

"SPREAD" MOBILITÀ: INDAGINE ACI-FONDAZIONE CARACCIOLO
"BELLE MA INVIVIBILI":
CITTÀ ITALIANE NELLA MORSA DI CONGESTIONE, INQUINAMENTO E INCIDENTI
IL TRAFFICO COSTA 5 MILIARDI DI EURO NELLE 6 CITTÀ PIÙ POPOLATE

(RM:2.3mld€; MI: 794mld€; NA: 593mld€; PA: 542mld€, TO: 495mld€; GE: 280mld€)

Nella Capitale la congestione costa 1.000 euro per automobilista
e più di 700 euro per ogni utente di bus
COSTO SOCIALE INCIDENTI: 401€ PER ABITANTE; 851€ A FAMIGLIA

(€ per abitante: MI 697; FI 585; RM 573; GE 561; BA 530)

ACI: SERVE UN "PROGETTO SPECIALE NAZIONALE PER LA MOBILITÀ URBANA"
50 MILIARDI DI INVESTIMENTI NAZIONALI E LOCALI IN 10 ANNI
PER TRASFORMARE LA MOBILITÀ URBANA DA COSTO SOCIALE A VOLANO DI SVILUPPO

Il più grande patrimonio storico e artistico dell'umanità è stretto nella morsa di traffico, inquinamento e incidenti: 5 miliardi di euro l'anno il costo della congestione nelle sole 6 città più popolate; una "tassa" di 850 euro a famiglia solo per gli incidenti stradali; 3 giorni all'anno persi nel traffico. Sono solo alcuni dei dati - tutt'altro che confortanti - che si ricavano da **"Muoversi meglio in città per muovere l'Italia"**, lo studio della **Fondazione Filippo Caracciolo**, il Centro Studi ACI, presentato questa mattina a Roma.

"Le condizioni della mobilità nelle nostre città sono un elemento di freno alla ripresa economica e alla vivibilità. Ci sono ritardi ultradecennali rispetto alle altre città europee da recuperare con un mix intelligente di scelte infrastrutturali, normative, urbanistiche e tecnologiche. Sono necessarie risorse nazionali e locali, ma soprattutto una forte e nuova volontà politica che metta la questione mobilità urbana al centro delle priorità nazionali." Lo afferma **Ennio Cascetta, presidente del comitato scientifico della Fondazione Caracciolo**.

"Le principali città italiane sono *belle ma invivibili* - dichiara **Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile Club d'Italia** - e pagano un altissimo spread-mobilità nei confronti degli altri centri europei a causa di traffico, incidenti e inquinamento. La ricetta dell'ACI è un progetto speciale nazionale per la mobilità urbana: 50 miliardi di euro in 10 anni, nuove regole, controlli efficaci e incentivi per le amministrazioni virtuose. L'80% dei fondi dovrà essere destinato a colmare lo spread infrastrutturale e di offerta del nostro trasporto urbano pubblico, il restante 20% coprirà gli investimenti per la messa in sicurezza dei punti critici, la promozione di servizi di *car e bike sharing*, il rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di veicoli elettrici, la realizzazione di piste ciclabili e l'introduzione di tecnologie per la *smart mobility*".

Ridurre lo squilibrio modale = ridurre i costi di congestione

Quella italiana è una **mobilità fortemente squilibrata**, affidata quasi esclusivamente all'auto, scelta ricorrente per il 59% delle persone contro una media europea del 35%. Uno squilibrio modale che è causa e conseguenza dell'elevato numero di auto per abitante. Più di 60 autovetture ogni 100 abitanti a Roma o Torino, a fronte di una media europea che non arriva a 40: Londra 36, Berlino 35, Madrid 32.

Nella Capitale il **costo della congestione supera i 2 miliardi di euro ogni anno: 1.005,91 euro per ogni automobilista; 722,75 euro per ogni utente del trasporto pubblico**. Nelle cinque città più trafficate, **il valore del tempo sprecato nel traffico è di oltre 5 miliardi di euro**, una cifra sufficiente a realizzare qualunque investimento necessario per colmare ritardi e carenze del nostro sistema dei trasporti urbani.

Città	Ore perse ogni anno nel traffico	Costo medio annuale procapite della congestione		Costo totale per città (valori in Euro)
		Automobilisti	Utenti del tpl	
Palermo	98,83	€ 1.137,48	€ 817,29	€ 542.661.573,33
Roma	87,39	€ 1.005,91	€ 722,75	€ 2.306.846.793,83
Milano	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 794.053.423,82
Napoli	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 593.206.819,83
Genoa	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 280.436.869,33
Torino	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 495.673.624,74
Totale città considerate				€ 5.012.879.104,89

Fonte: elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati TomTom, Heateo, Isfort, Euromobility, Eponam, 2012.

Dal “car sharing” al “living street”

Per migliorare le condizioni di trasporto urbano occorre: **orientare comportamenti** e domanda di mobilità, definire **tempi e orari per carico e scarico merci**, sostenere il **telelavoro**, **informatizzare** gli sportelli informativi, **delocalizzare** gli **uffici**, introdurre **incentivi per le imprese** che si consorzino per gestire l'approvvigionamento delle merci e **vincoli** per la pianificazione delle sedi.

