

Coordinato da



2° CONVEGNO

Sistema Gomma nel Trasporto Passeggeri

Giornate di Studio

"Sostenibilità e Tecnologie per l'evoluzione del sistema"

5-6
maggio
2016



Organizzato da

ASSOCIAZIONE ITALIANA
per l'INGEGNERIA
del TRAFFICO
e dei TRASPORTI



Area Tematica

SOSTENIBILITÀ TECNICA : EVOLUZIONE DEL PRODOTTO E AGGIORNAMENTO DELLA NORMATIVA

TITOLO (Arial 12, grassetto): **La circolazione del trasporto passeggeri su gomma: sviluppi della normativa in tema di livree dei mezzi.**

Autore: ing. Federico Mazzetta, PhD

Ente di Appartenenza : libero professionista, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Savona, iscr. 1863 sez. A

Contatti

E-mail: fritz.mazz@hotmai.it

Web-site: www.fritzmazz.wix.com/federico-mazzetta

Cell: +39- 3348579125

si autorizza l'inserimento di questi dati nel CD ROM

L'intero sistema dei trasporti si confronta quotidianamente con il sistema normativo, fondamentale riferimento per gli aspetti relativi alla tecnica e la costruzione dei mezzi, come anche per la regolare circolazione ed esercizio di questi.

La presenza dell'Unione Europea e delle varie normative EN dovrebbe aver portato, almeno a livello europeo, un certo standard unificatorio. Tuttavia, vagliando varie situazioni che caratterizzano il nostro continente, è evidente notare una quantità di differenze tra singole realtà, variando tra i Paesi. In Italia, in merito alla circolazione stradale, resta tuttora un fondamentale riferimento legislativo il "Nuovo Codice della Strada" (Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992).

La presente memoria intende affrontare due temi assai differenti ma entrambe fondamentali:

La lunghezza massima dei mezzi destinati al TPL su gomma

Come i mezzi si presentano all'utenti, sotto un punto di vista non banale: **la livrea**

Si tratta di argomenti che sono alla base del mobility management e che rappresentano talvolta spunto di interessante discussione a livello internazionale tra le realtà del trasporto collettivo. Il primo, più dal punto di vista tecnico-organizzativo, il secondo dal punto di vista tecnico-comunicativo, non meno importante, in quanto rivolto direttamente al pubblico.

La lunghezza massima consentita per i mezzi pubblici è un tema spesso dibattuto, affrontato differentemente dalle diverse realtà europee.

In Italia, questo aspetto è ampiamente descritto nel DM 31.10.1996, ponendo la lunghezza massima dei filotreni a 18,75 m, considerando le varie restrizioni alle quali i filoveicoli devono rispondere, non sempre accompagnando il progresso delle tecnologie che le case produttrici hanno applicato nel corso degli anni.

Veicoli articolati, con lunghezza anche fino ai 24 metri, circolano già in varie realtà europee come Germania, Belgio, Romania e Svizzera, tema già introdotto negli ultimi anni nel dibattito politico italiano. La circolabilità di mezzi articolati anche a 3 casse porta ad una conseguente maggiore libertà di opzioni per le società di esercizio, oltre che un incoraggiamento della ricerca e sviluppo di queste tipologie da parte delle aziende produttrici.

Questa possibile uniformità di normative offre grandi potenzialità soprattutto laddove oggi si evidenziano maggiormente le differenze normative e dove è più alta la domanda di trasporto con tali mezzi: ne sono esempi le grandi aree urbanizzate del Benelux, o come l'area di Basel, in cui l'area urbanizzata trova, in pochi chilometri, aree di competenza svizzera, tedesca e francese, in un contesto quindi di pertinenza internazionale. Inoltre, tra le aree europee con incremento demografico positivo e forte aumento di richiesta di trasporto pubblico, spicca l'area ginevrina, sul confine franco-elvetico.

Tutti questi accorgimenti normativi è necessario che siano il più possibile condivisi tra tutte le nazioni: l'ambito europeo può essere un inizio, per poi procedere su una scala anche più vasta, valida soprattutto per i territori confinanti.

A tal fine, le normative EN, influenti sulla legislazione dei singoli Paesi, possono essere da spunto anche per questi aspetti di aggiornamento del Codice della Strada: parlando invece di categorie di veicoli, ad esempio, le **categorie di tram-treno e treno-tram** inserite nella EN non facevano parte dell'originale regolamentazione presente in precedenza in Italia, come accadeva con la UNI8379 Unifer per la classificazione dei sistemi su rotaia (classificati in ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera, tranvia). Questi esempi forniscono però l'occasione di riclassificare più sistematicamente alcuni casi già presenti in Italia, rappresentati spesso nel modo più esatto possibile, in base alle normative in vigore. Ne sono esempi rari anche alcuni casi di "treno su strada", che rappresenta una risorsa per i collegamenti locali e che l'inserimento di questo nelle normative toglierebbe spazio a possibili ambiguità interpretative.

