

LE LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE PREDISPOSTE DALLE AMMINISTRAZIONI COMUNALI. UNA RICOGNIZIONE

SCENARI SULLA MOBILITÀ IN SICUREZZA NELL'EUROPA A 25

**Indagine previsionale realizzata dalla S3.Studium
su incarico della Fondazione “Filippo CARACCIOLO”**

NOVEMBRE 2004



L'indagine è stata realizzata, sotto il coordinamento della Direzione Studi e Ricerche dell'ACI, dalla Fondazione "Filippo CARACCIOLO" in collaborazione con la S3.STUDIUM S.r.l.

INDICE

Premessa..... Pag. 5

Nota metodologica..... » 7

CAPITOLO 1

Scenario globale e tendenze europee..... » 10

Economia, politica e mobilità..... » 10

La mobilità in prospettiva europea..... » 12

Geografia europea della sicurezza..... » 16

CAPITOLO 2

L'economia della mobilità..... » 19

Sviluppo economico e trasporti..... » 19

La mobilità come sistema..... » 20

Le tendenze di comparto..... » 21

CAPITOLO 3

Le problematiche ambientali e della sicurezza..... » 24

L'evoluzione del danno ambientale..... » 24

Sicurezza e incidentalità..... » 25

CAPITOLO 4

Le innovazioni	Pag. 28
<i>La tecnologia.....</i>	<i>» 28</i>
<i>Le trasformazioni organizzative.....</i>	<i>» 30</i>
<i>L'innovazione economica.....</i>	<i>» 32</i>
<i>Gli ostacoli all'innovazione</i>	<i>» 33</i>

CAPITOLO 5

Individui e sicurezza.....	» 35
<i>La scelta modale.....</i>	<i>» 35</i>
<i>Atteggiamenti e comportamenti individuali</i>	<i>» 37</i>
<i>L'evoluzione di incidenti e patologie.....</i>	<i>» 39</i>

CAPITOLO 6

Le politiche pubbliche.....	» 40
<i>Le leve economiche</i>	<i>» 40</i>
<i>Strumenti normativi e controlli.....</i>	<i>» 41</i>
<i>Infrastrutture, tecnologie e ambiente</i>	<i>» 42</i>
<i>Il rinnovamento delle flotte</i>	<i>» 43</i>
<i>Politiche del territorio.....</i>	<i>» 43</i>
<i>Il rapporto con i cittadini</i>	<i>» 44</i>

Premessa.

I temi della mobilità e della sicurezza stradale sono entrati con forza nell'agenda politica dei Paesi europei, chiamati a dare attuazione alle misure predisposte a livello Comunitario.

La consapevolezza che i trasporti rappresentano l'elemento cardine della moderna economia ha spinto la Commissione Europea a pubblicare un primo libro bianco nel dicembre 1992 ("Lo sviluppo futuro della politica comune di trasporti"), incentrato sull'apertura del mercato dei trasporti.

L'osservazione della permanenza di alcune criticità, in particolare la crescita squilibrata nelle diverse modalità di trasporto, la congestione dei principali assi di collegamento sovranazionali e i crescenti problemi ambientali con ripercussioni sulla salute dei cittadini, in una prospettiva di crescita della domanda di trasporto nell'Unione Europea, ha portato il Legislatore europeo a pubblicare nel 2001 un secondo libro bianco ("La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"), contenente una serie di precise proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti.

Nel frattempo, i crescenti volumi di traffico stradale, sia per la mobilità delle persone sia per la mobilità delle cose, hanno reso necessario un maggior impegno rispetto ai temi della sicurezza nella circolazione.

Anche se a livello generale gli indicatori di sicurezza sono migliorati negli ultimi trent'anni, l'Unione Europea si è posta recentemente l'ambizioso obiettivo di dimezzare il numero dei morti entro il 2010 ("Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa"), nella convinzione che la situazione attuale resta socialmente insostenibile.

In questo contesto, la Fondazione Filippo CARACCILO ha promosso un'indagine relativa agli scenari sulla mobilità in sicurezza nell'Europa allargata

La ricerca, condotta con il metodo DELPHI e realizzata in collaborazione con la S3.Studium, si propone di delineare gli scenari previsionali delle dinamiche di sviluppo della mobilità nei prossimi anni, partendo dall'analisi di alcuni ambiti di indagine, quali l'economia della mobilità, le problematiche ambientali e della sicurezza, le innovazioni tecnologiche attese, l'analisi dei comportamenti dei cittadini.

Il quadro previsionale così costruito può rappresentare un punto di riferimento per la definizione di politiche pubbliche comunitarie e nazionali, che non si limitino ad affrontare situazioni critiche nel breve periodo, ma che si traducano in una serie di misure strutturali.

Per quanto riguarda le politiche nazionali, infatti, la possibilità di delineare i modelli di mobilità in sicurezza per i prossimi anni può permettere di impostare coerenti strategie correttive o di supporto rispetto a temi quali il trasporto pubblico locale, le politiche fiscali relative al bene automobile, il trasporto delle merci, la corretta pianificazione delle infrastrutture viarie, ecc.

Con riferimento, invece, alle politiche comunitarie, l'ingresso dei nuovi paesi nell'Europa se da una lato rappresenta una opportunità di espansione del mercato comune, con le evidenti conseguenze in termini di benefici per i consumatori, dall'altro rischia di condizionare i livelli di sicurezza nella mobilità.

La scarsa e obsoleta dotazione infrastrutturale, la presenza di un parco veicolare piuttosto anziano, l'esigenza di armonizzare le normative relative alla circolazione stradale e, soprattutto, al trasporto professionale, la mancanza di una adeguata cultura della sicurezza, sono solo alcuni degli elementi critici che, se non opportunamente affrontati, rischiamo di rallentare il percorso comunitario verso una mobilità caratterizzata da alti standard di sicurezza.

In questo spirito, l'indagine della Fondazione CARACCIOLO può rappresentare, ci auguriamo, un utile strumento di supporto nella definizione di politiche pubbliche rispetto a temi particolarmente complessi che necessitano di scelte di lungo periodo.

DIREZIONE STUDI E RICERCHE ACI

NOTA METODOLOGICA.

Obiettivi e metodologia.

Il presente rapporto contiene i risultati dell'indagine DELPHI sul futuro della sicurezza della mobilità in Europa.

Vista l'impossibilità di comprendere a fondo le dinamiche di tale settore avendo come solo riferimento la situazione italiana, si è scelto di indirizzare lo studio sul panorama europeo e di coinvolgere nell'indagine anche esperti provenienti da altri Paesi d'Europa.

Lo scenario sul futuro della sicurezza della mobilità si è avvalso di una variante del metodo DELPHI.

Caratteristica peculiare del metodo è la consultazione – in più fasi ed in modo rigorosamente separato ed anonimo – di un gruppo di esperti, al fine di ricavare previsioni basate sulla convergenza delle opinioni circa il futuro dei problemi o fenomeni considerati.

Per questo progetto è stata adottata una procedura di consultazione in due stadi di un gruppo interdisciplinare di sette esperti.

Le fasi della consultazione.

Nella prima fase, ogni esperto ha prodotto in modo libero alcune previsioni relative ai singoli ambiti di indagine, a partire da domande aperte e sulla base delle proprie competenze scientifiche e professionali.

Nella seconda fase, le previsioni di base sono state elaborate, tradotte in nuclei previsionali (*items*) e sottoposte al giudizio degli esperti.

Ognuno di loro ha così avuto la possibilità di analizzare e valutare le opinioni degli altri, potendo eventualmente riconsiderare e modificare anche le proprie posizioni iniziali.

Per conferire maggiore stabilità alla costruzione dello scenario, la fase finale dell'analisi si è concentrata sulle aree di maggiore convergenza: su quelle previsioni, cioè, che hanno raccolto un alto grado di consenso (o dissenso) sulla probabilità di accadimento.

Per questa indagine si è scelto di utilizzare solo le ipotesi che raggiungevano il consenso una maggioranza netta degli esperti (almeno due voti di differenza), scartando tutte le indicazioni sulle quali vi era maggiore incertezza.

Il quadro previsionale ha potuto così utilizzare appieno le potenzialità di un vero e proprio “confronto di gruppo”, arricchito dai diversi punti di vista e dalle diverse competenze, reso dialettico dai successivi stadi di interrogazione, nel rispetto della specificità di ciascun contributo.

Le dimensioni indagate.

L'indagine previsionale ha focalizzato l'attenzione sulle seguenti questioni:

- l'influenza dei fattori esterni alla mobilità;
- l'economia dei trasporti;
- l'innovazione nel campo dei trasporti;
- politiche pubbliche;
- atteggiamenti e comportamenti delle persone;
- impatto ambientale;
- salute, incidentalità e aspetti assicurativi;
- differenze fra Paesi europei.

La composizione del panel.

Riguardo alla composizione del panel, l'indagine si è avvalsa della collaborazione di un gruppo qualificato di prestigiosi esperti diversi tra loro per disciplina e per collocazione scientifico-culturale.

Il mosaico previsionale è stato così composto con l'apporto di esperti di provenienza, formazione ed orientamento ideologico estremamente eterogenei, allo scopo di ottenere una visione globale del fenomeno in esame.

Del gruppo hanno fatto parte:

- Carlo BENEDETTO

Professore ordinario di Teoria delle Infrastrutture Viarie, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile (Università ROMA TRE). Membro del Direttivo della Società italiana di Infrastrutture Viarie (S.I.I.V.).

- Sascia CANALE

Professore Ordinario di “Costruzioni di Strade, Ferrovie ed Aeroporti” presso l'Università di Catania, Facoltà di Ingegneria. Presidente della AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico). Amministratore Delegato della TECNIC CONSULTING ENGINEERS S.p.A.

