

15° RAPPORTO ISFORT SULLA MOBILITÀ IN ITALIA

(la Redazione)

ISFORT ha presentato il 15° Rapporto sulla Mobilità in Italia che contiene i risultati dell'indagine dell'Osservatorio Audimob.

12.000 interviste su una popolazione compresa tra i 14 e gli 80 anni. Una banca dati che mette in relazione i fenomeni rilevati nell'anno 2000 con il 2017.

Il Rapporto, presentato da Marco Romani, amministratore delegato di ISFORT, è stato illustrato dal Direttore Scientifico Carlo Carminucci.

Il rapporto è uno dei principali strumenti di analisi dei fenomeni della mobilità e dei trasporti in Italia, con particolare riferimento al settore della domanda.

La Banca Dati, è alimentata annualmente e consente il confronto dei dati dell'anno base 2000 con i risultati delle rilevazioni dell'anno 2017,

La relazione di Carlo Carmi-

nucci ha focalizzato, in sintesi, i temi di: Un nuovo modello di domanda; il passo deciso verso il riequilibrio modale; il fronte (critico) della resistenza dell'auto; Lo scenario della "mobilità come servizio" tra la realtà e le aspettative dei cittadini.

I risultati più significativi:

rispetto al 2016 gli spostamenti sono diminuiti nel 2017 del 4,3% e i passeggeri*km (totale distanze percorse) del 12,7%.

Risultano in aumento gli spostamenti in auto (su distanze più corte) con un maggiore orientamento al consumo di tempo libero e, come sempre, gran parte degli spostamenti è concentrata nelle aree urbane e metropolitane.

Per quanto riguarda la distribuzione della domanda fra le diverse modalità, l'auto privata è tutt'ora il mezzo di trasporto preferito, il trasporto

pubblico rimane sostanzialmente stabile, cresce il car sharing e il bike sharing, e aumentano soprattutto l'uso individuale della bicicletta e gli spostamenti a piedi.

Di seguito alcuni dati, fra i più significativi, riguardanti i risultati dell'anno 2017.

Il quadro delle preferenze che emerge dalle rilevazioni dell'Osservatorio "Audimob".

In termini di variazioni il dato centrale registrato nel 2017 è la crescita prepotente della c.d. "mobilità attiva" (non motorizzata) infatti, gli spostamenti a piedi sono balzati dal 17,1% del totale nel 2016 al 22,5% nel 2017, così come la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016). (tab. 1)

Il trasporto pubblico nel suo insieme (autobus urbani e di lunga percorrenza, treni, metro, tram, sharing mobility ecc.) ha registrato un leggero incremento passando dal 6,6% del 2016 al 7% del 2017.

1. 15° RAPPORTO ISFORT SULLA MOBILITÀ IN ITALIA

2. LA MOBILITÀ IN BICI IN ITALIA

3. CONTO NAZIONALE TRASPORTI 2018

4. FREJUS, TERZO VALICO E BRENNERO TRAFORI UTILI O INUTILI?

5. A PROPOSITO DELLA FUSIONE ANAS FSI

A questa quota si devono tuttavia aggiungere gli spostamenti intermodali, che nella quasi totalità implicano l'utilizzazione di un mezzo di trasporto pubblico.

I dati completi e i risultati della ricerca sono disponibile sul sito di ISFORT. (www.isfort.it)

Tab. 1

Valori %	2017	2016	2008	2001
Piedi	22,3	17,1	17,5	23,1
Bici	5,2	3,3	3,6	3,8
Moto	3,0	3,0	4,5	5,7
Auto	58,6	65,3	63,9	57,5
di cui come passeggero	12,3	8,5	7,6	8,0
Trasporto pubblico	7,0	6,6	6,1	7,8
Combinazioni di mezzi (e altro)	3,9	4,6	4,5	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

LA DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI URBANI PER MODO DI TRASPORTO UTILIZZATO

Valori %	2017	2016	2008
Piedi	31,5	26,9	27,6
Bici	7,1	4,7	5,2
Mezzi privati (auto e moto)	52,1	59,1	58,8
Mezzi pubblici	9,3	9,3	8,4
Totale	100,0	100,0	100,0

DISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI EXTRA-URBANI PER MODO DI TRASPORTO

Valori %	2017	2016	2008
Piedi e bici	2,9	1,0	1,3
Mezzi privati (auto e moto)	84,8	86,3	85,8
Mezzi pubblici	12,3	12,7	12,9
Totale	100,0	100,0	100,0

LA MOBILITÀ IN BICI IN ITALIA

UNA RIFLESSIONE

(di Francesco Del Vecchio)

Il 15mo Rapporto Audimob di ISFORT presentato lo scorso 12 novembre 2018 ancora una volta si conferma un documento pieno di dati importanti per gli operatori della mobilità.

Mi ha favorevolmente colpito la crescita della mobilità sostenibile.

Da sostenitore e fruitore della mobilità in bici poi, ho particolarmente apprezzato la crescita di questa modalità: nel 2017 la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016).

Il Rapporto auspica una crescita di questa modalità di trasporto, la qual cosa fa molto piacere.

L'indagine condotta da ISFORT non ha acquisito soltanto dati statistici, ma ha anche ricevuto dal campione di intervistati un messaggio sulla necessità che la mobilità venga svolta in condizioni di sicurezza. Ecco, sicurezza, obiettivo quanto mai importante per la ciclomobilità.

Oggi in Italia la categoria dei ciclisti è tra le più indifese e tra quelle più a rischio.

Le strade oggi sono fatte per le auto e per le moto e scooter. Chi va in auto o in moto poi pensa che la strada sia riservata soltanto alla sua categoria. Ma invece la strada è destinata a tutti, anche a chi va a cavallo o in calesse; ed anche ovviamente a chi va in bici.

In ogni caso, nell'obiettivo di dare sicurezza a chi va in bici e preso atto della sua debolezza intrinseca - vaso di coccio tra i vasi di ferro - già da tempo fuori d'Italia, dove si va molto in bici, hanno pensato alle piste ciclabili, cioè strade riservate ai ciclisti. Va bene, anzi va benissimo. Una rete di piste ciclabili è necessaria ed auspicabile.

Ma, pur con tutte le buone volontà dei politici, le risorse sono come sempre scarse e i tempi di realizzazione sono, come sempre, lunghi, lunghissimi.

Intanto si incoraggia la mobilità in bici. Che si deve per forza realizzare sulle strade ordinarie, nel traffico promiscuo.

In ogni caso, anche nella migliore ideale realizzazione di reti di piste ciclabili nelle città, non si può certo pensare di coprire tutte le esigenze di

mobilità capillare che permette la bici, che è poi uno dei suoi punti di forza.

Sarà pure sempre necessario, almeno nell'"ultimo miglio", o in tratti inevitabilmente non coperti da piste ciclabili, utilizzare le strade ordinarie. A questo punto, o si vieta il transito delle bici sulle strade ordinarie, oppure, come è normale che sia, lo si permette. E per questa parte di percorso su strada ordinaria comunque si ripropone il problema della sicurezza.

Tornando con piedi per terra e alla realtà italiana, cioè quella in cui le piste ciclabili nel ragionevole futuro non saranno la soluzione prevalente per i ciclisti, sarà necessario per essi utilizzare comunque le strade ordinarie, in promiscuità con il traffico motorizzato.

Quindi vengo al punto. Va bene incoraggiare la mobilità in bici, ma vanno aumentati i requisiti di sicurezza di questa modalità. Il ciclista utilizza strade pubbliche urbane ed extraurbane, comunali, provinciali, regionali, statali. Deve quindi conoscerne le regole e utilizzarle con appositi equipaggiamenti.

Pertanto, a prescindere dal fatto che abbia o meno la patente di guida, prima di acquistare una bici (o di utilizzarla) deve dimostrare di conoscere il Codice della Strada e in particolare le regole pre-

scritte per la sua categoria. Questo può essere certificato tramite un esame, o qualcosa di equivalente, con rilascio di un attestato. È importante infatti che il ciclista sappia circolare con prudenza e rispettando le regole a lui riservate.

