

Transport Assessment in UK

L’importanza di una corretta pianificazione dei trasporti nel contesto della politica di sviluppo urbanistico-territoriale è cresciuta significativamente negli ultimi anni nel Regno Unito. Questo ha portato ad una visione più “realista” da parte del Governo, con l’obiettivo di utilizzare un approccio coordinato ed integrato tra la pianificazione urbanistica territoriale e le relative conseguenze dal punto di vista trasportistico. Operare in maniera da raggiungere uno sviluppo sostenibile è diventato il concetto chiave del sistema di pianificazione inglese¹.

La normativa ha riconosciuto l’importanza delle conseguenze che qualsiasi tipo di nuovo insediamento (commerciale, residenziale, ecc.) può avere sul sistema esistente di trasporti. Sono stati quindi introdotti nel marzo 2001 (attraverso la Planning Policy Guidance Note 13: Transport) i Transport Assessment (TA) che, per nuovi sviluppi che abbiano un impatto significativo dal punto di vista dei trasporti, devono obbligatoriamente accompagnare una “planning application” affinché quest’ultima abbia successo.

La tabella che segue descrive le probabili soglie oltre le quali è richiesto la preparazione di un TA.

Destinazione territoriale	Soglia oltre la quale è probabile che sia richiesto un TA (superficie lorda in mq)
Commercio al minuto (food e no-food)	1000
Cinema e strutture per conferenze	1000
D2 (comprese strutture per il tempo libero)	1000
B1 (compresi uffici e strutture per l'istruzione)	2500
Impianti sportivi (tipo stadi)	1500 posti

Tabella 1: Valori delle soglie oltre le quali è probabile che sia richiesto un Transport Assessment

L’obiettivo principale è quello di promuovere modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quello stradale, di ridurre la necessità di viaggiare, soprattutto in macchina, e di mettere le persone prima delle macchine considerando tutte le altre modalità di trasporto disponibili.

E’ importante sottolineare come tutto il quadro normativo inglese, dal livello nazionale (attraverso i vari Planning Policy Guidance Notes) al livello regionale (attraverso i Regional Planning Guidance Notes) e locale (attraverso i vari Structure Plan e Local Transport Plan) sia coerente nella direzione di uno sviluppo territoriale sostenibile.

Al fine di rispettare gli obiettivi del PPG 13 qualsiasi tipo di sviluppo proposto dovrebbe:

¹ Un documento chiave è il “White Paper: A New Deal for Transport” pubblicato dal Ministero dei Trasporti e dell’Ambiente inglese nel 1998.

- Assicurare che una realistica possibilità d'accesso al sito sia offerta attraverso i mezzi di trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta ;
- rispettare le politiche (di limitazione degli standard) di parcheggio insieme con le altre politiche di pianificazione per promuovere scelte di trasporto sostenibili e ridurre la dipendenza dalla macchina per lavoro e per altri tipi di viaggio;
- se possibile, dare priorità alle persone rispetto alla macchina e offrire più spazio sulla strada per pedoni, ciclisti ed il trasporto pubblico.

I Transport Assessment (TA) hanno sostituito i precedenti Traffic Impact Assessment (TIA). Mentre i TIA adottavano una filosofia del tipo “predict and provide” (era stimato il potenziale traffico generato dal nuovo sviluppo e si progettavano di conseguenza adeguate misure per mitigare l'impatto negativo generato come ad esempio l'aumento della capacità stradale), i TA rappresentano uno spostamento verso la “gestione della domanda di trasporto” al fine di cambiare il comportamento degli utenti e di diminuire la loro dipendenza dalla macchina. Attraverso i TA l'enfasi è stata spostata lontano da una pianificazione pro-macchina a favore dell'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi alla macchina stessa.

Ogni TA dovrebbe riflettere la scala dello sviluppo in questione. Per schemi minori, un TA dovrebbe descrivere, a grandi linee, le implicazioni che (l'intervento proposto) lo sviluppo ha sul sistema di trasporti. Per schemi maggiori, un TA dovrebbe descrivere l'accessibilità del sito attraverso i vari modi di trasporto (a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici ed infine con la macchina) e la probabile suddivisione modale dei viaggi da e verso il sito in questione. Inoltre ogni TA dovrebbe fornire una “Transport Strategy” ovvero dei dettagli riguardo alle varie iniziative e misure proposte per migliorare l'accessibilità del sito attraverso i mezzi di trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta in maniera da ridurre il numero di posti macchina associati allo sviluppo e da mitigare quindi l'impatto che lo sviluppo in questione ha sul sistema di trasporti esistente.