– Andrea COSTANZO

Professore di Ortopedia e Traumatologia all'Università di Roma LA SAPIENZA. Docente di Traumatologia della Strada nelle Università di Roma LA SAPIENZA e TOR VERGATA e nell'Università di Bologna. Presidente di SOCI.TRA.S. (Società Italiana di Traumatologia della Strada).

– Willi HÜSLER

Professore della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Sassari, sede di Alghero, Dipartimento di Architettura e Pianificazione. Svolge da anni un'intensa attività di consulenza e di ricerca in tutta l'Europa nel campo del traffico con particolare attenzione al rapporto tra traffico e città.

– Jesús Monclús GONZÁLEZ

Capo del dipartimento della sicurezza stradale (SEGURIDAD VIAL) del R.A.C.E. (Real Automovil Club de Espana). Segretario dell'Osservatorio FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil).

– Marco PONTI

Docente di Economia dei Trasporti presso il POLITECNICO di Milano. Esperto della Commissione Europea sulla standardizzazione tecnologica delle ferrovie AV Europee. Membro del Comitato Scientifico di FEDERTRASPORTO (Confindustria).

– Roger VICKERMAN

Docente di European Economics presso l'Università del Kent (UK), e direttore del C.E.R.T.E. (Centre for European, Regional and Transport Economics). È inoltre direttore del KENT CENTRE FOR EUROPE, un Centro di Eccellenza JEAN MONNET.

CAPITOLO 1

SCENARIO GLOBALE E TENDENZE EUROPEE.

ECONOMIA, POLITICA E MOBILITÀ.

Supercrescita, supermobilità.

Nei prossimi cinque anni, la mobilità globale resterà strettamente legata ai ritmi della crescita economica, indipendentemente dai prezzi del petrolio, anzi, influenzando pesantemente su essi.

Sarà soprattutto la crescita economica di alcuni Paesi dell'Asia (come ad esempio la Cina) che renderà difficoltoso il soddisfacimento della domanda di petrolio di tutti i mercati.

Petrolio: "shock and awe".

La conflittualità nel mondo arabo, inoltre, provocherà nei prossimi anni nuovi *shock* petroliferi.

Il prezzo del petrolio aumenterà in misura significativa poiché i Paesi produttori del Medio Oriente non riusciranno a controllare l'attuale situazione di instabilità (Iraq e terrorismo di matrice islamica).

La minaccia del terrorismo internazionale resterà impossibile da sradicare o anche da controllare adeguatamente, ma non arriverà a rappresentare nel periodo considerato, un problema per i trasporti di massa e locali.

La rapida ripetizione degli *shock* petroliferi favorirà un'*escalation* nella cultura ambientalista e anticonsumista, che resterà comunque priva di peso politico.

Nelle aree in cui si arresterà la tendenza al ribasso a lungo termine dei prezzi dei carburanti il cambiamento dei prezzi relativi sarà un elemento che inciderà su tutti i *trend*.

Questo cambiamento sarà effetto sia delle tendenze globali verso prezzi elevati del greggio, sia dello spostamento delle politiche in direzione del principio del pagamento diretto della fruizione stradale da parte dell'utenza (anziché del pagamento indiretto attraverso le imposte che vige nella maggior parte dei Paesi), attraverso varie forme di pedaggio e tariffe rapportate al traffico.

Europa: l'epoca delle scelte.

In Europa, comunque, l'aumento del prezzo del petrolio non porterà ad un significativo spostamento dal mezzo privato a quello pubblico.

In Europa, inoltre, il benessere economico significherà maggiori opportunità di miglioramento della sicurezza (grazie a ricerca e tecnologia).

Numerosi governi europei saranno costretti a scelte molto drastiche finalizzate a:

- limitare l'uso dell'auto;
- abbassare i limiti di velocità;
- migliorare le misure sulla sicurezza stradale e sulla prevenzione e riduzione dell'inquinamento.

Lo stesso tipo di politiche verranno promosse anche dalla Commissione Europea: l'auto a basso consumo diventerà un oggetto di legislazione, sia a livello nazionale che europeo, e saranno applicati sistemi di *bonus/malus*.

Mobilità confortevole.

Nell'arco di tempo considerato non si verificheranno mutamenti rivoluzionari nell'organizzazione sociale della mobilità.

Nei prossimi anni tenderà ad accentuarsi la congestione dei centri urbani intermedi, anche in rapporto alla concentrazione in ambito urbano delle attività lavorative e del conseguente incremento del pendolarismo.

Altri fatti rilevanti per l'Europa nel prossimo futuro saranno:

- l'invecchiamento della popolazione;
- l'aumento ulteriore del reddito, anche se a ritmi modesti;
- una ulteriore tendenza alla dispersione degli insediamenti, sia residenziali (seconde case, case con giardino ecc.) che produttivi.

In particolare, l'invecchiamento della popolazione europea avrà effetti assai intensi sul trasporto:

- aumenterà il bisogno di un trasporto confortevole e accompagnato da servizi;
- diverrà consistente la domanda del trasporto ferroviario ad alta velocità.

Va comunque sottolineato che, allo stesso tempo, non verrà contrastata la diffusione dei voli *low cost*.

LA MOBILITÀ IN PROSPETTIVA EUROPEA.

Più numerosi, più ricchi, più mobili.

L'allargamento dell'Unione e l'apertura della porta dei Balcani riproporranno le classiche problematiche di tutti gli ampliamenti: più mobilità e meno omogeneità.

L'integrazione dei Paesi del Nord-Est – con un basso costo della mano d'opera e un alto livello d'educazione scolastica, ma poche esperienze imprenditoriali e terziarie – favorirà un'ulteriore concorrenza alla produzione industriale dei Paesi "ricchi", causando un aumento delle pressioni competitive in molti settori del trasporto e un incremento del trasporto di merci.

I maggiori tassi di sviluppo economico dei nuovi Paesi UE, indurranno un notevole aumento dei consumi e quindi della mobilità di merci e persone.

A ciò contribuiranno, oltre agli investimenti dagli altri Paesi UE e dal resto del mondo, gli aiuti comunitari.

L'aumento della mobilità si verificherà in primo luogo nei 10 nuovi Paesi e via via negli altri.

Il fattore che avrà maggior influenza sulla mobilità sarà la rapida crescita dei redditi nei nuovi Stati membri della UE.

Questo fattore sarà alla base della sostenuta motorizzazione in tali Paesi, cosicché in essi la proprietà dell'automobile si avvicinerà moltissimo ai livelli europei.

Un'altra importante influenza sulla mobilità nei Paesi dell'Est verrà dal rapido spostamento dalla rotaia alla gomma nel trasporto merci – frutto dei forti cambiamenti di orientamento del settore trasporti degli ultimi 15 anni – e a ciò contribuirà anche la scarsa qualità dei servizi ferroviari dell'Europa dell'Est.

L'allargamento dell'Europa genererà quindi un aumento della mobilità della forza lavoro, delle merci e dei flussi turistici, ma senza condizionare significativamente i livelli di sicurezza della mobilità stessa.

– Da un lato, nel periodo considerato, infatti, le strade dell'Est resteranno malsicure a causa della presenza di un parco vetture caratterizzato dalla compresenza di veicoli vecchi e nuovi, e per via delle infrastrutture che rimarranno obsolete, con conseguenti problemi di sicurezza.

– D’altro lato, la spinta concorrenziale si tradurrà presto in un adeguato aumento della spesa per la sicurezza.

Europa, attore globale.

Nell’arco di tempo considerato, gli attori principali nella definizione delle politiche pubbliche nell’UE saranno gli Stati, in un quadro di armonizzazione di regole e politiche.

Nonostante questo, la politica europea – come riflesso delle richieste dei cittadini – giocherà sempre un ruolo chiave sia in aspetti generali, quali l’accordo di KYOTO, che in aspetti particolari, come i pedaggi stradali.

Relativamente ai temi di più ampia portata, il ruolo dell’UE acquisterà maggiore rilevanza, poiché essa agirà con più convinzione per conseguire gli standard di KYOTO.

La UE deciderà e spiegherà chiaramente ai propri cittadini le proprie politiche in merito all’accordo, alla protezione ambientale e alla diversificazione delle fonti energetiche, e varerà misure che prevederanno la conformità dei prodotti importati con le proprie leggi ambientali e sul lavoro.

Prospettive di liberalizzazione.

La UE agirà per liberalizzare realmente una serie di settori, ed in particolare i trasporti ferroviari ed i regimi concessori (autostrade, ecc.).

La Commissione Europea varerà la direttiva sul trasporto pubblico locale, che sarà però annacquata nei contenuti di liberalizzazione e quindi poco incisiva.

Sarà inoltre varato un accordo “continentale” con gli USA sulla liberalizzazione dei servizi aerei di lunga distanza.

I processi di liberalizzazione sconteranno inoltre ostacoli impropri, a motivo di false considerazioni di socialità.

Infatti, la “socialità” che interesserà i decisori politici sarà la tutela degli addetti dei grandi monopoli nazionali, che continueranno a votare compatti.

Nella grande maggioranza delle gare per i servizi di trasporto collettivo banditi dopo le privatizzazioni, a vincere saranno gli *incumbent*, per via della possibilità di presentare costi inferiori e del profilo assai più qualificato degli addetti.

Inoltre, il processo di privatizzazione renderà sempre più difficile imporre antieconomici "obblighi di pubblico servizio" agli operatori.

Qualità infrastrutturale.

Da qui a cinque anni, le reti europee di trasporto saranno ampliate e rese sicure e compatibili con l'ambiente e la salute pubblica.

Nell'UE allargata si rivolgerà un forte interesse allo sviluppo dell'infrastruttura e saranno utilizzati incentivi e finanziamenti per promuoverne l'innovazione e lo sviluppo.

Tale interesse sarà comprensibile sotto il profilo dell'esigenza di qualità, ma avrà un impatto problematico in termini quantitativi, poiché regnerà l'ingiustificata convinzione che una migliore infrastruttura possa promuovere di per sé una maggiore convergenza (unità) sul piano della performance economica delle varie regioni.

