

La rivoluzione delle Città a Zero Traffico

HOV è una sigla che sta per high occupancy vehicle, ossia veicoli ad alta occupazione. Come vediamo ogni giorno, in quasi ogni macchina c'è una sola persona. Il guidatore. Questo diventa un problema ancor più grave nelle città con molto traffico. Spesso però una gran mole di persone parte dallo stesso punto per recarsi nello stesso luogo.

Cosa si può fare?

Le città afflitte da terribili problemi di traffico potrebbero adottare una soluzione semplice e a basso costo: le politiche di veicoli ad alta occupazione (HOV). Ossia incoraggiare il carpooling e così ridurre drasticamente il traffico.

Il carpooling è un servizio di mobilità condivisa. È basato sull'uso condiviso di veicoli tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso. Il modello attuale è realizzato principalmente grazie a delle Mobile App o piattaforme web che consentono di creare un abbinamento tra un conducente e dei passeggeri che devono compiere lo stesso tragitto, in una determinata ora della giornata.

In Italia il carpooling si sta diffondendo enormemente. Nel 2017 ha raggiunto 2,5 milioni di iscritti, soprattutto per tragitti di media e lunga distanza, ma per spostamenti casa-lavoro o altri spostamenti urbani. La crescita degli iscritti è impressionante, tanto da registrare una crescita degli iscritti del 350%, passando dai 72 mila circa del 2015 ai 265 mila alla fine dello scorso anno.

A questo proposito c'è una nuova ricerca condotta dal prestigioso MIT che mostra con dati inoppugnabili che soluzioni come il carpooling o la sharing mobility, possono ridurre drasticamente ingorghi e file chilometriche.

Perché? Perché spesso i più grandi problemi di viabilità sorgono proprio negli orari di punta, ossia entrata e uscita dagli uffici, per esempio. E questo si ricollega a quanto detto prima. Ci troviamo cioè di fronte a una mole enorme di persone che probabilmente parte e si reca negli stessi luoghi.

I risultati della ricerca mostrano che a Jakarta, in Indonesia, i ritardi nei viaggi sono peggiorati del 46% durante l'ora di punta del mattino e dell'87% in peggioramento durante l'ora di punta della sera, dopo che una politica HOV, è stata interrotta su strade centrali.

Inoltre, quando la politica HOV è stata conclusa, il traffico è diventato improvvisamente significativamente peggiore anche sulle strade circostanti. Invece di attirare più traffico sulle strade centrali, il cambiamento di politica ha peggiorato la congestione del traffico.

Le politiche HOV sulle strade centrali rendevano il traffico sempre migliore, sia durante la metà della giornata che durante l'ora di punta, un risultato davvero sorprendente.

Il documento "Effetti a livello cittadino delle restrizioni dei veicoli ad alta occupazione: prove a Giacarta" è stato pubblicato sulla prestigiosa rivista Science, da ricercatori del MIT e di Harvard Kennedy School.

Nel 1992, nel tentativo di ridurre i suoi notoriamente cattivi problemi di traffico, Jakarta ha emesso regolamenti HOV, usando una politica "tre in uno", cioè tre passeggeri su ciascun veicolo, su alcune strade principali.

Ha scelto orari di punta, tra le 07,00 e le 10,00 del mattino e tra le 16:30 e le 19,00 del pomeriggio. Tuttavia, ha improvvisamente rottamato questa politica nel 2016 – prima per una settimana, poi per un mese e poi in modo permanente.

Quando il governo di Jakarta ha improvvisamente annunciato il cambiamento di politica alla fine di marzo 2016, tuttavia, ha

offerto ai ricercatori un'opportunità ideale per condurre un esperimento naturale prima e dopo. Il team ha interrogato i dati di Google Maps a partire da fine marzo, prima che la politica entrasse in vigore, e quindi ha continuato a monitorare il suo impatto a giugno 2016.

Ogni 48 ore le strade e il traffico veniva regolarmente controllato tramite Google Maps. Ogni 10 minuti si verificava la velocità del traffico su diverse strade a Giacarta.

Dopo che la politica HOV è stata abbandonata, la velocità media del traffico dell'ora di punta di Jakarta è diminuita da circa 43 a 19 km orari la mattina, e da circa 25 a 11 km orari la sera. Giusto per darvi un confronto, la gente di solito cammina a circa 6 km orari.

Attenzione però. Gli studiosi notano che tutte le città sono diverse e che i risultati di queste politiche HOV possono essere molto diversi e variare a seconda di molti fattori, dal formato dell'area urbana alla quantità di trasporto pubblico disponibile.

Per questo città diverse hanno bisogno di politiche diverse e sistemi diversi, ma tutti mossi dallo stesso spirito: il cambiamento. Le politiche di condivisione risultano più sostenibili a breve e lungo periodo. Sono a basso costo e migliorano drasticamente la qualità dell'ambiente e della vita.

Soprattutto in città come Roma, quarta città più trafficata al mondo, o Milano, la tredicesima al mondo, nuovi criteri di mobilità sono ormai indispensabili.