Restando in tema di normativa, un ultimo spunto interessante è quello offerto in Italia dal DM 1.06.2001, che ha eliminato le previste **colorazioni esterne degli autobus**. Si tratta di un aspetto, seppur non strettamente tecnico, che ha una sua importanza, soprattutto nella presentazione e nella comunicazione del prodotto al pubblico.

Ciò ha enormi vantaggi dal punto di vista gestionale dei mezzi per le aziende, consentendo una maggiore libertà nelle "rotazioni" dei mezzi e venendo incontro talvolta a richieste "estetiche" dei centri serviti, riprendendo anche livree storiche che negli ultimi decenni del XX secolo si erano uniformate all'arancio "urbano".

Tuttavia, la colorazione arancio, blu o rossa (a seconda che i mezzi fossero urbani, interurbani a concessione regionale o statale) o gialla (scuolabus) aveva ormai un suo radicamento nella popolazione utente; pertanto l'assenza della tradizionale cromaticità impone una ancora più chiara ed evidente presentazione e segnalazione del prodotto da parte della società che esercita il servizio (in primis) come anche da parte delle pubbliche amministrazioni eventualmente committenti (in un ambito di mobility management territoriale). Uno spunto utile può essere offerto dal trovare una corrispondenza cromatica oltre che numerica tra quanto si riporta nella cartografia per il pubblico e quanto si offre nella realtà.

Analisi storica dell'evoluzione italiana delle livree dei trasporti pubblici su gomma

1927: Regio Decreto dispone che le colorazioni dei veicoli destinati al trasporto pubblico in tutto il Paese, stabilendo che la carrozzeria fosse dipinta di verde con padiglione in nero, e le due colorazioni separate da una striscia sulla linea di cintura, recante i colori della città d'appartenenza. Da osservare che coinvolgeva il trasporto pubblico sia di linea che non di linea, coinvolgendo pertanto sia i veicoli che oggi definiamo autobus, come anche i taxi.

Il DPR 5 giugno 1959, n.393 ("Codice della Strada") aboliva la precedente norma, liberalizzando di fatto la colorazione dei taxi: da questo momento, in Italia l'uniformità di livrea tra mezzi di linea (bus) e non di linea (taxi) si scinde.

La prima città ad adeguarsi al nuovo standard di livrea arancione per i servizi pubblici di linea



Taxi: Italia, anni sessanta
Fonte: www.automobilismo.it



Taxi: Italia, stazione di Roma Termini, 1974
Fonte: www.coop-termini.it



Taxi: Italia, taxi giallo
Fonte: www.02blog.it



Taxi: Italia, taxi (legge 1992- attuale)
Fonte: www.viagginews.com ; corrieredelveneto.com



urbani fu Milano (ATM) nel 1969, che fece da apripista ad una livrea che avrebbe segnato un intero trentennio.

Fino, appunto, al DM 1.06.2001.

Si potrebbe dire quindi che, seppur col passaggio dal verde all'arancio/blu/rosso, in Italia le livree del TPL di linea furono sempre omogeneizzate fino all'inizio del XXI secolo.

Viceversa, i taxi rimasero in seguito al Codice della Strada del 1959 in un "limbo" nazionale. Questo portò alla necessità, da parte di singole amministrazioni, di intervenire singolarmente, proponendo con regolamentazioni comunali livree ufficiali.

E qui tornò l'uniformità nazionale: sulla scia di Torino, comune che scelse di imporre una coloritura gialla per tutti i taxi cittadini negli anni Settanta, molte amministrazioni comunali sul territorio italiano fecero altrettanto.

La diffusione del colore giallo fu poi dovuta a varie delibere comunali sul territorio nazionale, e il giallo era diventato il colore più diffuso, probabilmente sulla scia dei "Yellow cubs" di "New York. Da osservare inoltre che nel caso americano si tratta di compagnie private che pertanto fanno della propria livrea unitaria il proprio "biglietto da visita".

Film, spot televisivi, documentazioni fotografiche degli anni ottanta fotografano un'Italia fatta di taxi gialla, e così è stato fino all'entrata in vigore del nuovo codice della strada del 1992: da allora il colore è bianco, con fattore di luminanza minimo 0.34. Il decreto autorizza i comuni a inserire i colori della città nella fascia di 6 cm immediatamente sotto la linea di cintura.

Vediamo quindi che dal punto di vista livree gli anni '90 in Italia sono stati nuovamente un'epoca di ordine, seppur con colori più vari e vivaci rispetto all'epoca del "verde-nero" che accompagnava l'Italia nel cinquantennio precedente.