L'Europa continuerà comunque a soffrire, alla fine del periodo in esame, di una considerevole carenza di infrastrutture, soprattutto in termini qualitativi, e ciò sarà ancor più vero per i 10 Paesi recentemente entrati.

Corridoi mal disegnati.

In questo contesto, lo sviluppo dei corridoi paneuropei avrà un impatto del tutto trascurabile (tranne che sulle già esauste finanze pubbliche), per alcuni motivi concomitanti:

- innanzitutto, la maggior parte delle infrastrutture previste sarà operativa tra più di cinque anni;
- inoltre, la percentuale di capacità aggiunta alle reti esistenti sarà limitatissima (a differenza di quanto sarebbe in Paesi in via di sviluppo).

Alcune opere in particolare saranno di dubbia utilità trasportistica, cioè mancheranno di rispondere a carenze di offerta e risponderanno piuttosto ad esigenze di immagine e di prestigio; sarà questo il caso, ad esempio, del ponte sullo stretto di Messina, ma soprattutto del tunnel del Frejus, attraverso cui transitano oggi 9 milioni di tonnellate/anno, a fronte di una capacità esistente (senza nuovo tunnel) di 20 milioni di tonnellate/anno.

Inoltre, lo sviluppo dei corridoi paneuropei avrà l'effetto di accentuare alcuni dislivelli di sviluppo economico in Europa, spostando gli scambi economici lungo le direttrici che mostreranno la maggiore efficacia e rapidità di miglioramento infrastrutturale.

Lo squilibrio modale.

A livello europeo saranno sviluppati obiettivi e politiche di diversificazione delle modalità di trasporto: si raggiungerà un accordo sugli indicatori di qualità nel settore e questo permetterà di monitorare la situazione del settore dei trasporti pubblici.

All'interno di una UE allargata, si concentrerà l'attenzione anche sull'aumento del traffico di veicoli pesanti per il trasporto delle merci con i relativi rischi.

Le politiche descritte nei documenti programmatici per la riduzione del traffico su gomma saranno effettivamente attuate, ma nel lungo termine.

Il mito del riequilibrio modale rappresenterà quindi il criterio guida delle politiche di trasporto, ma l'Unione Europea sarà incapace di superare la prevalenza dei particolarismi nazionali sull'interesse più generale.

Si affermerà infatti un decentramento esercitato dagli Stati nazionali a vantaggio delle Amministrazioni locali – come in Italia – ma ciò rappresenterà una difficoltà, a causa dell'impossibilità del comparto del trasporto ad essere confinato territorialmente.

Anche i piani per l'ottimizzazione delle esigenze di trasporto per motivi di lavoro saranno gestiti dai governi nazionali.

Gli spostamenti di lavoro saranno soggetti ad una valutazione ambientale e di sicurezza (ma ciò si realizzerà solo verso la fine dell'attuale decennio).

In termini generali, verrà scoraggiato il trasporto individuale; ma va considerato che sarà soprattutto la capacità delle nazioni e dell'UE di garantire la sicurezza delle varie tipologie di trasporto, a condizionare la scelta del tipo di trasporto da parte di molti viaggiatori.

Un fattore che inizierà viceversa ad avere un effetto evidente a livello paneuropeo, sarà la graduale introduzione di restrizioni al traffico nelle aree urbane: nelle città europee crescerà la rilevanza delle tariffe d'uso delle infrastrutture, si diffonderanno misure come la London Congestion Charge e le restrizioni parigine all'uso di veicoli sportivi 4x4 di grandi dimensioni durante i giorni di elevato inquinamento.

La mobilità sarà il requisito/fattore limitante delle misure legislative in materia di pianificazione urbanistica, che si concretizzeranno a livello dei singoli Paesi.

Le esigenze di trasporto degli utenti vulnerabili, anziani e disabili non saranno al centro di queste politiche.

GEOGRAFIA EUROPEA DELLA SICUREZZA.

Modelli di mobilità.

La mobilità nel contesto europeo evolverà in modo difforme nelle diverse realtà nazionali, a causa della variabile influenza dei fattori che determinano le condizioni di sviluppo della mobilità stessa.

In uno scenario di breve periodo (cinque anni) mancheranno di modificarsi sensibilmente le attuali linee di tendenza, basate – anche per quanto riguarda la sicurezza dei trasporti – sul ruolo fondamentale assunto dall'efficienza dei sistemi e delle reti.

I fattori che influenzeranno maggiormente le dinamiche di medio periodo sono da individuare:

- nella posizione centrale o periferica dei singoli stati;
- in una riorganizzazione della mobilità interna capace di risolvere le attuali anomalie funzionali dei sistemi di trasporto;
- nel corretto governo dei fenomeni concorrenziali che caratterizzeranno le relazioni extracomunitarie, con specifico riferimento al trasporto merceologico.

Nel campo dei trasporti terrestri l'obiettivo dell'integrazione europea farà passi avanti, ma resterà ben lontano dall'essere raggiunto:

- permarrà infatti una certa omogeneità in materia di parco veicolare;
- ma resisteranno le difformità delle attitudini comportamentali nell'utilizzo dei mezzi di trasporto (che derivano da un diverso approccio culturale verso questa materia da parte delle diverse popolazioni che compongono l'Unione);
- la stessa sicurezza della circolazione stradale continuerà a presentare statistiche molto differenziate per i vari Paesi dell'Unione;
- la ripartizione modale presenterà valori che si discosteranno anche considerevolmente da un Paese all'altro.

Le determinanti della sicurezza.

La sicurezza della mobilità farà maggiori progressi nei Paesi che investiranno di più nel comparto dei trasporti.

La partecipazione ai fondi europei per la ricerca in materia di sicurezza stradale influenzerà soprattutto i nuovi 10 Stati dell'Europa unita.

In Europa permarranno forti differenze tra Paese e Paese nei tassi di incidenti e in particolare nelle percentuali delle vittime, tra morti e feriti, degli incidenti stradali.

Per ottenere progressi sul piano della sicurezza sarà infatti necessario conseguire non solo il miglioramento dell'infrastruttura, ma contemporaneamente anche il cambiamento degli atteggiamenti del pubblico.

I rischi di incidenti in modalità di trasporto diverse dall'automobile, diverranno maggiori mano a mano che l'infrastruttura comincerà a risentire della riduzione della manutenzione, indotta dai forti ridimensionamenti dei bilanci pubblici.

Leve e zavorre.

Nell'arco di tempo considerato, i fattori più influenti nel determinare le differenze nella sicurezza nei diversi Paesi dell'Unione, saranno (in ordine decrescente di importanza):

- 1) il punto di partenza (sarà più semplice raggiungere miglioramenti consistenti partendo da un livello scarso di sicurezza);
- 2) lo stato della rete stradale (manutenzione, percentuale di strade principali di alta qualità);
- 3) il rigore con cui verranno attuate le politiche per la sicurezza;
- 4) il livello di investimento nella sicurezza dei trasporti, rispetto all'aumento di mobilità;
- 5) l'impegno politico contro la carneficina sulle strade;
- 6) la maturità del processo di motorizzazione (i Paesi impegnati in un aumento progressivo del numero di veicoli per il trasporto di persone saranno più soggetti all'aumento del numero di incidenti).

Progressi assoluti e relativi.

In termini assoluti, i miglioramenti più consistenti entro il 2009 avverranno nei Paesi con le statistiche meno soddisfacenti nel campo della sicurezza dei trasporti: ciò riguarderà, fra i membri "storici" dell'UE, Paesi come la Grecia, il Portogallo e la Spagna.

I Paesi con un più elevato impegno politico e una strategia più chiara in relazione alla sicurezza stradale (come Svezia, Francia e Regno Unito) evidenzieranno comunque importanti miglioramenti relativi.

L'Italia continuerà ad avere, alla fine del quinquennio, un enorme deficit infrastrutturale, e questo si tradurrà in un livello di sicurezza più basso rispetto ad altri Paesi europei.

Nei nuovi 10 Paesi dell'Est che sono entrati nella Comunità Europea si verificherà il maggiore progresso della sicurezza della mobilità. In tali Paesi, dunque, gli incidenti stradali cresceranno meno che proporzionalmente alla motorizzazione – cioè aumenterà la sicurezza relativa e vi sarà un notevole miglioramento della percentuale di incidenti per chilometro – ma aumenterà il numero totale delle vittime.

Nei nuovi Paesi dell'Unione Europea, ancora lontani dalla saturazione, l'incidentalità sarà dunque ancora più vistosa, rispetto ai Paesi con economie più sviluppate.

In queste ultime, in funzione della rigorosità delle politiche adottate, si avranno anche risultati positivi in termini assoluti.

Dai nuovi membri dell'UE arriveranno però veicoli per il trasporto merci molto meno sicuri e più inquinanti di quelli presenti nell'Europa dell'Ovest, contribuendo così al peggioramento tanto ambientale quanto di sicurezza anche nei Paesi più progrediti.

L'impatto inquinante sarà più forte nei Paesi:

- più interconnessi economicamente;
- più lassisti nelle regole e nei controlli;
- che si trovano vicini ai nuovi membri dell'UE.

CAPITOLO 2

L'ECONOMIA DELLA MOBILITÀ.

SVILUPPO ECONOMICO E TRASPORTI.

La mobilità come merce.

Il rapporto tra il tasso di crescita del Pil e quello della mobilità rimarrà caratterizzato da una rilevante rigidità, che sarà impossibile modificare sensibilmente nel periodo considerato.

In particolare, questo fenomeno resterà evidente nel parallelismo fra Pil e trasporto merci.

