

Eurispes: presentato Libro Bianco su mobilità. Infrastrutture non rispondono più a esigenze mobilità

Author : red



(FERPRESS) – Roma, 10 GIU – Le infrastrutture italiane non rispondono più alle mutate esigenze di mobilità dei cittadini e il boom tecnologico spinge verso la creazione di una mobilità sempre più interconnessa, interoperabile e on demand. Occorre, quindi, fare riferimento ad un nuovo paradigma della Mobilità. Da queste esigenze è nato il Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti realizzato dall'Eurispes presentato oggi a Roma nell'ambito di Citytech, contenitore d'Idee sulla Mobilità Nuova, promosso da Roma Capitale, Rappresentanza in Italia della Commissione Europea e Gruppo Ferrovie dello Stato, in collaborazione con Eurispes e con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, della Commissione Europea Rappresentanza in Italia, e della Regione Lazio.

[dc]A presentare il Libro Bianco sono stati Carlo Tosti, Direttore Osservatorio permanente sulla Mobilità e i Trasporti dell'Eurispes e Luca Masciola, Direttore Scientifico del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti. Questa prima edizione del Libro Bianco è dedicata in particolare al trasporto di merci e persone nelle tre grandi aree metropolitane del Paese (Roma, Milano e Napoli). Nel volume vengono inoltre analizzate le caratteristiche generali della Mobilità e affrontate tutta la complessità e molteplicità dei temi: Interoperabilità e Interconnessione, Sharing Mobility, City Logistics, infomobilità ed ITS, infrastrutturazione, ciclabilità, mobilità elettrica, innovazione di servizi.

Il Libro Bianco affronta anche il tema delle mutate esigenze di trasporto di cittadini e merci, in maniera efficace, efficiente, sicura e sostenibile oltre a suggerire possibili soluzioni per far emergere un piano di sviluppo pluriennale, che porti all'applicazione di politiche concertate tra gli attori della politica, dell'economia e della società. "L'obiettivo del Libro Bianco – spiega Luca Masciola, Direttore Scientifico dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti – è quello di dimostrare gli effetti sulla crisi del trasporto cittadino del cosiddetto urban sprawl, ovvero della estensione delle città con insediamenti a più bassa densità: il tasso di crescita dell'uso dei terreni a fini urbani, abitativi e infrastrutturali, disorganizzata quando non deregolata, ha generato negli ultimi decenni lo spostamento della domanda verso il trasporto privato su gomma a scapito del trasporto collettivo e pubblico, con effetti evidenti su traffico e congestione viaria e sui costi diretti del trasporto. Ed effetti meno evidenti, ma significativi, su quelle esternalità rappresentate dall'impatto ambientale, dalla bolletta energetica, dalla minor attrattività dei nostri territori urbani per nuova impresa ed eccellenze".

Il riequilibrio delle modalità di trasporto attraverso un approccio intermodale multidisciplinare è oramai indispensabile. L'obiettivo principale deve quindi essere quello di identificare le variabili dello sprawl e proporre una modalità di valutazione della loro intensità nelle diverse aree metropolitane. Ciò renderà più semplice per le Amministrazioni locali calare le soluzioni più adatte ai contesti, e più efficace la risposta di operatori e industria. Tra le ricette possibili per uno sviluppo sostenibile del trasporto di persone e per la city logistics, la realizzazione di centri di distribuzione urbana e di infrastrutture per la intermodalità (parcheggi di scambio, sistemi di infomobilità e monitoraggio e controllo delle percorrenze sulle maggiori linee di accesso e interscambio); introduzione di misure e regole di traffic management, non solo divieti di accesso ma time windows e road pricing, intermodalità ferro-gomma e privato-collettivo; rilancio del bike e del car sharing, investimento sulla mobilità dolce; conferimento a terzi privati di servizi a chiamata (con conseguente riarticolazione dei contratti di servizio tra Amministrazione pubblica e aziende private e municipalizzate); sistemi integrati di bigliettazione e introduzione di card anche virtuali multicanale che prevedano sistemi premiali (sconti e promozioni) al realizzarsi di comportamenti virtuosi.

