

INTRODUZIONE

Come di consueto, la Fondazione Filippo Caracciolo, in occasione del V Forum Internazionale delle Polizie Locali, ha inteso realizzare due studi di approfondimento scientifico dedicati a temi di primario interesse per il mondo delle Polizie Locali.

Quest'anno, in particolare, oltre allo studio incentrato sul ruolo delle Polizie Locali europee in materia di sicurezza stradale, si è scelto di raccogliere in un unico documento alcuni dati relativi alla mobilità nei 20 capoluoghi di regione italiani.

Si tratta di un'indagine compilativa, che ha l'obiettivo di illustrare in modo semplice e chiaro alcune informazioni ritenute più idonee a formulare un giudizio completo sulla "qualità della mobilità" nelle diverse realtà urbane, fornendo al lettore un rapido strumento di consultazione. Lo studio rappresenta solo la prima tappa di un più articolato percorso di ricerca, finalizzato alla comparazione tra le diverse realtà urbane, le cui specificità sono anche il frutto di differenti scelte politiche e strategie di governo del territorio.

Rispetto alla redazione dei tradizionali studi presentati in occasione del Forum, quest'anno, in modo un po' irriuale, si è scelto di realizzare 20 schede, una per ogni città capoluogo di regione. Con specifico riferimento ai temi trattati, in prima battuta si è pensato di offrire una fotografia delle città. Sono stati individuati alcuni indicatori demografici (popolazione, numero di famiglie, tasso di natalità e reddito medio), che sono stati poi utilizzati anche per ponderare gli altri dati, in modo da confrontare città di dimensioni diverse. Tali dati, aggiornati al 2010-2011, sono stati estratti dal sito www.comuni-italiani.it.

Per quel che riguarda i dati relativi al parco circolante, gli stessi, aggiornati al 2010, sono stati estratti dal database dell'ACI. Le schede contengono, inoltre, utili informazioni relative al tasso di motorizzazione e alla suddivisione dei veicoli per tipo di alimentazione. Nel numero totale di autoveicoli non sono stati considerati i veicoli con tipo di alimentazione non identificata.

Nell'individuazione degli indicatori, si è ritenuto indispensabile inserire i dati sulle Polizie Locali, quali soggetti principalmente deputati al controllo sul rispetto dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione. Di rilievo è stato considerato il rapporto fra il numero di operatori di Polizia Locale e la popolazione residente, le dotazioni di veicoli di cui i diversi comandi dispongono, il numero di misuratori di velocità e etilometri utilizzati per contrastare le violazioni ai limiti di velocità, nonché quelle relative alla guida in stato di ebbrezza. Le informazioni sulla Polizia Locale sono state estratte dall'Anagrafe delle Polizie Locali della Fondazione Caracciolo, che viene aggiornata on line in tempo reale sul sito www.fondazione-caracciolo.aci.it. Il dato sul numero totale di operatori si riferisce al personale in effettivo servizio. Nello specifico, le estrazioni sono state effettuate a maggio 2012. Nel mese di settembre, tuttavia, tutti i dati sono stati controllati ed aggiornati.

Fra gli indicatori della "qualità della mobilità", si è scelto di dare primario risalto al tema della sicurezza stradale. Sono stati a tal fine riportati i dati relativi al numero di incidenti e al numero di morti e feriti. Per agevolare la comparazione, il dato sugli incidenti è stato anche ponderato con quello sulla popolazione. Le informazioni relative agli incidenti stradali sono state estratte dal rapporto ACI-ISTAT sugli incidenti stradali (2010).

Al fine di valutare le iniziative poste in essere in materia di sicurezza, si è scelto di confrontare il gettito derivante dalle sanzioni stradali con la quota dei proventi destinata dai Comuni alla sicurezza stradale (art. 208 CdS). Al riguardo, ci si è avvalsi di un pregevole studio del 2012 realizzato dalla Fondazione Luigi Guccione, dall'Istituto Internazionale per il Consumo e l'Ambiente e dall'Istituto Ricerche e Servizi per il Territorio. Per i dati mancanti si è fatto riferimento ai bilanci comunali pubblicati sui siti dei capoluoghi di regione.