Dal punto di vista della spesa, il problema del “*decoupling*” fra la crescita dell'economia e quella della mobilità smetterà di essere una questione centrale, poiché:

- il progresso e le innovazioni tecnologiche faranno abbassare il costo della mobilità;
- si punterà l'attenzione molto di più sull'attribuzione del giusto valore al trasporto da parte della società e quindi su una politica dei prezzi che sostenga il costo delle risorse richieste.

Le risorse richieste dal sistema di trasporto verranno, infatti, dai prezzi pagati dagli utenti, che saranno quindi costretti a valutare più di oggi se un particolare viaggio o una particolare spedizione valgono il loro prezzo.

Un esempio sarà il turismo (di vacanza), che nel quinquennio avrà oscillazioni diverse.

La mobilità delle merci.

L'apertura all'Est dell'Unione aumenterà gli scambi con Paesi in cui il valore aggiunto per unità di peso è meno elevato che non nel resto d'Europa.

In tutta l'UE, inoltre, si accentuerà l'organizzazione postfordista della produzione industriale (diffusione della subfornitura, creazione di reti di imprese, ecc.) e nei comparti in cui ciò si presenterà in misura più intensa, la mobilità crescerà più dello sviluppo del prodotto.

Aumenterà infine il ricorso al commercio elettronico, ma l'effetto sugli spostamenti non sarà quello di ridurli, bensì di razionalizzarli, nell'ambito di una stabilità del volume complessivo.

Per le merci il fenomeno del *decoupling* sarà dunque limitato, anche perché al crescere del valore aggiunto per unità di peso delle merci diminuirà l'incidenza del costo del trasporto sul costo totale di produzione.

La mobilità personale, fra diritto e piacere.

Nel quinquennio considerato, il realizzarsi di uno scenario di mobilità sostenibile sarà basato sulla riduzione delle esigenze di viaggio individuali e su un uso più efficiente delle infrastrutture disponibili.

In pratica, però, l'aumento del Pil intensificherà l'accesso al mercato del trasporto di fasce di popolazione che prima potevano permettersene uno assai più limitato.

L'auspicato fenomeno di *decoupling* avrà quindi effetti limitati sul traffico di passeggeri, poiché al diminuire della mobilità pendolare tenderà a crescere la mobilità per il tempo libero.

LA MOBILITÀ COME SISTEMA.

L'immobile sistema della mobilità.

Mancherà nel periodo 2005-2009 una riorganizzazione dell'intero sistema del trasporto che consenta di utilizzare la modalità più conveniente per ogni tipo di spostamento.

Tale mancanza di opportunità continuerà ad infliggere alla collettività costi impropri, per la necessità di supplire con una risposta inadeguata alle carenze dell'offerta di trasporto.

Si verificheranno infatti problemi di capacità sia su gomma, sia su ferro, soprattutto laddove il trasporto di persone (regionale, metropolitano, ecc.) di lunga percorrenza e il trasporto di merci risulteranno in sovrapposizione.

Questo fenomeno investirà in particolare le reti interregionali.

Il numero degli spostamenti quotidiani delle persone rimarrà pressoché costante, mentre aumenterà la lunghezza degli spostamenti. Inoltre, mancando alternative appetibili nel trasporto pubblico, aumenteranno anche le difficoltà delle reti stradali nelle zone densamente popolate.

Nel trasporto merci persisterà l'attuale distribuzione modale, indipendentemente dalla destinazione degli investimenti nel campo delle infrastrutture.

La scelta della modalità di trasporto, infatti, sarà slegata dalle carenze infrastrutturali e legata piuttosto a fattori funzionali quali l'affidabilità dei servizi, i tempi di resa e l'incidenza delle rotture di carico.

Investimenti: meno cemento, più sistemi.

Le tre macroaree che competeranno nel mercato globale (Stati Uniti, Europa ed Estremo Oriente) incentiveranno i rispettivi fattori di crescita, puntando fra l'altro su forti investimenti nel campo dei trasporti. Per quanto riguarda gli investimenti nell'UE, l'azione sarà rivolta alla realizzazione degli obiettivi delineati nei documenti programmatici (politica dei trasporti e sicurezza stradale).

Verrà varato un piano di investimenti supportato dal passaggio del costo dal contribuente all'utente, che rappresenterà una soluzione del problema della mobilità in grado di migliorare le ripercussioni sull'assetto urbanistico, l'ambiente e il welfare.

La crescita generale dei km/personone e km/tempo richiederà investimenti atti a garantire la mobilità delle persone e delle merci con dei sistemi più adatti dal punto di vista trasportistico, economico ed ambientale.

Dovranno essere sistemi superiori a quelli attuali, e "intelligenti" (cioè non solo cemento armato).

L'investimento parallelo su sistemi concorrenziali diventerà un lusso sempre più difficile da finanziare.

La pressione sui bilanci pubblici e la mancanza di robusti finanziamenti privati limiteranno peraltro i livelli degli investimenti in nuove infrastrutture, che cresceranno solo lievemente.

In particolare, il sistema stradale crescerà più di quello ferroviario, data l'estrema "divisibilità" delle infrastrutture (ogni chilometro di strada è utilizzabile, e crea nuova accessibilità, mentre per la ferrovia occorre un'intera linea nuova, e l'accessibilità aggiuntiva è limitata dalle stazioni).

LE TENDENZE DI COMPARTO.

Il "basso costo" vola più alto.

Le cause che determinano squilibri tra i diversi settori del sistema dei trasporti persisteranno nell'arco dei prossimi cinque anni.

Da qui al 2009, tutti i comparti del trasporto saranno in crescita, ma il settore che conoscerà uno sviluppo più rapido negli anni a venire sarà il trasporto aereo.

In particolare, la mobilità aerea *pro capite* sarà più elevata negli Stati membri geograficamente più periferici, a causa delle maggiori percorrenze.

Nell'Unione, il trasporto aereo per le merci proseguirà la sua tendenza di crescita, ma manterrà una quota marginale del mercato della movimentazione interna delle merci: sarà inefficace, in tal senso, la dichiarata volontà di perseguire una politica di riequilibrio modale.

Vi sarà un certo aumento dell'utilizzo dell'alta velocità ferroviaria che rappresenterà, rispetto al trasporto aereo, un mezzo sia sostitutivo che complementare.

L'alta velocità ferroviaria sarà però aggredita dal rapido diffondersi dei servizi aerei più economici, che continueranno a cambiare la geografia economica d'Europa.

I centri intermedi europei continueranno infatti ad investire risorse pubbliche nelle facilitazioni per le compagnie aeree *low cost*.

Nonostante questo, le compagnie tradizionali non ridurranno ulteriormente le differenze tariffarie.

Per proteggere le compagnie di bandiera, i governi nazionali continueranno a frapporre ostacoli di ogni tipo, anche se ciò sarà inutile per scoraggiare la tendenza favorevole ai *low cost*.

Mare e ferro: un'alleanza difensiva.

Alla fine del periodo 2005-2009 si comincerà a vedere un aumento considerevole sia nel trasporto su ferro, sia in quello marittimo (ma non la navigazione interna).

Tali aumenti, peraltro, saranno sensibili solo a causa dei modesti numeri di partenza che si registrano attualmente.

Si aprirà la strada ad una reale concorrenza nel comparto ferroviario, con compagnie straniere che effettueranno tratte locali; ciò comporterà una riduzione del costo del trasporto.

Aumenterà dunque il traffico su ferro, e un forte slancio in tal senso verrà da una decisa integrazione fra sistemi urbani ed extraurbani.

Tuttavia il sistema ferroviario sarà incapace di reggere il più intenso trasporto di merci che avrà luogo nell'UE allargata.

In generale, le ferrovie si limiteranno a "difendersi": invertiranno la tendenza al declino, riguadagnando quote di mercato, grazie soprat-

tutto a un aumento del comfort di viaggio e all'avvento di qualche nuovo servizio ad alta velocità.

Queste innovazioni avranno successo, ma la mobilità dei passeggeri rimarrà legata all'assetto del territorio ed agli stili di vita e di lavoro.

L'inevitabile automobile.

Il trasporto stradale continuerà a crescere e resterà sempre quello più utilizzato, per la mobilità tanto delle merci, quanto delle persone.

Pur in presenza di una crescita economica moderata, infatti, il trasporto su gomma rappresenterà il settore con i maggiori aumenti di volume, e questo sarà vero soprattutto per il trasporto delle merci.

Aumenteranno i proprietari di automobili e l'uso delle automobili stesse, soprattutto a causa della qualità generalmente scadente del trasporto pubblico e della difficoltà di mantenere sostenuti gli investimenti in questo settore (investimenti che saranno in crescita solo sull'intermodalità).

Nonostante questa crescita del comparto stradale, nel corso dei prossimi cinque anni il livello di servizio sulla rete non verrà adeguato alle esigenze della domanda, né dal punto di vista strutturale, né da quello sociale.

CAPITOLO 3

LE PROBLEMATICHE AMBIENTALI E DELLA SICUREZZA

L'EVOLUZIONE DEL DANNO AMBIENTALE.

L'emergenza globale.

L'evoluzione dell'impatto ambientale in Europa sarà globalmente positivo, anche se meno di quello che sarebbe possibile:

- da un lato, i Paesi di nuova acquisizione potranno accedere a veicoli più recenti e meno inquinanti;
- parallelamente, però, tenderanno ad aumentare i consumi (aumenti di cilindrata, aggiunta di dispositivi che assorbono energia) e le percorrenze.

Si verificherà però un'esplosione dell'industrializzazione e della motorizzazione privata in Russia, Cina ed India: su scala "planetaria" il bilancio sarà quindi negativo.

Anche se la sensibilità ambientale continuerà ad aumentare, gli aspetti ambientali del trasporto saranno spesso considerati un argomento propagandistico e di scarso interesse reale (per esempio, in merito agli accordi di KYOTO).

L'inevitabile crescita del danno ambientale.