Dal Libro Bianco emergono numerose criticità che caratterizzano la mobilità nel nostro Paese. Nel 2010 è stato stimato che il valore complessivo del sistema dei trasporti di merci e di persone nel Pianeta ha raggiunto il valore di circa 6,4 trilioni di euro (circa 1.000 euro per abitante del globo). Il 49 per cento del valore è prodotto dal trasporto privato, il 38 per cento dal trasporto delle merci, meno del 13 per cento dal trasporto collettivo (il 2 per cento a breve raggio ed il 10,5 per cento a lungo raggio). La mobilità non motorizzata pesa su questo particolare Pil solo per lo 0,5 per cento.

Tenuto conto del fatto che la mobilità nelle aree urbane è ascrivibile solo al trasporto privato e a quello collettivo a corto raggio (nel quale però si collocano anche le mobilità regionali), il peso dell'auto di proprietà si mostra in tutta la sua poderosa prevalenza. In Italia si contano oltre 600 automobili ogni mille abitanti con i picchi costituiti dalle aree metropolitane di Roma e Firenze che ne registrano oltre 700 ogni mille abitanti. Milano e Roma, due delle tre città campione selezionate dall'Eurispes per questo Rapporto, si collocano all'interno dei primi dieci posti della classifica europea delle città più congestionate. Velocità medie anche inferiori ai 10 Km/h, analoghe ai tempi della prima industrializzazione e tempi di trasferimento che raggiungono rispettivamente oltre 70 ore anno per abitante per Milano e oltre 45 per Roma, si associano a una infrastrutturazione particolarmente deficitaria o, meglio, del tutto sbilanciata sulla viabilità stradale "generalista". Tutto questo incide pesantemente anche nelle tasche delle famiglie italiane. Basti pensare che l'Eurispes ha calcolato che la spesa sostenuta dalle famiglie italiane per il trasporto privato è pari a circa il 13 per cento del proprio reddito complessivo. Fra le soluzioni proposte nel Libro Bianco quella del riallineamento del tasso di motorizzazione ai livelli medi europei.

In base alle nostre stime, ciò impatterebbe positivamente sulle esternalità ambientali, consentendo di ridurre, ad esempio, di 2,2 miliardi di euro i costi da congestione, di 5,7 miliardi di euro quelli da incidentalità (diretti e patrimoniali) e, infine, di circa 3,1 miliardi quelli da inquinamento. L'incremento di produzione TPL avrebbe poi il vantaggio di poter determinare condizioni di riequilibrio economico nel settore consentendo una diversa e più sostenibile ratio tra costi fissi e costi variabili e un maggior interesse dei capitali privati ad investire nel business.

Un'altra possibile soluzione è rappresentata dagli itinerari semaforizzati preferenziali, dove sono possibili incrementi di velocità commerciale ben superiori, è stato stimato che un incremento di tale velocità del 50 per cento (ad esempio da 14 a 20 km/h) consente un risparmio delle risorse impiegate sulle linee interessate del 30 per cento, e si tratta normalmente di linee "pesanti", con alta frequenza, tali da giustificare le spese di attrezzatura. A corredare il Libro Bianco l'indagine svolta presso gli utenti del trasporto che mira ad esplorare le abitudini dei cittadini rispetto agli spostamenti quotidiani, all'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto, al giudizio sulla qualità del servizio offerto dal trasporto pubblico.