Un contributo importante, anche dal punto di vista ambientale, deve venire dall'adeguata promozione di **car sharing** (con veicoli elettrici, ibridi o a metano) e **bike sharing** (le realtà italiane sono molto indietro rispetto alla media europea).

Tariffazione delle strade (road pricing) e della sosta, inoltre, vanno affrontate senza pregiudizi ideologici, in quanto capaci di produrre effetti importanti: redistribuzione dei flussi, ottimizzazione della velocità media, riduzione di consumi e inquinamento.

I trasporti, infine, possono contribuire al miglioramento urbanistico dei quartieri, attraverso misure che sottraggono strade pubbliche alla circolazione dei veicoli per restituirle ai pedoni **living street**. Tali aree nel tempo si popolano di negozi per lo shopping e il tempo libero, diventando luoghi di aggregazione.

Rilanciare il trasporto pubblico

Queste limitazioni dovranno essere controbilanciate da **politiche di rilancio dell'offerta di servizi di trasporto pubblico**, ad oggi **del tutto inadeguato a generare una mobilità intermodale efficiente e virtuosa**, anche perché **gli investimenti nei trasporti urbani sono crollati del 26% nel triennio 2008-2011**. **L'inefficienza del nostro TPL appare evidente da quasi tutti gli indicatori: età dei veicoli, velocità media** (a Roma è di 15,4 Km contro i 19 di Berlino e i 21 di Madrid), **costi chilometrici di esercizio** (oltre i 5 Euro a km: nettamente superiori alla media europea), **rapporto fra ricavi da bigliettazione e costi di esercizio**, dove gli introiti della bigliettazione riescono a coprire poco più del 30% dei costi, contro una media europea di oltre il 50% e punte di eccellenza (Regno Unito) superiori all'80%.

Altro discorso per le **reti metropolitane**: le meno estese in assoluto: Milano (92km) è al 14mo posto in Europa, Roma (41,5km) è in fondo alla classifica, ventesima e precede altre cinque città italiane: Napoli (17,8km), Torino (13,4), Brescia (13,1), Genova (7,1) e Catania (3,8). Numeri che scompaiono di fronte ai 436km di Londra, 293 di Madrid, 220 di Parigi 220 e 147 di Berlino. **Pochi chilometri** e, ovviamente, **poche stazioni**: 101 a Milano, 52 a Roma, 21 a Torino, 20 a Napoli, 17 a Brescia, 8 a Genova e 6 a Catania, mentre ce ne sono 315 a Londra, 303 a Parigi, 300 a Madrid e 173 a Berlino. **Pochi chilometri, poche stazioni e, inevitabilmente, pochi passeggeri**: 425 milioni l'anno a Milano e 309 mln a Roma contro i 507 milioni di Berlino, i 601 mln di Madrid, 1 miliardo e 171 milioni di Londra e 1 miliardo e 524 milioni di Parigi.

Dalle grandi opere alle opere utili: la chiave è il lean design

La parola d'ordine in fatto di Trasporto Rapido di Massa (TRM), però, non deve essere “grandi opere”, ma **lean design** (progettazione “snella”): infrastrutture minime e vetture metropolitane leggere, anche senza conducente, che permettono riduzioni significative sia dei costi di costruzione che di gestione. Rispetto alle linee metropolitane, quelle tranviarie hanno infatti costi ridotti e minori tempi di realizzazione. Le nuove vetture hanno velocità di percorrenza molto vicine alla metropolitana e capacità di trasporto viaggiatori comunque elevate.

Niente smart city senza smart mobility

La mobilità urbana del terzo millennio non può prescindere dall'utilizzo diffuso di strumenti di infomobilità. Strumenti che, con investimenti finanziari contenuti, possono portare notevoli benefici: 10% di consumi ed emissioni in meno, riduzione del 20% i tempi di viaggio e del 50% delle code. Le tecnologie ITS possono, inoltre, essere utilizzate nella lotta al contrasto delle violazioni stradali e nella promozione del trasporto pubblico.

Programmazione e controllo per evitare i falsi amici

Ogni soluzione o proposta, prima di essere giudicata per la sua validità, dovrà essere valutata per la sua coerenza, ricondotta a sistema e vagliata in base all'idoneità a correggere le principali criticità urbane, ai suoi effetti a lungo termine, alla coerenza con l'insieme delle altre misure, alle ricadute su turismo, qualità dell'aria, vivibilità dei quartieri, ai costi ambientali ed economici e a tutti gli aspetti che qualificano il vivere urbano.

Troppo spesso le scelte di intervento sul traffico urbano, ma anche sugli investimenti e le localizzazioni urbane, avvengono senza uno studio accurato sulle conseguenze che possono arrivare ad annullare gli effetti delle misure stesse. In questo caso si parla di falsi amici dalla mobilità urbana.

Una programmazione alla quale dovrà seguire un controllo effettivo ed efficace. In altri ambiti come quelli urbanistici, la violazione di regole di pianificazione comporta l'applicazione di norme penali, mentre in materia di trasporti siamo ancora in presenza di norme senza sanzioni. Le risorse del progetto speciale *“mobilità urbana”* dovranno essere disponibili per le sole città che dimostreranno la coerenza e l'efficacia delle scelte adottate.