Le condizioni che regolano oggi la mobilità di persone e merci non subiranno modificazioni significative nei prossimi cinque anni. In tale contesto, l'impatto ambientale a livello generale tenderà ulteriormente a crescere – soprattutto nelle grandi aree urbane – almeno per quanto riguarda gli aspetti che più direttamente condizionano:

- la qualità dell'aria;
- il rumore.

I problemi di danno ambientale connessi al trasporto aereo saranno ritenuti significativi in relazione ai presunti benefici economici. La legislazione, dunque imporrà o incentiverà costruzione di aeromobili con motori meno inquinanti, così com'è avvenuto per il mercato degli autoveicoli.

I problemi in aumento saranno:

- il consumo di spazi;
- l'emissione di anidride carbonica (per l'effetto sul clima);

- la scarsità del carburante;
- i rumori.

Aumenteranno i km percorsi con mezzi a combustione (auto e camion) e il consumo di carburante.

Tuttavia, le tecniche e la progressiva regolamentazione porteranno alla riduzione dei gas tossici risultanti della combustione non perfetta e delle particelle.

Continuerà il conflitto tra:

- la maggior efficienza ambientale dei veicoli e dei carburanti;
- e l'aumento delle potenze, dei chilometraggi e degli accessori che assorbono energia.

In generale, dunque, l'impatto ambientale del trasporto per veicolo/km migliorerà, perché aumenteranno i veicoli che applicano miglioramenti tecnici, con conseguente minor produzione di anidride carbonica, composti dell'azoto ed emissioni di particolato.

Questo dato, unito alla tassazione sempre più mirata dei veicoli e dei carburanti in rapporto alle emissioni, renderà possibile contenere i livelli totali di emissioni nonostante l'aumento dei volumi di traffico.

Viceversa, non vi sarà apporto significativo dal fatto di percorrere strade migliori.

SICUREZZA E INCIDENTALITÀ.

Si concretizzerà nei prossimi anni una drastica riduzione del rischio relativo d'incidenti e di un aumento della sicurezza nell'insieme delle forme di trasporto, ma con significative differenze modali.

Il viaggio in sicurezza.

L'aereo potrà essere considerato un modo di trasporto intrinsecamente sicuro.

Per il modo aereo, a causa del recente calo di incidenti, sarà dunque possibile ottenere ulteriori progressi della sicurezza, ma solo di tipo relativo.

Non si verificheranno incrementi nel numero di incidenti in cui saranno coinvolti centinaia di passeggeri, vale a dire dell'incidentalità relativa a:

- treni ad alta velocità;
- grandi aerei di linea.

Per il modo ferroviario il problema dell'incidentalità sarà statisticamente irrilevante, ma proseguirà un uso strumentale degli incidenti agli occhi della pubblica opinione.

Va notato peraltro che il numero di incidenti sarà in relazione, fra l'altro, alla privatizzazione delle ferrovie.

Le strade del rischio.

Nel grande settore dei trasporti, il comparto stradale resterà quello a rischio dal punto di vista della sicurezza; e continuerà perciò a raccogliere la maggiore attenzione per ridurre quanto più possibile il livello di pericolosità.

Nei cinque anni considerati, tuttavia, tale livello resterà ancora molto elevato.

Per il modo stradale la sicurezza unitaria (cioè per unità di traffico) aumenterà, mentre diminuirà quella assoluta (a causa dell'aumento del numero totale di decessi e di incidenti).

L'ambiente, la sicurezza e la salute – fattori irrinunciabili di crescita – saranno a rischio, anche a causa della mancanza di interventi sulle reti esistenti.

La lentezza degli investimenti, infatti, condiziona negativamente la qualità della vita, soffocando la domanda con un'offerta impropria.

Vi saranno infatti sostanziali progressi nell'ambito della produzione dei veicoli stradali, mentre permarranno gravissime lacune, in termini di sicurezza, nel settore infrastrutturale.

In campo stradale, dunque, gli elementi di insicurezza continueranno nei prossimi anni a dipendere soprattutto dalle condizioni di esercizio (densità veicolare) della strada, ma anche dalle sue caratteristiche strutturali, ed in particolare da:

- la geometria;
- la pavimentazione;
- i sistemi di ritenuta;
- l'illuminazione.

I livelli di sicurezza nel trasporto su strada si avvantaggeranno sensibilmente, grazie ad alcune iniziative che verranno attuate entro il 2010:

- si diffonderanno alcune tecnologie di *e-Safety*;
- si darà migliore attuazione alle misure di controllo dei comportamenti rischiosi;

– vi sarà una maggiore partecipazione del settore della sanità pubblica e delle organizzazioni sociali.

I meccanismi di repressione delle infrazioni rimarranno viceversa inadeguati.

In compenso non verranno concessi aumenti di velocità, evitando gli effetti anche in termini ambientali, nonché di legittimare ulteriori aumenti di potenza dei veicoli.

Complessivamente l'incidentalità relativa sarà dunque diminuita dalle politiche per la sicurezza, che riusciranno a contrastare i fattori che spingeranno in direzione di un aumento.

CAPITOLO 4

LE INNOVAZIONI.

LA TECNOLOGIA.

La sfida dell'integrazione.

Le innovazioni efficaci saranno soprattutto quelle che daranno risultati in breve, anche se limitate, poiché avranno valore d'esempio e ne traineranno delle altre.

Nel periodo considerato si diffonderanno innovazioni già oggi preannunciate o avviate:

- i motori ibridi;
- l'elettronica nei veicoli;
- lo sviluppo delle reti di dati;
- il telelavoro;
- la gestione elettronica dei flussi di traffico.

I risultati di tutte queste innovazioni saranno positivi: il punto critico, a parte l'integrazione fra tali innovazioni, sarà peraltro il tasso di sostituzione con le configurazioni attuali (tecnologia 2004) e con quelle preesistenti (di precedente tecnologia), poiché i costi di tali innovazioni impatteranno su Paesi a diverso livello di sviluppo.

Una politica di incentivi avrà anch'essa un costo (caricato sulla collettività) e potrà essere attuata solo in alcuni settori e Paesi.

Multimodalità.

Opzioni più agili e sicure di trasporto merci saranno disponibili entro il prossimo quinquennio grazie alle tecnologie informatiche e alle piattaforme multimodali.

Gli attuali tempi di percorrenza del trasporto su gomma saranno utilizzati come linea di riferimento/obiettivo per la progettazione di alternative multimodali.

Nel settore aereo, l'avvento del super Jumbo Airbus 380 non determinerà discontinuità di rilievo, tranne la continuazione del trend di diminuzione dei costi e dei consumi per passeggero trasportato.

Nel settore navale l'elevato prezzo del petrolio non rallenterà l' "alta velocità su acqua" (scafi semiplananti) per i passeggeri e soprattutto per le merci.

Si osserverà infine una tendenza all'aumento dei carichi utili unitari per i treni merci, che consentirà al settore ferroviario di restare nel mercato.

Il veicolo in rete.

Entro la fine del decennio l'ampia presenza sui veicoli stradali di tecnologie di sicurezza elettronica (*e-Safety*) diventerà realtà (*e-Call*, navigazione dinamica Galileo/GPS, sensori di collisione).

Saranno dunque diffusamente introdotti i sistemi di navigazione in tempo reale che forniranno informazioni anche sulle condizioni della strada e daranno orientamenti per la guida in sicurezza.

I sistemi informativi esperti orientati al consumatore, permettendo decisioni intelligenti e intermodali sui viaggi, otterranno un chiaro impatto nella scelta della modalità di viaggio.

Continuerà il progresso di tecnologie "di contorno" al modo stradale (ITS, metalli liquidi, GPS, RFID, ecc.), ma con impatti molto gradualmente.

La targa elettronica diventerà oggetto – in seguito al successo e alla diffusione di schemi di *road* o *park pricing* – di vere e proprie politiche, promosse sia dal livello nazionale che da quello comunitario.

Oltre al diffondersi dell'airbag e dell'uso delle cinture, si affacceranno sul mercato anche alcuni nuovi dispositivi utili per la sicurezza (radar "autofrenanti" ecc).

Saranno necessari invece tempi più lunghi del quinquennio considerato perché si diffonda il limite di velocità "strada per strada" e "ora per ora" imposto e telecomandato ai veicoli in via automatica.

La diffusione di sistemi sofisticati di controllo migliorerà la sicurezza delle auto private, ma di questo potranno avvantaggiarsi soprattutto le classi sociali (medio-alte) che nei prossimi anni potranno acquistare mezzi dotati dei nuovi apparati tecnologici.

Più sicurezza, meno consumo.

L'innovazione più rilevante sarà l'accelerazione della tendenza di diminuzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali, che deriverà da:

- un'adeguata incentivazione;
- il successo di tecnologie innovative su cui oggi gli investimenti sono altissimi, ma che non hanno ancora raggiunto la soglia critica di commerciabilità (celle a combustibile, ecc.).

Nell'arco di tempo considerato, diverrà dunque più visibile l'inizio di un cambiamento di tendenza verso veicoli più efficienti dal punto di vista dei consumi di carburante.

Il miglioramento dell'efficienza sarà forte, tanto per i percorsi urbani, quanto per quelli interurbani.

I primi veicoli *fuel cell* disponibili in commercio arriveranno nei concessionari alla fine del periodo 2005-2009. Una volta introdotte, tali innovazioni avranno ripercussioni positive sulla salute (problemi legati agli incidenti e all'inquinamento) e sull'ambiente.

Si diffonderà inoltre, da qui al 2009, l'uso di nuove tecnologie per l'estrazione rapida delle vittime.

Anche le metodologie di valutazione del danno, infine, continueranno a perfezionarsi grazie al progresso tecnologico in campo medico-ingegneristico.

In conseguenza di ciò, i risarcimenti diminuiranno drasticamente, poiché verranno valutati i veri traumi e disconosciuti quelli da "sinistrosi".

LE TRASFORMAZIONI ORGANIZZATIVE.

Innovazioni sistemiche.