Poi dovrebbe essere reso obbligatorio l'uso di appositi dispositivi di sicurezza: casco, giubbotti di sicurezza, luci regolamentari sul veicolo e sulla persona, ecc. Dovrebbe essere limitata o vietata la circolazione in bicicletta di notte su strade extraurbane. In caso di inosservanze di tutte queste regole il ciclista dovrebbe essere passibile di sanzioni, come tutti coloro i quali percorrono le strade pubbliche con i veicoli motorizzati.

Solo così si può veramente incoraggiare la mobilità in bici, evitando di mandare allo sbaraglio schiere di neofiti che spesso non hanno idea di quale micidiale arena sia una strada urbana di una grande città, o una strada extraurbana con curve e dossi, specie di notte.

Infine, il Codice della Strada dovrebbe essere aggiornato anche imponendo nuove regole al traffico motorizzato, specie moto e scooter, a tutela dei ciclisti. Ma questo è un altro capitolo ...

CONTO NAZIONALE TRASPORTI 2018

(di Antonio Castellucci)

Sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è stata pubblicata la 46° edizione del Conto Nazionale Trasporti relativo agli anni 2016-2017, che da quattro anni non viene più stampato.

Neanche con "il Governo del cambiamento, per il "Conto", è cambiato nulla e, nel pieno

rispetto degli anni precedenti, non c'è stata una presentazione pubblica e gli organi d'informazione hanno del tutto trascurato un lavoro che meriterebbe maggiore attenzione e divulgazione.

La presentazione pubblica del "Conto" non era un atto formale, ma occasione in cui

operatori, professionisti del settore e la stampa davano un notevole contributo, con appropriate analisi critiche, per migliorare le informazioni e per renderle più utili al vasto mondo dei trasporti.

Gli Enti pubblici e privati che concorrono alla fornitura dei dati, visto il disinteresse, pongono sempre meno impegno al problema ed infatti nelle tabelle aumentano i dati stimati.

Va ricordato che il "Conto" fu

istituito con legge, la n. 1085 del 1967, doveva essere non solo una fonte di informazioni, ma strumento per la determinazione di direttive per la politica dei trasporti. Nelle Università era oggetto di studi e di approfondimenti e venivano svolte tesi di laurea specifiche, oggi, inespugnabilmente, l'attenzione in merito è molto calata.

In questa situazione, lo sforzo che l'Ufficio statistico della Direzione per i sistemi informativi e statistici del MIT,

compie ogni anno per acquisire ed elaborare le informazioni provenienti dai tanti settori, pubblici e privati, è più che apprezzabile.

Le informazioni fornite dal Conto sono tante, ma in questa nota ci soffermiamo solo su alcuni dati di interesse generale.

Traffico merci

Le informazioni sul traffico delle merci vanno prese con cautela sia perchè provengono da fonti diverse ed anche perchè le indagini vengono condotte con metodologie non comparabili, inoltre, specie per il settore privato, si basano su stime.

Nel 2017, il traffico in tonnellate Km rispetto al 2016, dati stimati, ha avuto un incremento di circa il 2,5%, ma ri-

spetto al 2005, pre-crisi, risulta inferiore di circa il 20%. La quota percentuale del trasporto su ferro continua ad essere pressochè stabile, 12% circa, per cui in assenza di iniziative più efficaci su infrastrutture e su aspetti organizzativi al fine di intensificare la intermodalità ferro/gomma, ferro/mare, sarà molto difficile raggiungere l'obiettivo europeo di arrivare al 30% nel 2030.

Traffico passeggeri

Nel 2017 il numero dei passeggeri è stato di circa 970 mila milioni km (dati stimati), più circa 4% rispetto al 2016 e di più circa 7,5% rispetto al 2005, pre-crisi, l'incremento è dovuto essenzialmente al traffico su strada.

Nella ripartizione modale il trasporto su strada assorbe

circa il 92% del traffico complessivo, di cui autovetture circa 77%, motocicli circa 4%; il trasporto su impianti fissi 6,24% (ferrovie, tranvie, metropolitane, funicolari, funivie); per vie acqua 0,37% (navigazione marittima e vie d'acqua interna); navigazione aerea 2,04%.

