

N. 2245

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori SCIVOLETTO e CARPINELLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MARZO 1997

---

Norme in materia di trasporti ettometrici

---

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente disegno di legge si intende promuovere la diffusione di «mezzi ettometrici», al fine di modernizzare il sistema dei trasporti collettivi, ridurre l'utilizzo del traffico privato nei centri urbani.

I mezzi di trasporto ettometrici o - più comunemente - «mezzi ettometrici» sono quei sistemi che sono mirati al trasporto collettivo delle persone su distanze dell'ordine delle «centinaia di metri» (da oltre le distanze pedonabili fino a circa 2 Km), tenendo conto che la distanza pedonalmente accettabile dalla grande maggioranza delle persone varia da poche decine di metri se vi è da superare un dislivello, a circa 250 metri e dunque i mezzi ettometrici vengono usati per distanze inferiori ai cento metri solo se occorre superare dislivelli (ad esempio nel caso delle scale mobili).

Si tratta infatti dell'unico elemento a carattere definitorio comune ad un insieme di mezzi di trasporto che differiscono tra loro per tutti gli altri aspetti quali portata, velocità, continuità o meno, complessità costruttiva e costo.

Si possono avere infatti mezzi ettometrici con portate notevolissime o al contrario con piccole capacità di carico, con caratteri di continuità (ad esempio i marciapiedi mobili) o discontinuità (ad esempio gli ascensori o le funicolari).

Esistono anche mezzi con caratteri di «semicontinuità» in cui si ha il passaggio di veicoli a breve distanza l'uno dall'altro e che rallentano in corrispondenza della fermata tanto quanto basta per consentire l'accesso al veicolo in movimento. I mezzi ettometrici possono inoltre essere a guida automatica o no a seconda che siano presenti o no agenti di guida; nell'accezione più corrente il mezzo ettometrico è automatico

(e ciò comporta - ovviamente - il monitoraggio di sicurezza da una centrale operativa).

Le tecnologie usate possono essere diversissime - si va da marciapiedi mobili alle monorotaie, alle navette a sostentamento magnetico, ai mezzi a fune eccetera - e ciò spiega perchè non si è mai attivato uno specifico canale di finanziamento, visto che ha prevalso sempre la classificazione per grandi famiglie tecnologiche quali ferrovie, ferrovie metropolitane, autobus, eccetera.

I mezzi ettometrici (anche dello stesso tipo e caratteristiche) possono essere usati in diversi contesti e con diverse funzioni:

1. funzione di connessione tra nodi di trasporto a grande capacità (stazioni ferroviarie o di linee metropolitane, aeroporti, parcheggi di interscambio, eccetera) posti tra loro a distanza ettometrica in modo da garantirne la migliore possibile interoperabilità, in contesti urbani di grandi dimensioni. In questo caso i mezzi ettometrici svolgono la funzione di «anello mancante»;

2. con funzione di ampliamento del bacino di influenza dei suddetti nodi, a distanze superiori a quelle pedonali ritenute accettabili;

3. al servizio delle linee di forza principali in contesti urbani piccoli e medi, soprattutto con carattere storico ed a morfologia complessa, dove, sia pure per brevi tratti, si ha una concentrazione di flussi di persone;

4. all'interno di grandi complessi edilizi (aeroporti, grandi stazioni, ipermercati eccetera);

5. su linee di forza minori in grandi contesti urbani.

La scarsa diffusione dei mezzi ettometrici fa sì che queste importantissime e vitali

funzioni, decisive per aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico in modo tale da renderlo effettivamente utile e competitivo con il mezzo individuale, non siano coperte.

Va ricordato che sono comunque diverse le città che hanno in funzione o in progetto dei mezzi ettometrici (Genova, Perugia, Orvieto, Bergamo, Potenza per la prima categoria, Ragusa, Modica, Amalfi, Sorrento, eccetera per la seconda).

Per quanto attiene all'uso dei mezzi ettometrici nei contesti urbani piccoli e medi, occorre fare i conti con il pervicace luogo comune che nega una qualsiasi soluzione strutturale ai problemi di trasporto nelle città di queste dimensioni, consegnate per sempre all'unimodalità (con auto, naturalmente) e, semmai, a linee autobus che, specie nelle città di antica formazione, costituiscono sempre un ripiego.

Oltre a quelle già note, quali scale e marciapiedi mobili (la grande sfida tecnologica

è rappresentata dai marciapiedi mobili a velocità variabile), ascensori (verticali ed inclinati), funicolari, funivie, monorotaie, eccetera, si hanno oggi mezzi a fune discontinui (derivazione di quelli usati per la movimentazione degli sciatori nelle stazioni invernali) e mezzi a sostentamento ad aria e trascinalimento a fune o magnetico. Un ultimo esempio è rappresentato, nell'ampliamento dell'aeroporto Charles de Gaulle, da un treno che scorre lentamente in stazione con una velocità che consente di salirvi senza difficoltà e che, poi, accelera tra una stazione e l'altra.

Si tratta, dunque, di un mercato nuovo, tutto da creare, che va necessariamente promosso dalla committenza pubblica in partnership con l'industria privata.

Con il presente disegno di legge i proponenti intendono offrire una prima risposta per dare soluzione a problemi di assoluta rilevanza nel campo dei trasporti collettivi.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

#### *(Definizione)*

1. Ai fini della presente legge, sono definiti «mezzi di trasporto ettometrici» i sistemi di trasporto collettivo di persone, in sede fissa, per distanze inferiori ai due chilometri.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le modalità di trasporto e le attrezzature atte all'esercizio dei trasporti ettometrici.

### Art. 2.

#### *(Piani di intervento)*

1. I comuni interessati alla installazione di mezzi di trasporto ettometrici, predispongono piani di intervento corredati da analisi comparative costi-benefici, secondo i criteri e le modalità di cui all'articolo 3, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, in quanto compatibili con le caratteristiche definite con il decreto di cui all'articolo 1, comma 2.

2. I piani di intervento di cui al comma 1, sono sottoposti alle procedure di verifica e di approvazione, nonchè alle forme di finanziamento disciplinate dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni.

3. Con delibera del CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, è individuata annualmente la quota di risorse da destinare alla realizzazione di impianti di trasporto ettometrici, a valere sulle disponibilità di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211.