Le innovazioni più rilevanti saranno relative alla *governance* del settore, cioè riguarderanno l'apertura alla concorrenza di molti mercati del trasporto: vi sarà un "effetto domino", in cui il successo di un settore o segmento si rifletterà in altri (si pensi ai servizi aerei *low cost*, che hanno abbattuto le tariffe anche delle compagnie di bandiera).

Si apriranno quindi gradualmente:

- il trasporto pubblico locale;
- i servizi ferroviari;
- gli affidamenti concessori per le infrastrutture.

La sicurezza nei trasporti collettivi, peraltro, potrà essere garantita solo avvalendosi di analisi complete dello *status quo* e a previsioni di scenario. Ciò sarà particolarmente vero:

- per i mezzi di trasporto di massa nelle aree urbane;
- per le ferrovie ad alta velocità.

Gli standard di sicurezza del traffico aereo, pur superiori, avranno bisogno anch'essi di essere sottoposti a revisione.

Treni più lanciati.

Nel periodo considerato aumenteranno le spinte alla liberalizzazione e all'apertura a nuovi soggetti nella rete ferroviaria.

Ma ciò non sarà sufficiente per consentire al sistema ferroviario di presentarsi come valida alternativa rispetto alla strada per il traffico merci, contribuendo a un riequilibrio nell'utilizzo dei modi di trasporto.

La separazione verticale in ambito ferroviario continuerà a manifestare aspetti problematici, tanto da venire in larga misura riconsiderata.

Si punterà maggiormente sul mantenimento delle strutture complessive delle reti.

Il rilancio delle ferrovie per il trasporto delle merci si baserà anche su un efficace processo di innovazione istituzionale e logistica delle ferrovie.

Veicoli sotto controllo.

Verrà superata la fase della deregolamentazione completa nel settore del trasporto pubblico su gomma, in funzione dell'inefficacia di tale strategia nel perseguire un'inversione della tendenza alla diminuzione dell'uso del mezzo pubblico.

Tale obiettivo sarà sempre più frequentemente perseguito tornando a un più elevato grado di pianificazione generale.

L'aumento delle dimensioni e dei carichi consentiti per i veicoli stradali merci, laddove verrà opportunamente gestito, gioverà molto:

- sia alle imprese;
- sia all'ambiente e alla congestione.

Innovazione locale.

Le amministrazioni locali non punteranno con forza sulla decentralizzazione delle strutture amministrative, che potrebbe ridurre i volumi del pendolarismo.

Vi saranno viceversa politiche della viabilità più radicali di quelle degli ultimi anni, poiché si supererà il timore di essere accusati di "dirigismo" e di essere impopolari per le misure sul traffico privato.

Per il trasporto delle persone soltanto pacchetti complessi di misure integrate saranno in grado di migliorare la situazione nelle zone densamente popolate.

Avranno scarso successo, nei prossimi cinque anni, i sistemi di *car pooling* e *car sharing*.

Le innovazioni che mireranno a “migliorare” le condizioni della mobilità riducendo le resistenze (tempo, costi), avranno, comunque, fra i propri risultati, l’aumento tendenziale dei raggi di spostamento.

Si interverrà inoltre per trasformare i partner del consumatore di mobilità, vale a dire le organizzazioni di trasporto: si smetterà dunque di mettere gli interessi, le richieste e la convenienza degli enti decisionali davanti a quelli dei cittadini, cosicché alcuni mezzi di trasporto cesseranno di essere percepiti come alternative secondarie.

Ciò investirà in particolare:

- il trasporto pubblico urbano;
- il trasporto ferroviario.

Un più pronto soccorso.

I soccorsi miglioreranno soprattutto per quanto riguarda il primo soccorso sul luogo dell’incidente; nel periodo considerato questo progresso porterà alla riduzione di un 20% delle fatalità.

La riduzione delle conseguenze degli incidenti sarà possibile anche grazie al fatto che saranno più disponibili che in passato strutture direttive, sia generali che operative sul campo, dotate di chiare responsabilità, in modo da garantire risposte rapide ed efficaci.

L’INNOVAZIONE ECONOMICA.

Pagare la piazza al metro.

Si realizzerà una trasformazione del mercato del trasporto – da contribuenti ad utenti – tramite il pagamento globale del “servizio di mobilità”, intendendo con questa dizione il monitoraggio permanente di qualsiasi veicolo sulla rete (come avviene già per i telefonini) ed il conseguente addebito di costo in base al consumo; in tal modo si potranno addebitare i costi della mobilità agli utenti anziché ai contribuenti.

La trasformazione, tuttavia, non si completerà entro il quinquennio, cosicché non sarà possibile liberare, entro tale termine, risorse che contribuiscano ad un più accelerato sviluppo di tutta l’economia.

Si affermerà una struttura dei costi più chiara (e più equa per tutti) per tutte le modalità di trasporto, in cui si considereranno gli impatti

delle diverse modalità sull'ambiente (analisi “*well to wheel*”) e sulla salute. Si darà particolare attenzione:

- all'inclusione dei costi e dei vantaggi esterni;
- ai sussidi pubblici previsti per ciascuna modalità di trasporto.

L'adozione di un sistema basato sul pagamento a prezzo pieno di tutti i modi di trasporto consentirà l'ingresso di nuovi partecipanti e l'introduzione di innovazioni.

Allo stesso tempo creerà un ambiente nel quale le questioni dell'ambiente fisico, della salute e della sicurezza saranno riconosciute meglio di quanto non lo siano con la tendenza attuale a un'economia del trasporto basata in parte sul libero mercato e in parte sulla regolamentazione.

Gli ostacoli principali in tal senso saranno:

- gli interessi acquisiti a livello di settore dei trasporti;
- la strumentalizzazione dell'esigenza di regolamentazione nel campo della sicurezza e della salute per ritagliarsi privilegi, che verrà realizzata dalle imprese del settore e dai sindacati.

Meno imposte, più tariffe.

Si realizzerà dunque il passaggio dal sistema tradizionale di pagamento dell'uso della strada, basato sulle imposte, a un sistema basato sul pagamento diretto da parte dell'utente, nel quale quest'ultimo dovrà affrontare il costo diretto dello specifico spostamento.

In tale situazione, la conoscenza del costo consentirà alle persone di prendere decisioni basate sulle alternative di trasporto più efficienti.

L'aumento dell'internalizzazione dei costi totali degli incidenti mediante l'assicurazione sarà uno dei metodi cui si farà ricorso per diminuire il rischio.

Tuttavia, la percezione di un collegamento abbastanza diretto tra premi assicurativi e incidenti sarà troppo debole perché la cosa sia del tutto efficiente.

GLI OSTACOLI ALL'INNOVAZIONE.

Per quanto concerne il trasporto merci su strada, la dispersione degli impianti produttivi, la crescita della grande distribuzione – raramente collocata su linee ferroviarie – e la crescita del valore aggiunto

per le merci, contrasteranno i deboli tentativi di politiche favorevoli al cambio modale (se non per piccoli numeri percentuali) a fronte di costi pubblici rilevantissimi per sostenere le imprese ferroviarie non liberalizzate e inefficienti.

I miglioramenti tecnici ed organizzativi nei sistemi di soccorso verranno inficiati dalla crescente congestione del traffico che ritarderà più che in passato l'arrivo dei mezzi di soccorso.

Le organizzazioni di trasporto collettivo saranno preoccupate di ridurre al minimo il rischio di azioni legali, anziché di ottimizzare la sicurezza dei servizi offerti rispetto agli incidenti e agli atti dolosi.

Le sfide più ardue.

In sintesi, quali saranno – nei prossimi cinque anni – i principali ostacoli all'innovazione nel campo della mobilità? In ordine crescente di importanza, vanno segnalate alcune variabili:

- 1) il fatto che la mobilità sarà considerata da tutti un diritto acquisito;
- 2) gli interessi commerciali delle aziende di energia e trasporti esistenti;
- 3) il frazionamento delle competenze, che impedirà di affrontare i problemi in forma unitaria;
- 4) il considerevole importo degli investimenti pubblici che richiederebbe l'innovazione di ampia scala nel trasporto collettivo;
- 5) la difficoltà di far percepire in modo plausibile il vantaggio economico/trasportistico per i soggetti che devono decidere.

CAPITOLO 5

INDIVIDUI E SICUREZZA.

LA SCELTA MODALE.

L'utilitarismo del viaggiatore.

Le preoccupazioni di consumatori e cittadini continueranno a riguardare esigenze e compromessi nel breve periodo, per cui i loro comportamenti nel campo della mobilità – che avranno effetti invece di lungo periodo – subiranno scarsi cambiamenti, anche nell'arco di cinque anni.

La scelta modale avverrà per una questione di “convenienza” (più che di “propensione”): ci si sposterà sul mezzo collettivo quando questo sarà in grado di offrire prestazioni di gran lunga più attraenti rispetto al mezzo privato.

Solo quando questo sarà possibile, si concretizzerà un nuovo equilibrio modale nel settore dei trasporti.

La scelta del trasporto pubblico continuerà, nel periodo considerato, ad avvenire soprattutto quando mancheranno altre alternative, o quando la congestione del traffico raggiungerà livelli inaccettabili.

Una chiara dinamica per aree caratterizzerà la propensione al mezzo collettivo:

- nell’“area latina” continuerà ad essere il risultato di scelte forzate dalle politiche pubbliche, più che di un’adesione spontanea ed entusiasta;
- allo stesso modo mancherà una spontanea adesione, nell’orizzonte temporale considerato, nei Paesi di recente acquisizione nell’UE.

I consumatori, a condizione di poterselo permettere, effettueranno le proprie scelte di viaggio in funzione di:

- tempi di spostamento;
- comodità.

Tuttavia, le scelte e i comportamenti degli utenti della strada saranno influenzabili, e quindi dipenderanno, in larga misura, anche da:

- il livello delle tariffe e del prelievo fiscale;
- le politiche di controllo e repressione dei comportamenti devianti.