Veicoli circolanti e spese delle famiglie

I veicoli circolanti nel 2017 risultano circa 53 milioni e 540 mila, con un incremento di circa 880 mila rispetto al 2016, di cui 644 mila autovetture il cui totale è di circa 38 milioni e 500 mila 72%; gli autocarri circa 5 milioni 10%; motoveicoli circa 9 milioni e 500 mila 17,7%; autobus circa 99000 0,18%.

L'ammontare complessivo delle spese, stimate, per le autovetture, nel 2016 è stato di circa 139 miliardi di euro di cui 99 per l'esercizio e manutenzione, 31 per l'acquisto e 9 per manutenzione straordinaria.

Incidentalità stradale

Nel 2016 si sono verificati

175791 incidenti stradali che hanno causato il ferimento di 245175 persone e la morte di 3283, nel 2017, dati provvisori, i morti sono stati 3340, più 1,73% rispetto all'anno precedente. Nell'ultimo quinquennio la mortalità stradale è stata pressochè costante e sarà molto difficile raggiungere l'obiettivo dell'UE di ridurre la mortalità del 50% nel decennio 2011/2020, dal 2011 al 2017 la riduzione è stata del 18,8%, ma non molto meglio va nell'intera UE dove la media è del 20%. Nel decennio 2001/2010 la mortalità stradale in Italia, subì una riduzione di circa il 42%.

Secondo l'Associazione delle vittime della strada gli incidenti sono attribuibili per il 90% all'uomo, per disattenzione, non rispetto delle norme, specie per la velocità, uso improprio del cellulare e delle troppe e sofisticate apparecchiature di bordo, molte inutili e dannose. Le tragedie conseguenti hanno costi sociali incalcolabili quelli economici vengono stimati in 19 miliardi di euro.

MODALITÀ DI TRASPORTO (milioni di ton.km)	2005	2016	2017	%
Ferro	22.761	22.712	22.251	11,89
Oleodotti > 50 km	10.907	9.589	9.853	5,26
Navigazione aerea	982	1.166	1.274	0,68
Navigazione marittima	46.928	56.713	58.156	31,09
Autotrasporto > 50km	155.872	92.296	95.548	51,08
Totale	237.450	182.553	187.092	100

FREJUS, TERZO VALICO E BRENNERO TRAFORI UTILI O INUTILI?

(di Dario Balotta)

Al governo per decidere al meglio su Tav e trafori (Fréjus, Terzo valico e Brennero) manca un'analisi strategica. Questi tre nuovi "cuori" logistici, capaci di pompare oltre 600 treni merci al giorno, troveranno un sistema "circolatorio" inadatto. Da una parte la rete gestita da Rfi, e dall'altra la società Cargo delle Ferrovie dello Stato non saranno in grado di cogliere queste nuove enormi potenzialità.

La rete italiana è il fanalino di coda del trasporto merci

comunitario con il 6% di quota di traffico contro il 18% di media europea, e il vettore merci pubblico Fs è il peggiore tra quelli dei maggiori Paesi europei. Un programma di tre trafori ferroviari in contemporanea per il costo complessivo di 21,1 miliardi (Fréjus 8,6 miliardi, Brennero 5,9 e Terzo valico 6,6) è esagerato. Sarebbe meglio scansionare per priorità gli interventi ai valichi e non per scelta campanilistica (politica). Piemonte contro Veneto, Liguria contro

Alto Adige per sostenere opere che per tutti sono prioritarie e strategiche senza sapere il perché.

All'indomani dell'apertura del traforo del Gottardo, 57 km costati 7,3 miliardi, inaugurato un anno e mezzo fa, la rete italiana si è trovata impreparata ad accogliere i treni dal nord Europa.

La gestione del traffico merci fa acqua da tutte le parti e il trasporto su camion risulta più competitivo rispetto a quello ferroviario, con costi inferiori del 30% e maggiore flessibilità. Prima dei nuovi trafori non sarebbe più opportuno sfruttare le capacità che ci offre il Gottardo pagato dagli svizzeri? E investire per portare il peso dei treni a 2.000 tonnellate la loro

lunghezza a 750 metri, le sagome (larghezza) dei carri merci a 4 metri? Gli attuali standard sono obsoleti e al massimo raggiungono le 1.600 tonnellate di peso i 500 metri di lunghezza con sagome di 3,80 metri. A che serve transitare rapidamente dal Brennero o da un altro valico se prima o poi il treno va fermato e sdoppiato con costi che mandano in fumo il tempo di spedizione recuperato nel tunnel?