Attualmente i taxi si regolamentano ancora sulla legge del 1992, mentre gli autobus di linea sono svincolati da obblighi di livrea nazionali dal 2001.

In ogni caso, va ricordato che la normativa italiana regolante la materia taxi, essendo risalente agli anni '90, trascura per ovvie ragioni cronologiche gli aspetti relativi allo sviluppo tecnologico

informatico (“app”, piattaforme online etc.) e inevitabilmente aspetti relativi a fenomeni mondiali come “Uber”, solo per citare un esempio.

Il taxi newyorkese, giallo per eccellenza nel caso del “taxi cub”, va ricordato che è l’immagine, dal forte ritorno anche pubblicitario, di una società privata fondata nel 1907 dal miliardario Allen; viceversa, in Italia il sistema è basato su un concetto più cooperativo/ consorziato basato sulla concessione di singole licenze da richiedersi all’ente pubblico competente (il comune), anziché quello relativo ad una società privata unitaria.

In modo simile, si potrebbero elencare anche alcuni casi riferiti ai più capienti bus: a semplice titolo di esempio, si pensi alla forza d’immagine acquisita in questi anni dalla livrea rossa dei **bus turistici** (in genere su due piani) “City-sightseeing” presenti in molte città turistiche europee (e mondiali): si tratta di un prodotto uniforme facilmente riconoscibile dal turista a Roma, come a Madrid, Bruxelles, Budapest e molte altre città ancora dove il servizio sia presente.



Figura 1 Immagine tratta dal sito: <http://www.city-sightseeing.it/>

Questo concetto cromatico “aziendale” in Italia potrebbe anche essere più assimilabile a descrizione di ciò che concerne il car sharing, aspetto del mobility management territoriale ormai ampiamente diffuso e dove la riconoscibilità cromatica diventa fondamentale soprattutto laddove si sovrappongano diverse società legate a questo servizio (a Milano il numero di vettori di car sharing è ancora in crescita).



Figura 2 Concetto di car Sharing e diversi operatori su una stessa realtà

Va detto che, se è giusto e opportuno che i servizi siano ben contraddistinti tra loro attraverso un distinto linguaggio cromatico, è importante una regia di mobility management che coordini il servizio: in questo caso è utile un logo specifico che contraddistingua la tipologia di servizio (in questo caso, di “car sharing”).

In questi anni, svolgendo attività di pianificazione dei trasporti ferroviari passeggeri in Svizzera, ho potuto cogliere vari aspetti legati all'interscambio modale presso le stazioni elvetiche. Per quanto riguarda i vettori di TPL su gomma, è evidente come la presenza di un vettore presente a livello nazionale con la forza comunicativa di Autostopale coi suoi mezzi tradizionalmente gialli con forte personalizzazione (anche dal punto di vista acustico, grazie al "corno a tre toni"), sia radicata nella cultura nazionale. Viceversa per i taxi, in un contesto molto più vicino al nostro di quello americano, tale obbligo non esiste, con casi di una marcata eterocromia tra veicoli adibiti allo stesso uso e quindi una riconoscibilità/personalizzazione meno immediata di quanto invece avviene in Italia.

Si è scelto di riportare il caso sia dei trasporti pubblici di linea che non di linea, in questo articolo, ricordando le varie declinazioni in cui le diverse categorie si diversificano (talvolta avvicinandosi), parlando ad esempio di "taxi collettivi" o di "bus a chiamata".

Questa riflessione ci riporta quanto sia importante che in tema normativo esista un parallelismo (per non dire "un insieme") per il trasporto pubblico nella sua globalità, "di linea" o non di linea.

Il mobility management territoriale

Le diverse amministrazioni territoriali adottano diverse tipologie di nomenclature per presentare le linee al pubblico, non sempre con chiara comprensione per chi si deve recare da una città all'altra: lettere, numeri ordinati secondo diversi criteri e opzioni, andando incontro alla tecnologia con le moderne applicazioni (paline elettroniche, annunci vocali, app per smartphone, etc.), talvolta con il rischio di emarginare dal sistema informativo diversi "utenti deboli" (in primis, gli anziani non avvezzi alla tecnologia, considerando tra l'altro che l'Italia è statisticamente tra i Paesi col più forte indice di vecchiaia nella UE). La liberalizzazione dei servizi è facilitata da questa apertura della normativa, ma il prodotto deve presentarsi adeguatamente: ecco che in quest'ottica la figura del **mobility manager**, introdotta in Italia dal decreto Ronchi (decreto del Ministero dell'Ambiente 27/1998) assume un'importanza strategica maggiore, una figura che ha l'importante compito di coordinare aspetti legati al governo della domanda di trasporto, che può venire incontro a questo rischio di disorientamento da parte dell'utenza, soprattutto quella non abituale. Una figura importante per il coordinamento di un territorio provinciale, di un comune, o anche di un grande polo di interscambio, come può essere una stazione ferroviaria di medie-grandi dimensioni, un aeroporto, un porto marittimo, soprattutto se dedicato al trasporto passeggeri, da dove molti utenti "entrano" in città in arrivo da aree lontane, talvolta estere, senza conoscere il luogo e trovando sul luogo di arrivo solo una disordinata fila di mezzi dove non è riportata la destinazione, senza una livrea uniforme e dove è possibile "indovinare" la destinazione dalle tipologie di mezzo e dai cartelli indicatori, da leggere uno a uno. Il **mobility management** è la risposta a questo caos, con l'obiettivo di compensare queste situazioni, adeguandole al territorio e al luogo in cui si opera, a tutto vantaggio del trasporto intermodale, promuovendone anche l'immagine e la riconoscibilità al pubblico, migliorando inoltre la complessiva percezione del territorio.