Strada vs. ferrovia: una sfida in evoluzione.

Nell'arco di tempo considerato crescerà la propensione all'uso dell'automobile, poiché aumenteranno le spinte oggettive a tale abitudine. In particolare aumenteranno:

- il tempo libero (vocazionale all'uso dell'auto);
- il numero di pensionati in buona salute;
- il reddito;
- la dispersione insediativa;
- la grande distribuzione.

Nel comparto ferroviario i notevoli margini di velocità esistenti consentiranno di ridurre ancora notevolmente i tempi di viaggio: fatto questo molto rilevante per comprendere l'evoluzione delle decisioni individuali, poiché il tempo necessario per lo spostamento continuerà a costituire uno dei parametri fondamentali della scelta modale nel campo dei trasporti.

Sulle medio-lunghe percorrenze chi potrà scegliere il treno ad alta velocità. Ma tutta la restante parte di mobilità, che avrà bisogno di una distribuzione capillare, resterà nel settore stradale. Per cui i volumi di traffico saranno in aumento, ma con una percorrenza media in autostrada che resterà comunque al di sotto dei cento chilometri.

L'assenza in molti Paesi di un pagamento diretto dell'utente per l'utilizzo della strada manterrà la fruizione stradale troppo a buon mercato nelle aree a traffico intenso, e comunque non molto costosa in aree extraurbane di scorrimento veloce.

Collettivo vs individuale: una questione europea.

Nell'arco di tempo considerato, si verificheranno in Europa le condizioni per la realizzazione di un servizio di trasporto collettivo più efficiente, ma va considerato che le differenze a livello territoriale resteranno notevoli:

- nei diversi Paesi;
- nelle diverse aree del Paese;
- per i diversi gruppi sociali.

I fattori che condizioneranno tali differenze saranno di carattere strutturale, ragion per cui sarà impossibile rimuoverle tramite azioni unilaterali governate a livello di settore.

Nel periodo considerato, comunque, la qualità dell'offerta pubblica vedrà comunque il verificarsi di miglioramenti.

Ciò renderà possibile convincere i gruppi sociali medi dei vantaggi del trasporto pubblico.

Nelle città italiane, peraltro, si continuerà ad avere densità di utilizzo del mezzo pubblico molto superiori a quelle di altri Paesi (6 persone in piedi per m², contro le 2 persone in Svizzera o Germania).

In mancanza di azioni specifiche sui sistemi di trasporto pubblico, la popolazione anziana soffrirà di:

- una maggiore dipendenza dal trasporto privato;
- di una riduzione della libertà di mobilità.

ATTEGGIAMENTI E COMPORAMENTI INDIVIDUALI.

Costretti alla sicurezza.

Nei prossimi cinque anni si diffonderà una maggiore consapevolezza dell'importanza di un corretto comportamento di guida.

Tuttavia, mancherà un adeguamento del sistema viario atto a ridurre la “forbice” tra le aspettative di servizio e la qualità dell'offerta. Sarà proprio questa distanza ad influire negativamente sulla sicurezza, impedendo che abbia effetti l'aumento di consapevolezza.

La sicurezza aumenterà, paradossalmente, soprattutto in seguito all'aumentata congestione, cioè alla diminuzione delle velocità medie.

Al tempo stesso, l'approfondirsi del problema della congestione e invivibilità del traffico urbano contribuirà negativamente, peggiorando la microincidentalità derivante dallo stress.

A seguito dell'evoluzione demografica, il problema dei comportamenti rischiosi:

- diminuirà per i giovani;
- aumenterà per gli anziani.

Il miglioramento della sicurezza delle strade e dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli si faranno sentire positivamente, anche perché si eviteranno i possibili effetti controproducenti dell'eccesso di “senso di sicurezza” che potrebbe spingere i guidatori ad aumentare la velocità.

Il ruolo dell'educazione e della formazione dei conducenti e dei passeggeri sarà altrettanto importante di quello della tecnologia per la riduzione:

- del rischio di incidenti;
- della gravità degli incidenti.

Questione ambientale: un'attenzione volubile.

La sensibilità della popolazione nei riguardi delle problematiche dell'impatto ambientale indotto dalla mobilità sarà crescente, se considerata in termini generali.

La sensibilità ambientale influenzerà politiche ed azioni trasformative, intervenendo sia nella fase progettuale, sia in quella realizzativa. La sensibilità agli aspetti ambientali influenzerà in misura rilevante anche le decisioni individuali.

Tuttavia, l'effetto penalizzante delle politiche di tutela sulle iniziative infrastrutturali volte a risolvere le attuali criticità, farà evolvere negativamente gli atteggiamenti della popolazione.

Il problema vero che dovrà trovare soluzione, sarà quello della conciliazione degli interessi di chi trarrà vantaggi rilevanti dall'adeguamento del sistema dei trasporti, con quelli di chi (le popolazioni locali) pagherà l'onere delle esternalità.

Una consapevolezza ingannevole.

Nonostante l'aumento della consapevolezza delle problematiche ambientali:

- permarrà la diffusa convinzione che la mobilità sia comunque un diritto;
- mancherà una vera percezione della permanenza dei problemi in questione.

Il degrado ambientale continuerà in larga misura ad essere percepito come risultato del sistema sociale o economico nel suo complesso piuttosto che come risultato del comportamento personale.

Analogamente, si continuerà a ritenere che gli incidenti automobilistici riguardino unicamente i guidatori peggiori.

Per convincere i singoli cittadini o le singole imprese ad agire, sarà necessario raggiungere con la comunicazione il livello individuale.

L'opinione pubblica, inoltre, continuerà a percepire (inesattamente) il traffico come maggior fonte di inquinamento; questa percezione sarà anche in futuro erronea e legata alla difficoltà politica di colpire le emissioni industriali e domestiche.

L'EVOLUZIONE DI INCIDENTI E PATOLOGIE.

Sicurezza relativa.

La sicurezza evolverà in maniera positiva per quanto riguarda storicamente il tasso di sinistrosità stradale in rapporto al parco circolante: ciò nonostante aumenteranno i feriti negli ospedali, in quanto sarà impossibile che il progresso vada di pari passo con l'aumento degli autoveicoli circolanti.

Una maggiore mobilità farà aumentare il numero complessivo di vittime (ma non quello dei morti).

In funzione di tale tendenza verrà sviluppato il sostegno alle vittime disabili e alle famiglie delle vittime.

Patologie emergenti e declinanti.

Una società con sempre più persone anziane vedrà l'aumento di certi problemi tipici dell'età, come l'inelasticità delle ossa (cranio, femore) e una tendenza alla demenza per quanto concerne la memoria a breve termine.

Questi due elementi aumenteranno tanto la probabilità quanto la gravità degli incidenti.

Gli effetti delle emissioni dei veicoli e dell'inquinamento sui problemi di salute diverranno più visibili, con il diffondersi delle crisi respiratorie, dell'asma, ecc.

Ciò aumenterà la consapevolezza della necessità di affrontare l'uso eccessivo delle automobili private all'interno delle aree densamente popolate.

In termini generali, le patologie traumatiche da incidente stradale:

- diminuiranno in maniera eclatante per i traumi cranio-encefalici;
- mentre rimarranno stabili i traumi toraco-addominali, in relazione all'uso della cintura di sicurezza, che via via verrà sempre più indossata in maniera idonea.

Nel corso dei prossimi anni anche i metodi di intervento verranno migliorati grazie alle contromisure tecnologiche rapide: airbag a tendina per la testa e il torace, migliore protezione degli occupanti durante i ribaltamenti, ecc.

Nonostante ciò, le lesioni (craniali e spinali) dovute a urti laterali e ribaltamenti saranno in aumento.

CAPITOLO 6

LE POLITICHE PUBBLICHE.

LE LEVE ECONOMICHE.

Politiche, la sfida dell'efficacia.

Come accaduto con la "delocalizzazione" degli stabilimenti e con il "just-in-time", il maggior traffico porterà beneficio agli operatori privati e genererà effetti negativi per la collettività, sui quali poi sarà necessario intervenire puntando sull'internalizzazione, da parte dell'impresa, dei "costi sociali", con un conseguente aggravio complessivo.

Da parte della "mano pubblica" si rivolgerà attenzione all'efficacia delle politiche evitando però di cadere nel "dirigismo": la P.A. terrà conto della logica degli operatori privati, favorirà il libero mercato, anche se la politica pubblica avrà un'ottica distinta, espressione dell'interesse collettivo.

I governi, tuttavia, non sosterranno con la forza necessaria un'adeguata attribuzione degli oneri.

Così come mostreranno debolezza nei confronti delle pretese delle lobby del trasporto stradale e aereo, che proporranno le loro richieste con forza molto maggiore rispetto a quelle avanzate da settori di trasporto con minori impatti ambientali.

Le grandi aree metropolitane saranno capaci di realizzare sensibili miglioramenti nell'efficienza sociale della mobilità che, nei prossimi anni, verrà ottenuta rendendo efficiente il sistema nel suo insieme.

Slanci e attriti dell'innovazione.

Le politiche più dinamiche – da qui al 2009 – saranno quelle relative al *road pricing*, che saranno rilanciate dalla rielezione a Londra del Sindaco Ken LIVINGSTONE.

Le politiche tariffarie per il trasporto pubblico e per i carburanti soffriranno di demagogia, poiché il trasporto pubblico sarà utilizzato soprattutto dai ceti medi urbani.

Va però considerato che anche le categorie operaie, nonostante la localizzazione disagiata di residenze e luoghi di lavoro, eviteranno di servirsi esclusivamente della tassatissima auto privata.

Le tasse sui trasporti e i pedaggi autostradali si scontreranno con il fatto che gli utenti non riusciranno a percepire la differenza tra queste tasse e l'imposizione fiscale generale.

