

Rapporto sulla mobilità - A Cernobbio rapporto sul futuro della mobilità urbana. Presentata nei giorni scorsi a Cernobbio, in occasione del Forum Ambrosetti, la ricerca condotta da The European HouseAmbrosetti e Ferrovie Italiane

Possibili risparmi complessivi fino a 12 miliardi di euro all'anno, quasi un punto percentuale di Pil, con trasporti urbani più efficienti. Questi gli impatti potenziali di una organizzazione ottimale della mobilità nelle 14 città metropolitane del Paese in termini di risparmio di tempo, decongestionamento, miglioramento dell'ambiente e della sicurezza. Solo dimezzando i tempi di spostamento, in linea con quelli dei principali Paesi europei, gli italiani potrebbero risparmiare tra i 5,5 e i 7 miliardi all'anno.

Questi, in estrema sintesi, i dati contenuti nella ricerca condotta da The European HouseAmbrosetti e Ferrovie Italiane presentata nei giorni scorsi a Cernobbio in occasione del Forum Ambrosetti da Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs Italiane.

La ricerca, dunque, ha evidenziato che oggi chi utilizza il mezzo pubblico nelle 14 aree metropolitane del Paese (Roma, Milano, Napoli, Torino, Bari, Firenze, Bologna, Genova, Venezia, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Palermo, Messina) impiega in media il doppio del tempo che a Parigi, Madrid, Berlino o Londra: 61 minuti per coprire solo 5,5 chilometri.

Fra le priorità indicate dal rapporto spicca la necessità di procedere al potenziamento della rete su ferro (ferrovie, tranvie, metropolitane), per favorire lo sviluppo del trasporto collettivo a scapito degli spostamenti individuali.

La mobilità infatti, come sottolineato dalla ricerca, è un fenomeno in crescita esponenziale e i dati raccolti testimoniano che il tasso di mobilità della popolazione italiana, cioè le persone che si spostano giornalmente, è aumentato dal 75,1% all'83,6% nei soli ultimi cinque anni.

La mobilità italiana tuttavia è ancora un fenomeno individuale (tipicamente auto e moto), che presenta valori molto più elevati rispetto alle capitali estere: ad esempio a Milano quasi il 50% degli spostamenti viene fatto con mezzi individuali e a Palermo la quota arriva al 78%; per contro a Londra solo un cittadino su tre usa un proprio mezzo, mentre a Parigi meno di uno su sei. In questo quadro la mobilità collettiva è sbilanciata verso la gomma: l'autobus ha una quota del 65%, a fronte del 34% francese, 36% tedesco e 50% di media Ue. In aggiunta, - evidenzia il rapporto - l'età dei mezzi è più elevata rispetto agli altri Paesi (11,4 anni in Italia, 7,8 in Francia e 6,9 in Germania) con evidenti conseguenze in termini di emissioni inquinanti e alti costi di manutenzione.

L'ulteriore anomalia italiana rispetto all'Europa è il sottodimensionamento della rete di mobilità su ferro: in Italia abbiamo 3,8 chilometri per milione di abitanti di rete metropolitana, metà di quella della Germania e un terzo della Spagna. In Italia ci sono 234 chilometri di linee metropolitane, meno dei 290 della sola Madrid. In Germania 630 chilometri, nel Regno Unito 680 chilometri. La rete tranviaria vede un quadro simile in cui l'Italia si attesta a 5,34 chilometri per milione di abitanti, in linea con il dato della Spagna ma distante da Francia e Germania. La conseguenza è un trasporto collettivo che fatica a fornire una risposta

adeguata alla crescita della mobilità con standard comparabili a quelli dei Paesi più avanzati.

Lo studio poi ha introdotto l'Indice di mobilità urbana (Mobility Index): un indicatore che consente di comparare la mobilità delle 14 città metropolitane italiane, calcolandone la qualità: ai primi posti Milano con un valore di 8,07, Torino (7,12) e Venezia (6,41). Seguono Roma con 5,60 e Napoli con 5,07 per il Centro-Sud. In coda alla stessa graduatoria si trovano Messina con 4,28, Reggio Calabria (4,26) e Palermo (3,90).

Il futuro della mobilità urbana italiana - conclude il rapporto - dipende insomma dalla capacità di realizzare un riequilibrio modale verso soluzioni di trasporto collettivo. Secondo lo studio Fs Italiane-Ambrosetti esiste un margine di miglioramento che può portare a un'inversione di tendenza nell'arco di tre-cinque anni fondata su tre pilastri: creazione di un solido sistema di infrastrutture di trasporto urbano su rete fissa; sviluppo di un modello di gestione del servizio collettivo sostenibile a livello ambientale ed efficiente in termini economici; aumento degli investimenti in innovazione tecnologica che rendano il sistema capace di offrire una migliore esperienza di viaggio.