Sono stati, inoltre, scelti alcuni indicatori relativi alla mobilità sostenibile. Si fa, in particolare, riferimento ai dati sull'estensione di piste ciclabili, di aree pedonali, di zone a traffico limitato e ai dati relativi al livello di inquinamento atmosferico rappresentato dalla presenza di PM10. Tali voci, insieme ad alcune informazioni sul trasporto pubblico e, nello specifico, al rapporto vetture km-abitanti e passeggeri trasportati-abitanti, sono state estratte dal rapporto Ecosistema Urbano di Legambiente (2011). Un preciso campo di indagine riguarda la presenza di servizi di *car sharing*. Le notizie relative ai servizi di *car sharing* sono state reperite sul sito www.icscarsharing.it, aggiornato al 2012.

Specifico rilievo è stato, infine, riservato ai dati sul trasporto pubblico locale, tema che la Fondazione ha approfondito in uno studio (*Il trasporto pubblico locale in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali*) di recentissima pubblicazione. I dati sul trasporto pubblico locale sono stati reperiti attraverso la consultazione dei siti delle diverse aziende di trasporto.

Particolare attenzione è stata rivolta alle politiche adottate dalle diverse municipalità in materia di sosta. Anche tali informazioni sono state reperite sui siti comunali o su quelli gestiti dalle aziende di trasporto pubblico locale.

L'idea era quella di individuare indicatori uniformi per tutto il campione di indagine. "L'impresa" è stata difficoltosa perché l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico o la gestione della sosta differisce notevolmente fra i comuni. L'ossatura di base di queste due voci, pur conservando una logica comune, è stata pertanto talvolta modificata in modo marginale, cambiando gli indicatori di riferimento.

L'auspicio del gruppo di lavoro che si è incaricato di raccogliere il materiale è stato quello di offrire al lettore valide informazioni ed anche elementi di confronto e correlazione fra i diversi indicatori. L'indagine ha dimostrato delle peculiari incongruenze, che aprono la strada ad importanti riflessioni. In alcuni casi, città con un tasso di motorizzazione molto alto hanno riscontrato bassissimi livelli di incidentalità, inferiori a quelli riportati da Comuni con più alto tasso di utilizzo del trasporto pubblico locale. Si tratta di una questione non solo teorica, ma viceversa ricca di implicazioni pratiche. Se il *punctum dolens* della sicurezza stradale urbana non sono i veicoli, emerge allora la necessità di investire maggiormente sulla sicurezza delle infrastrutture pedonali o su campagne indirizzate ai pedoni. Lo studio sulla sicurezza stradale in Europa, edito dalla Fondazione in questa edizione del Forum, ci dimostra come in altri Paesi, le amministrazioni locali abbiano già tale consapevolezza e concentrino i loro sforzi in via principale proprio sui pedoni.

Sono emerse, inoltre, strane discrepanze nel rapporto fra parco circolante e livelli di PM10. Si è in particolare evidenziato che alcune città, vicine al mare e con un alto utilizzo del trasporto pubblico, hanno inspiegabilmente livelli molto elevati di PM10 in atmosfera. Tali valori ripropongono l'interrogativo sulla reale incidenza dei trasporti sull'inquinamento atmosferico delle città.

Proseguendo questo lavoro, si ritiene che in futuro sarà possibile anche considerare, da un punto di vista della mobilità, la dimensione urbana ottimale. Al riguardo lo studio ha evidenziato che se le città piccole o "a misura d'uomo" consentono una maggiore mobilità pedonale, sotto altri aspetti peccano in termini di organizzazione, livello di sicurezza stradale, reddito pro capite, anche a dispetto di ingenti investimenti pubblici. Al riguardo, anche se sommarie, le informazioni raccolte forniscono argomenti per validare le politiche inserite nella *spending review* di recente adozione e, in particolare, nelle norme volte a rilanciare l'idea delle aree metropolitane. I nuovi scenari chiameranno al confronto tutti i livelli istituzionali preposti e su tali aspetti la Fondazione Caracciolo cercherà di dare il proprio contributo culturale e scientifico, partendo proprio dal lavoro sin qui intrapreso.

Roma, 15 settembre 2012

Michele Giardiello
Direttore della Direzione Studi e Ricerche
Fondazione Filippo Caracciolo