Complessivamente le politiche di scoraggiamento di certe modalità avranno comunque l'effetto di comprimere la mobilità di alcune fasce sociali più deboli.

In Italia, in particolare:

- si continuerà a sussidiare le ferrovie;
- si eluderà l'abbassamento dei costi del trasporto merci stradale;
- e si eviterà di scontare le tariffe autostradali e i carburanti.

STRUMENTI NORMATIVI E CONTROLLI.

Regole di sistema.

Per quanto riguarda l'ambiente, il problema del clima globale spingerà verso tentativi di regolamentazione restrittiva di tutti i processi di combustione.

Questa tendenza si rafforzerà anche in relazione al problema della limitatezza delle risorse, e ciò avverrà soprattutto nei casi di crisi politiche e/o commerciali.

Un aumento generale dell'importanza della responsabilità sociale delle imprese per i prodotti e i servizi condizionerà l'intero settore dei trasporti pubblici: tanto il settore privato, quanto i servizi di trasporto pubblico.

Gran parte delle lesioni gravi legate al lavoro continueranno ad avvenire durante le attività di trasporto.

I ministeri o dipartimenti del lavoro assumeranno tuttavia un ruolo più attivo nella prevenzione degli incidenti automobilistici (di lavoro), e questo attraverso:

- il miglioramento dei veicoli, che saranno dotati di scatole nere e dispositivi intelligenti per la gestione della velocità;
- politiche operative aziendali migliori e innovative;
- verifiche della sicurezza e dell'impatto ambientale della mobilità.

Il controllo dei comportamenti.

Le misure di restrizione del traffico modificheranno, almeno in parte, i comportamenti dei cittadini, favorendo l'uso del trasporto collettivo.

Verranno inoltre realizzate politiche efficaci contro la guida in stato di ebbrezza: restrizioni alla distribuzione di alcolici (in luoghi o occasioni più a rischio) e controlli diretti più intensi in luoghi a rischio (come le discoteche).

Aumenterà anche l'uso dei congegni tipo autovelox.

Ciò ridurrà il tasso degli incidenti, e vi saranno segni incoraggianti della buona efficacia del sistema, anche se solo in alcuni contesti.

In Italia la scarsa propensione al rispetto rigoroso delle norme influirà sull'efficacia della recente innovazione introdotta con la patente a punti.

In Italia vi sarà inoltre un assoluto lassismo nel rispetto dei divieti di sosta e si attueranno divieti domenicali, che si riveleranno iniqui.

INFRASTRUTTURE, TECNOLOGIE E AMBIENTE.

Mobilità: i danni invisibili.

Nell'arco di tempo considerato, ai vantaggi in termini di scambi economici e culturali si contrapporranno ampie riserve in termini di sicurezza e di impatto ambientale.

Va però sottolineato che, in relazione alle evoluzioni nei livelli di mobilità, la difficoltà di osservazione di effetti nuovi o peggiori sull'ambiente prima di alcuni anni costituirà un problema serio per la possibilità di raccogliere sostegno per le diverse misure e soluzioni.

Unica eccezione saranno i problemi di salute di carattere più locale, che si presenteranno nelle aree urbane.

Infrastrutture: i danni visibili.

L'attenzione verso queste tematiche sarà allargata: dagli interventi sui veicoli a quelli sulle infrastrutture.

Aumenterà la spesa per la manutenzione di quelle esistenti e si intensificherà la costruzione di nuovi impianti.

Le nuove infrastrutture, tuttavia, avranno un significativo impatto negativo sulla buona vivibilità, sulla piacevolezza degli ambienti e sull'estetica del paesaggio, in quanto a tali elementi spesso non si at-

tribuirà la dovuta importanza nelle valutazioni preliminari. Inoltre, l'impatto di questi elementi si distribuirà in modo peculiare e differenziato tra utenti e non utenti e tra differenti comunità.

In Italia, nell'arco di tempo considerato, continueremo ad assistere ad una grande "commedia degli equivoci": da un lato continueranno a susseguirsi opinioni che demonizzeranno le "Grandi Opere", quali apportatrici di impatto ambientale, dall'altro si favorirà in tutti i modi una propensione al consumo, che è la madre di tutta la mobilità.

Questa dicotomia rappresenterà la vera causa delle future condizioni di impatto ambientale.

IL RINNOVAMENTO DELLE FLOTTE

Le autorità locali prevederanno, soprattutto nelle aree urbane e interurbane, incentivi/misure per l'uso di veicoli meno aggressivi.

In particolare, entro i cinque anni considerati, si diffonderanno sensibilmente:

- tecnologie ibride;
- veicoli elettrici per i centri abitati;
- veicoli più leggeri per le consegne.

In materia di sicurezza, peraltro, un rischio sarà rappresentato dalla disomogeneità delle flotte auto (dalla *Jeep* alla *Smart*).

Va sottolineato che gli sviluppi tecnologici dei mezzi di spostamento stradale aumenteranno il vantaggio del veicolo privato rispetto al trasporto collettivo, che continuerà ad esigere costanti investimenti:

- sia sulla qualità dei mezzi;
- sia per il reperimento, in tempo reale, delle informazioni finalizzate alla riduzione dell'incertezza legata ai tragitti.

POLITICHE DEL TERRITORIO.

Le Amministrazioni locali accresceranno l'attenzione posta sull'uso dei propri territori, e ciò garantirà un utilizzo maggiormente equilibrato del territorio e il miglioramento della tutela delle emergenze paesaggistiche.

L'accessibilità – luoghi e servizi saranno accessibili a ogni tipologia di cittadini e di imprese – sostituirà il concetto di mobilità all'interno della formulazione di politiche pubbliche.

I governi eviteranno di spingere in tutte le occasioni per una modifica delle modalità di trasporto, ponendo pertanto l'enfasi sulla necessità di effettuare scelte in base ad una valutazione situazionale.

La pianificazione urbanistica estenderà la propria attenzione alla massima dimensione gestibile delle aree urbane e considererà l'intera gamma di effetti prodotti sull'ambiente dalle grandi concentrazioni di popolazione.

Il settore pubblico darà particolare attenzione alla crescente domanda di trasporti da parte della popolazione anziana, puntando soprattutto sui trasporti pubblici.

A livello comunale, nei piani di sicurezza stradale si punterà sulle due ruote (con e senza motore) e sui pedoni.

IL RAPPORTO CON I CITTADINI.

Comunicare la sicurezza.

Entro la fine del decennio i governi agiranno con determinazione per incoraggiare cambiamenti di atteggiamento verso la mobilità, in modo da far aumentare la consapevolezza dell'importanza della sicurezza personale e delle questioni ambientali.

Si tratterà di iniziative che avranno il sostegno dei cittadini (o quantomeno di gruppi principali di cittadini), ma il comportamento personale sarà privo di cambiamenti degni di nota in tutti i casi in cui mancheranno azioni di massa.

Relativamente ai comportamenti alla guida vi saranno differenze tra le varie "aree" dell'Unione Europea.

La politica della UE continuerà ad indicare l'"area del Nord" quale modello, fornendo presupposti e strumenti per politiche volte a questo fine.

Verso quella direzione, con non poche difficoltà, si indirizzeranno i Paesi dell'"area latina"; i nuovi Paesi dell'Est troveranno ancora maggiori difficoltà ad orientarsi nella stessa direzione, sia per quanto riguarda i comportamenti di guida, sia in generale, nell'approccio verso i temi della sicurezza.

Verranno praticati importanti interventi concertati per modificare in modo efficace le abitudini di trasporto dei consumatori di mobilità: ciò si baserà in primo luogo su una migliore comprensione delle esigenze di chi viaggia.

In ambito locale, in effetti, le scelte saranno spesso dettate da considerazioni legate all'utilità per l'immagine degli amministratori, e ciò avverrà sia in Italia che in altri Paesi.

Mobilità e consenso.

Le questioni legate alla mobilità ed alla sicurezza influiranno sul consenso/conflicto sociale indirettamente, come parte di un più ampio "disagio" derivante ad esempio dalla disoccupazione, dalla disuguaglianza di reddito, dalla scarsità di abitazioni, dal livello dei servizi, dalla microcriminalità o dall'inquinamento.

Le politiche volte a modificare i comportamenti nel campo della mobilità saranno accettate dai cittadini, ma nei casi in cui saranno caratterizzate dalla trasparenza del processo e dalla solidità dei progetti (equità, argomentazioni, strategie di comunicazione).

A tali condizioni si renderà possibile l'accettazione di prezzi di trasporto più elevati, come mezzo per influenzare domanda e scelta di trasporti, e di limitazioni importanti in alcune modalità individuali di trasporto.

Un lento ma progressivo aumento del consenso si osserverà in relazione alla severità dei controlli sulla guida.

Si diffonderà l'accettazione di stretti limiti alla velocità massima consentita e ci sarà una forte richiesta da parte dei cittadini per una più rigorosa protezione delle auto private dai rischi creati dal trasporto merci su gomma.

Nei prossimi anni assisteremo invece a forti conflitti connessi alla sfera assicurativa e legati soprattutto a:

- l'entità dei costi dell'assicurazione per le famiglie;
- la qualità delle prestazioni delle aziende assicurative (tempi, entità e certezza del risarcimento in caso di danni).

Il "sindacalista" dei viaggiatori.

Le organizzazioni dei consumatori resteranno molto agguerrite su i temi della mobilità e nel prossimo quinquennio i loro successi saranno significativi.

Nei prossimi anni alcune organizzazioni dei consumatori assumeranno un assetto più "sindacale" che "lobbystico": si daranno una struttura "militante" che raggiungerà i consumatori nei luoghi del consumo.

Ciò sarà particolarmente efficace soprattutto nel campo dei trasporti, poiché emergerà la figura del "sindacalista consumerista" di stazione o terminale, che sarà vicino ai consumatori come il sindacalista tradizionale è vicino ai lavoratori.