A seguire alcuni dei risultati emersi. Il 52,9 per cento degli intervistati si sposta prevalentemente all'interno del proprio comune di residenza e ben un terzo del campione (33,3 per cento) nei comuni della provincia di residenza; il 6,2 per cento in altre province della regione, il 4,5 per cento in altre regioni, il 2,6 per cento tra comuni di provincia e aree metropolitane. Gli spostamenti avvengono soprattutto per motivi di lavoro (57,3 per cento); oltre un terzo si sposta soprattutto per commissioni varie o tempo libero (34 per cento), il 7,3 per cento per motivi di studio. Per il percorso casa-lavoro, quasi un terzo del campione impiega un tempo decisamente breve, inferiore al quarto d'ora (31,2 per cento), il 21,7 per cento da 30 a 44 minuti, il 20 per cento da 15 a 29 minuti. Meno numerosi coloro che si spostano tra domicilio e posto di lavoro in 45 minuti-un'ora (6,6 per cento) o in più di un'ora (4,6 per cento). Gli spostamenti per motivi di studio prevalgono tempi di percorrenza brevi o medio-brevi: il 25,5 per cento impiega fino a 14 minuti, l'11 per cento da 15 a 29 minuti, il 6,9 per cento da 30 a 44 minuti. Per commissioni e spese, il dato si divide tra tempi brevi e medi di percorrenza: il 28,7 per cento impiega mediamente meno di un quarto d'ora, il 25,9 per cento tra 15 e 29 minuti, il 23,7 per cento da 30 a 44 minuti. Una tendenza simile si riscontra per il tempo libero, anche se in questo caso sono leggermente più alte le percentuali relative ai tragitti lunghi: il 24,7 per cento del campione impiega meno di 15 minuti, il 23 per cento 30-44 minuti, il 21,4 per cento 15-29, l'8,3 per cento più di un'ora, il 7,7 per cento da 45 minuti ad un'ora. L'auto privata (come conducente) è il mezzo di trasporto maggiormente usato: il 29,4 per cento la usa sempre, il 32,9 per cento spesso, il 15,8 per cento qualche volta, il 19,9 per cento mai. In molti si spostano anche sull'auto privata come trasportato: il 37,2 per cento qualche volta, il 24,6 per cento spesso, il 7,7 per cento sempre, il 27,1 per cento mai. Per quanto riguarda i mezzi pubblici, il 46,2 per cento del campione non utilizza mai autobus o tram urbani, mentre il 33,3 per cento lo fa qualche volta, l'11,6 per cento spesso, il 5 per cento sempre. Più elevata risulta la percentuale di quanti non utilizzano mai la metropolitana (60,8 per cento), anche perché solo alcune città metropolitane sono dotate di linee della metro. D'altra parte, tra quanti utilizzano la metro, il 21,6 per cento la prende qualche volta, il 6,7 per cento spesso, il 7,3 per cento sempre. Gli autobus extraurbani non vengono utilizzati nella maggioranza dei casi (57,9 per cento), mentre nel 26,3 per cento dei casi vengono usati qualche volta, nell'8,5 per cento spesso, nel 4 per cento sempre. Viaggiare in treno non è un'abitudine frequente: il 45,2 per cento qualche volta, il 6,8 per cento spesso, l'1,9 per cento sempre; il 42,9 per cento, invece, mai. Il 53,3 per cento del campione non si sposta mai in bicicletta, invece quasi un terzo (32,2 per cento) lo fa qualche volta, l'8,6 per cento spesso, il 2,6 per cento sempre. Meno diffuso risulta l'utilizzo di ciclomotori e motocicli: il 64,9 per cento degli intervistati, infatti, non li usa mai, il 16,7 per cento qualche volta, l'11 per cento spesso, il 4,4 per cento sempre. L'uso dei taxi è minoritario: l'80,7 per cento non lo prende mai, a fronte di un 14,8 per cento che lo usa qualche volta e un 1,5 per cento spesso. Il 90,1 per cento non utilizza mai il car sharing, il 5,1 per cento qualche

volta, solo un numero irrisorio di intervistati spesso o sempre. Ancora meno usato il bike sharing, di cui ben il 92,2 per cento non fa mai uso; il 3,3 per cento qualche volta. Le valutazioni positive sulla qualità del servizio fornito dai mezzi di trasporto pubblico prevalgono su quelle negative, anche se di poco, per i treni, i taxi, la metropolitana. Sono invece più numerosi i giudizi negativi rispetto al servizio degli autobus extraurbani e, in particolar modo, per autobus e tram urbani. Dai risultati emerge una decisa bocciatura per il servizio offerto dai mezzi pubblici di superficie: il 19,2 per cento degli utenti si dice per niente soddisfatto, il 25,3 per cento poco, il 21,8 per cento abbastanza, solo il 3,5 per cento molto. Il treno lascia abbastanza soddisfatto il 35 per cento del campione, poco il 20,1 per cento, per niente il 14,7 per cento, molto il 4,3 per cento. Ne risulta un livello di soddisfazione medio, nel quadro di valutazioni fortemente eterogenee.

