente e sicuro. (6)

Le biciclette invece devono muoversi su piste ciclabili le quali devono avere larghezza minima di 1,50 m se a senso unico e 2,50 m se a doppio senso. Devono essere separate dalla carreggiata e avere continuità lungo le strade. (7)

Spesso, però, non ci sono i presupposti e le giuste infrastrutture che consentano determinate scelte da parte delle singole persone.

È necessaria, quindi, una doppia sensibilizzazione: dal basso, nel momento in cui sempre più persone scelgono la mobilità lenta per quanto la propria città lo consente, e dall'alto, laddove le amministrazioni comunali mettono a disposizione mezzi e risorse per incentivare ciascuna persona a scegliere sostenibile. Solo in comunità possono esserci i grandi cambiamenti.

#### *Trasporti pubblici*

Treni, autobus, metro, tram sono tutti sistemi di trasporto che consentono lo spostamento di un gran numero di persone in un solo mezzo, con una notevole riduzione di emissioni e abbattimento di costi. Possono trattarsi di mezzi locali, regionali o a lunga percorrenza a livello statale.

In particolare, questi ultimi sono da preferire rispetto agli aerei che secondo il rapporto annuale dell'ICCT (International Council of Clean Transportation) hanno prodotto nel 2018 la bellezza (o bruttezza) di 285 grammi di CO<sub>2</sub> per ogni passeggero e per ogni chilometro percorso, un equivalente di 2,4% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>, rispetto ai 5 anni precedenti. (8)(9)

#### **Conclusioni**

Per oggi concludiamo qui questa disamina delle alternative di mobilità sostenibile. Nella prossima puntata scopriremo come anche l'auto non sia del tutto da demonizzare, ma può essere una valida alternativa in determinate condizioni.

Se non vedete l'ora di scoprire cos'altro abbiamo da raccontarvi, stay tuned! Ci rileggiamo al prossimo episodio!



## Fonti

1. Antonella Bernetti (2021). *Le emissioni dal trasporto stradale in Italia*. ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. Focus sui trasporti stradali.
2. ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. *Nel 2022 stimato aumento delle emissioni dello 0.9% rispetto al 2021*. Dicembre 2022 URL: <https://www.isprambiente.gov.it/it/archivio/notizie-e-novita-normative/notizie-ispra/2022/12/nel-2022-stimato-aumento-dello-0-9-rispetto-al-2021>
3. Roberta Nicora (2022). *La mobilità sostenibile: cos'è e perché è importante*. In *www.otovo.it*. URL: <https://www.otovo.it/blog/mobilita-sostenibile/>
4. *Cos'è il piedibus. Il piedibus in poche parole*. In *www.piedibus.it* URL: <https://www.piedibus.it/cose-il-piedibus/>
5. *Bike Sharing. Cos'è e come funziona questo servizio in Italia e all'estero*. In *www.generali.it* URL: <https://www.generali.it/magazine/auto/bike-sharing>
6. Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236. Art. 8 comma 8.2.1. *Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche*. URL: [https://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1989\\_0236.htm](https://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1989_0236.htm) Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236
7. Circolare PCM 432 del 31 marzo 1993 Art. 7. *Principali criteri e standard progettuali per le piste ciclabili*. URL: [https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie\\_generale/caricaArticolo?art.progressivo=0&art.idArticolo=7&art.versione=1&art.codiceRedazionale=000G0315&art.dataPubblicazioneGazzetta=2000-09-26&art.idGruppo=2&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=0](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.progressivo=0&art.idArticolo=7&art.versione=1&art.codiceRedazionale=000G0315&art.dataPubblicazioneGazzetta=2000-09-26&art.idGruppo=2&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=0)
8. Maggio 2021. *Inquinamento del traffico aereo: quanto impatta sull'ambiente?* In *www.pictet.it* URL: <https://am.pictet.it/blog/articoli/sviluppo-sostenibile/inquinamento-del-traffico-aereo-quanto-impatta-sull-ambiente#:~:text=Volare%20produce%20285%20grammi%20di,42%20per%20passaggero%20per%20chilometro.>
9. ICCT The International Council on Clean Transportation. *Annual Report 2019*.