Per esempio, una “Transport Strategy” dovrebbe spiegare come gli impiegati o i visitatori saranno incoraggiati a raggiungere il sito a piedi, in bicicletta o con gli autobus, quali misure di marketing e comunicazione saranno introdotte a riguardo e come sarà implementata la strategia di parcheggio al fine di scoraggiare l'utilizzo della macchina. Solo fornendo tale livello di dettaglio una strategia potrà essere efficace.

La tabella che segue elenca alcune delle caratteristiche che possono essere incluse in una “Transport Strategy”.

Incentivi positivi	Misti	Incentivi negativi
Flessibilità degli orari di lavoro	Gestione dell'accesso al sito	Aumento tasse sulla benzina
Integrazione tra strutture per l'utilizzo della biciclette e i mezzi di trasporto pubblico	Pianificazione "car-free"	Aumento prezzi parcheggio
Car sharing	Preferenza per High Occupancy Vehicles	Road pricing
Incentivi finanziari per i pendolari che utilizzino mezzi di trasporto alternativi all'auto	Gestione del parcheggio	Restrizioni all'utilizzo dei veicoli
Migliorare la rete ciclabile	Traffic calming	
Gestione dei viaggi casa-scuola		
Park & Ride		
Migliorare i percorsi pedonali		
Migliorare la rete di trasporto pubblico		
Telelavoro		

Tabella 2 – Esempio di caratteristiche e proposte da includere in una Transport Strategy

Inoltre, se ritenuto appropriato, un “travel plan” (equivalente ad un nostro Piano degli spostamenti casa lavoro) può essere richiesto come parte integrante di un TA.

Per enfatizzare la differenza tra i nuovi TA e i precedenti TIA, nella stesura di un TA alcune aziende tendono a non utilizzare più il termine “Traffic Impact” sostituendolo con altri termini quali ad esempio “Multimodal Transport Assessment”. In questa maniera è chiaro sin dalle prime pagine di un TA l’approccio multimodale che si sta considerando. Il termine “Traffic Impact” è considerato infatti una reminiscenza dei vecchi TIA e tiene conto dell’impatto del solo traffico stradale.

La tabella seguente evidenzia le differenze fondamentali tra i nuovi TA e i precedenti TIA.

	Traffic Impact Assessment	Transport Assessment
Modalità di trasporto considerate	Focalizzazione sulla macchina ma altri modi di trasporto possono essere inclusi	Tutti i modi di trasporto sono considerati ma l'enfasi riguarda pedoni, ciclisti e i mezzi di trasporto pubblico
Implicazioni trasportistiche considerate	Consigliato un confronto con sviluppi esistenti simili	Accessibilità e analisi della suddivisione modale
Impatti considerati	Sicurezza stradale e traffico	Enfasi su ambiente, economia, sicurezza, integrazione modale ed accessibilità
Come sono risolti gli impatti negativi?	Aumento della capacità stradale e miglioramento della sicurezza stradale	Valutazione più ampia Travel Plans Incentivi finanziari Se richiesto, aumento della capacità stradale

Tabella 3 – Confronto tra i nuovi TA e i precedenti TIA

Un punto chiave per una corretta integrazione tra utilizzo del territorio e pianificazione dei trasporti è costituita dalla “location policy”, ovvero una precisa politica di localizzazione dello sviluppo in questione. Uno sviluppo dovrebbe essere scelto in una posizione tale da promuovere la sua sostenibilità, attraverso un’accessibilità al sito con modi di trasporto che siano alternativi alla macchina. La normativa inglese prevede perciò che uno sviluppo debba essere localizzato, ove possibile, all’interno di aree urbane già esistenti (preferibilmente nel centro della città) o comunque vicino a nodi del trasporto pubblico. Il “Planning Policy Statement 6 (Planning for Town Centre)” definisce un certo numero di criteri guida che devono essere verificati per una appropriata localizzazione di nuovi sviluppi: l’impatto sulla vitalità e sulla viabilità del centro della città, l’accessibilità attraverso una scelta di mezzi di trasporto e l’impatto sul viaggio e sull’utilizzo della macchina. Il seguente approccio sequenziale è utilizzato per scegliere una localizzazione appropriata:

- 1) nei centri della città già esistenti;
- 2) al confine del centro, con preferenza per località che sono o saranno ben collegate con il centro;
- 3) fuori dal centro, con preferenza per luoghi che sono o saranno ben collegati con il centro;

Grandi centri commerciali lontani dal centro che possano generare un livello significativo di traffico sono quindi scoraggiati. Anche insediamenti abitativi (soprattutto rurali) con bassa densità o sviluppi commerciali lontani da collegamenti di trasporto pubblico di elevata qualità sono scoraggiati.

Un altro punto chiave per ridurre la dipendenza dalla macchina è costituito dalla “parking policy”: per la prima volta con il PPG 13 sono stati fissati degli standard massimi di parcheggio da rispettare per i diversi tipi di sviluppo invece che dei valori minimi come si faceva precedentemente. La tabella seguente riporta tali valori.

Destinazione territoriale	Standard Massimi Nazionali di Parcheggio
Commercio al minuto (food)	1 posto macchina ogni 14 mq
Commercio al minuto (no food)	1 posto macchina ogni 20 mq
Cinema e strutture per conferenze	1 posto macchina ogni 5 posti
D2 (comprese strutture per il tempo libero)	1 posto macchina ogni 22 mq
B1	1 posto macchina ogni 30 mq
Strutture per più alti e istruzione superiore	1 posto macchina ogni 2 persone dello staff + 1 posto macchina ogni 15 studenti
Impianti sportivi (tipo stadi)	1 posto macchina ogni 15 posti

Tabella 4: PPG 13 standard massimi di parcheggio (questi valori si applicano per le soglie minime riportate in Tabella 1.

Per evitare che il rispetto di tali valori massimi di parcheggio porti a parcheggiare nelle strade circostanti il sito oggetto del nuovo sviluppo, un'adeguata politica di controllo-divieto di parcheggio in un'area circostante opportunamente concordata viene di solito implementata.

E' quindi chiaro che le implicazioni trasportistiche hanno un ruolo fondamentale nella determinazione della "planning application" e che c'è una particolare enfasi sui costruttori affinché dimostrino che modi di trasporto più sostenibili (raggiungere il sito a piedi, in bicicletta o attraverso i mezzi pubblici) siano stati promossi e che i viaggi effettuati con la macchina siano stati minimizzati.

La situazione locale inglese, dal punto di vista degli strumenti disponibili per effettuare una corretta TA, è leggermente diversa da quella italiana.

Sono, infatti, disponibili nel Regno Unito degli strumenti informatici molto "robusti" riconosciuti ufficialmente dal Ministero dei Trasporti e comunemente utilizzati da molti anni., Essendo quindi praticamente degli standard, è molto facile poterne analizzare gli input ed i relativi risultati.

Ad esempio, per calcolare i probabili flussi indotti da un nuovo tipo di sviluppo si possono utilizzare dei database, che basandosi su indagini condotte negli anni su sviluppi esistenti dello stesso tipo, stimano la probabile generazione e/o attrazione del sito in questione (in base ad esempio alla superficie lorda o al numero di dipendenti o al numero di posti macchina). Sono disponibili anche valori disaggregati per i vari modi di trasporto (a piedi, in bicicletta, con i mezzi di trasporto pubblico e con la macchina).

Discorso simile per quanto riguarda la stima dei fattori di crescita per prevedere la situazione nei prossimi anni.

Per quanto riguarda invece l'analisi delle singole intersezioni (siano esse con diritto di precedenza, semaforizzate o rotatorie) sono disponibili dei software sviluppati, testati e calibrati per la situazione inglese e per il comportamento dell'utente anglosassone.

Un po' diverso invece il discorso della microsimulazione, legato quindi alla valutazione delle prestazioni dell'intera rete e non della singola intersezione. Esistono 2-3 software comunemente utilizzati però non si è ancora affermato uno standard.

Euclide Malagrino', 7/2005
Transport Engineer
Boreham Consulting Engineers