In un sistema a rete come quello ferroviario non ci sono scorciatoie: se si raggiunge rapidamente Genova e poi ci si trova un porto con bassi fondali, costi di gestione elevati, raccordi ferroviari sotto le prestazioni del terzo valico e banchine obsolete, la produttività di

tutta la rete non migliora. Se Milano resta un nodo percorribile solo di notte per i treni merci e a velocità medie di 30 chilometri all'ora, se le linee che collegano Milano con il Gottardo, come la Luino e la Chiasso sono già congestionate, anche il traforo del Gottardo si rivela inefficace. A causa dell'inefficienza della rete italia-

na gli svizzeri hanno destinato all'adeguamento agli standard europei della sagoma e del modulo della nostra rete ferroviaria Luino Gallarate Milano, ben 120 milioni di euro. Gli svizzeri non solo hanno pagato l'infrastruttura in territorio svizzero. Ma poiché sul versante italiano, allo sbocco del Gottardo, la nostra rete di

collegamento con Novara, Busto Arsizio e Milano non è stata nel frattempo potenziata, anche se sono piovuti, gratis, 120 milioni di euro.

La decisione svizzera è avvenuta con un referendum popolare e il meccanismo di finanziamento non è stato a fondo perduto ma il 65% dei costi è stato recuperato dal pedaggio dai Tir in transito,

il 25% con l'accisa sulla benzina e il 10 dall'Iva. Idee ben chiare sui trasporti sostenibili guidate dal libro bianco europeo che il Paese terzo ha preso come oro colato, non solo a parole ma nei fatti.

A PROPOSITO DELLA FUSIONE ANAS FSI

(la Redazione)

Riportiamo nel testo integrale la dichiarazione rilasciata dal Sig. Ministro alla stampa il 16 novembre scorso a margine della presentazione dei nuovi servizi per i treni regionali.

“Come sapete dopo l'analisi dell'impatto che abbiamo fatto, la fusione ANAS -FS

non aveva alcuna ragione, non aveva alcun piano industriale ed era veramente priva di vantaggi. Per questo motivo la stiamo riscorpendo da FS e si sono dimessi i membri del CdA che aveva accompagnato questa fusione inutile”.

“Nei prossimi giorni nomi-

neremo il nuovo CdA che accompagnerà il distacco da FS e, grazie a questo, ANAS in pochi mesi tornerà ad avere più personale sulle strade, che significa più manutenzione per le strade, più sicurezza per i nostri cittadini che le percorrono ma, soprattutto, in questo modo ANAS tornerà a progettare e dirigere i lavori di costruzione delle strade, mantenerle e gestirle e in questo modo inizierà ad essere una delle principali stazioni appaltanti ma, soprattutto, vo-

lano per l'economia e lo sviluppo economico”.

“Se riuscissimo a sbloccare i miliardi di lavori che ci sono per mettere in sicurezza e mantenere le tante strade in dotazione statale, ne stiamo prendendo ulteriori 3000 chilometri dalle ex Province che tornano ad ANAS, potremmo creare moltissimi posti di lavoro a livello nazionale. Questa sarà l'ANAS del futuro.

TAVOLA ROTONDA

LE GRANDI STAZIONI FSI

**Valorizzazione commerciale
e Servizi ai viaggiatori
Focus su Roma Termini**

**mercoledì 28.11.2018
ore 10,30 - 13,00
Corso d'Italia 83
4° Piano, Roma**

Un incontro di Dimensione Trasporti

PARTECIPA A DIMENSIONE TRASPORTI

Versando € 30,00 su c/c postale nr. 61369252 intestato a DIMENSIONE TRASPORTI o bonifico bancario codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

Visitando il sito www.dimensionetrasporti.it dove puoi trovare la raccolta storica dei notiziari e tanto ancora ...