La diversa percezione della qualità è senza dubbio legata anche al tipo di treni utilizzati dai diversi fruitori, data la diversa qualità del servizio offerto (si pensi al divario tra le linee Alta Velocità e quelle regionali). Qualità e affidabilità delle informazioni sugli orari di transito dei mezzi pubblici ? fornite dagli strumenti a tal scopo preposti, da quelli tradizionali a quelli più moderni – non si segnalano con valori particolarmente rilevanti né in senso positivo né in senso negativo, oscillando fra stime di incerto apprezzamento. Il 29,5 per cento degli intervistati ritiene infatti “poco” attendibili le informazioni sugli orari di transito dei mezzi pubblici fornite dalle tabelle orari in corrispondenza delle fermate, e il 25,1 per cento valuta allo stesso modo quelle fornite dalle paline più moderne che prevedono, con una buona dose di precisione, l’arrivo del mezzo.

Sono ritenute “abbastanza” attendibili le informazioni fornite dalle tabelle orari e dalle paline elettroniche in corrispondenza delle fermate, rispettivamente nel 26,3 per cento e nel 26 per cento dei casi. Il dato più interessante sembra essere rappresentato da coloro che, intervistati sulla attendibilità delle informazioni degli strumenti multimediali di ultima generazione, non hanno saputo o non hanno voluto rispondere (55,6 per cento). È evidente che si tratta di sistemi che la maggioranza degli utenti sta ancora sperimentando e a cui guarda ancora con perplessità, ma che iniziano ad affermarsi in maniera importante nel futuro prossimo della comunicazioni e dei trasporti. I disservizi che i fruitori del servizio di trasporto pubblico incontrano maggiormente durante i loro percorsi riguardano l’affollamento (66,3 per cento) e il mancato rispetto degli orari (61,6 per cento). Il resto dei disagi segnalati è prevalentemente legato ai fastidi che derivano dall’affollamento (rumorosità, 60,4 per cento; cattiva aerazione, 56,2 per cento). La maggioranza degli utenti dei mezzi pubblici ritengono che il costo del servizio superi la qualità dello stesso: il 52,2 per cento è di questo avviso. Nel 45,3 per cento dei casi si sarebbe disposti a spendere di più per una maggiore qualità del servizio offerto dal trasporto pubblico. Considerando questo dato e quello di chi (il 26,1 per cento) pagherebbe di più per una maggiore frequenza del servizio, si deduce una generalizzata insoddisfazione del sistema dei trasporti.

Solo un timido 7,1 per cento degli utenti si affaccia infatti a sostenere di esserne soddisfatto sotto i diversi aspetti. “L’Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e Trasporti – sottolinea il Direttore dell’Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti, Carlo Tosti – costituisce un punto di riferimento per operatori e Istituzioni nell’analisi dei fenomeni trasportistici. La presenza nell’Osservatorio dell’industria, delle associazioni di categorie della consulenza strategica sta

consentendo all'Eurispes di coniugare approccio scientifico nella descrizione degli scenari e pragmatismo nella formulazione delle soluzioni. Una migliore regolamentazione a livello nazionale andrebbe incontro alle aziende, che in questo modo non sarebbero costrette ad adeguare strategie e tecnologie ai diversi contesti cittadini, con positive conseguenze in termini di tempi e costi di realizzazione.

Ciò che l'Osservatorio può rendere visibile attraverso questo primo rapporto ma, direi, con questo diverso approccio, accademico e imprenditoriale, è la percorribilità delle soluzioni stesse alla luce della maturità del sistema produttivo rappresentato dai nostri associati. In uno scenario di risorse scarse riteniamo indispensabile porre in evidenza strategie sostenibili, magari vincenti in altri contesti omogenei, evitando però le forzate trasposizioni esterofile non compatibili con le nostre specificità. Attraverso questo primo rapporto – conclude Carlo Tosti – intendiamo individuare quei costi esterni che, se abbattuti, consentano alle Amministrazioni di guidare il cambiamento nei consumi di trasporto attraverso premialità e non attraverso le sole leve sanzionatorie”.

Consulta la [sintesi del Libro Bianco Trasporti](#)[/dc]