Nel linguaggio standard della segnaletica, anche osservando il livello europeo, si nota come in Italia la segnaletica riguardante il servizio taxi sia rimasta formalmente ancora piuttosto legata al colore giallo-arancio; in questa chiave, il linguaggio relativo ai loghi potrebbe essere meglio risolvibile in una chiave europea che nazionale, facendo sì che un utente che atterra in qualunque aeroporto europeo potrà più evidentemente indirizzarsi sulla dicitura taxi o car sharing.



Segnale di indicazione 272 del Nuovo Codice della Strada, relativo alle postazioni taxi in Italia



Segnali indicatori relativi alle fermate dei taxi in Germania, Francia, Spagna, Austria: in questi casi, in generale, è nettamente predominante il tema bianco su sfondo blu.

Il car sharing (e, analogamente, il bike sharing, per il quale il concetto è lo stesso, a differenza di mezzo) merita una dovuta segnaletica che indirizzi l'utente alla postazione: poi questa ovviamente disporrà dei vari colori aziendali, come già avviene attualmente.

Conclusioni

La liberalizzazione delle livree dei mezzi in fatto di autobus resta un punto di forza per le aziende in questo inizio di XXI secolo, ma occorre ricordare la necessità di regia di mobility management, come anche per i veicoli “pubblici non di linea”, con l’obiettivo di rendere il prodotto evidente al pubblico. In caso contrario, il rischio che l’utente non “riconosca” il mezzo e quindi si rivolga anche ad altra tipologia di servizio è costantemente presente.

Il tema della lunghezza dei mezzi è invece piuttosto un limite infrastrutturale, che caratterizza un eterogeneo sistema normativo europeo ancora molto legato ai confini nazionali, tuttavia fortemente rappresentativo della risposta che il TPL può dare a ingenti domande di offerta.

Il mobility management può proporsi anche in chiave di “acceleratore dell’intermodalità” curando e incoraggiando anche gli aspetti legati alla cartellonistica e ragionando ormai in una chiave possibilmente sempre meno nazionale e sempre più globale, al fine di un linguaggio semplice, standardizzato e professionalmente rivolto all’utenza.

Bibliografia

- Gattuso D., BHLS Caratteristiche generali e peculiari dei bus a elevato livello di servizio, MobilityLab n.46, Milano 2013
- Gariboldi M., Bogotà e il Transmilenio: l’apoteosi del BRT, MobilityLab n.43, Milano 2011
- Mazzetta F., Tesi di Dottorato di Ricerca in Luoghi e Tempi della Città e del Territorio “Integrazione delle reti di trasporto collettivo locale. L’ambito suburbano savonese.” Università degli Studi di Brescia -DICATAM, Brescia 2015
- Mazzetta F., Numerosi Autoservizi, diverse Utenze. Transiti e destinazioni: una sintesi dei servizi Gran Turismo a Savona, verso lo sviluppo di un concetto di autostazione.
- MobilityLab n.51, Milano 2013
- Genova R., Gomma + Ferro: TPL vincente! MobilityLab n. 24, Milano 2008
- Sasso A., Genova R., Tecnologie innovative per i tradizionale taxi, MobilityLab n.12, Milano 2006
- Cafagna D., Trasporto pubblico locale a Trieste1942 -1982, <http://www.inbusclub.it>, Trieste 2012
- Sacchi A., Car sharing e la carica dei 200 mila abbonati, scommessa vinta, Il Corriere della Sera, Milano 14.08.2012

Normativa

- “Nuovo Codice della Strada” Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992
- DM 1.06.2001, Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade ai sensi dell’art. 13, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.
- DM 27/1998 decreto del Ministero dell’Ambiente
- Legge 15 gennaio 1992 n.21, Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, (Pubblicata nella G.U. 23 gennaio 1992, n. 18)