

Progetto Mobilità Urbana

A cura di Vito Marcolongo - Stefano Lorenzi



Vito Marcolongo
Direttore di
Evidenze



Stefano Lorenzi
Senior Executive
Accenture

Scheda

Titolo progetto:

Progetto Mobilità Urbana

Area appartenenza:

Nuovi modelli di sviluppo

Data approvazione:

Gennaio 2005

Terze parti coinvolte:

Evidenze srl; Comune di Genova; Fondazione BNC; ISFORT; Telecom

Destinatari del progetto:

Pubblica Amministrazione centrale e periferica; opinione pubblica e media; business community nazionale

E' ormai convinzione largamente diffusa che le condizioni della mobilità nel nostro Paese non siano incoraggianti: secondo i dati relativi al primo semestre del 2006 (Rapporti APAT e Legambiente), la maggior parte degli spostamenti avviene con auto privata (a Milano il 53%, che sale al 75% se consideriamo anche l'hinterland), la densità di veicoli è tra le più alte in Europa (61/100 abitanti a Milano, 77/100 a Roma contro una media europea di 44), il livello delle emissioni inquinanti tra i più preoccupanti a livello comunitario (151 giorni con PM10 al di sopra dei limiti solo a Milano contro i 35 ammessi).

Le città italiane vivono situazioni di emergenza e i decisori politici sono chiamati a dare risposte attraverso le leve dell'offerta di mobilità (rafforzamento del trasporto pubblico e delle infrastrutture) - che però si scontrano con finanze boccheggianti e con tempi di realizzazione lunghi - e attraverso le leve del controllo della mobilità (domeniche a piedi, targhe alterne, tasse di accesso) che producono risultati dubbi e iniquità certe.

L'alternativa con più ampia flessibilità operativa è il sistema dei crediti di mobilità, proposto dalla Fondazione Italiana Accenture in collaborazione con la società Evidenze nel maggio del 2005.

Il sistema parte dalla considerazione che il problema della mobilità urbana è lo sfruttamento di una risorsa scarsa (l'area urbana) che genera fenomeni di congestione che producono esternalità (inquinamento atmosferico, code, consumo di infrastrutture) legate essenzialmente alla mobilità con mezzi individuali. Il sistema dei crediti stabilisce un tetto massimo di esternalità che possono essere sostenute dalla città e lo distribuisce in quote uguali a ciascun cittadino sotto forma di crediti.

Ciascuno è libero di amministrare la sua dotazione di crediti ripensando il mix di scelte di spostamento: i piccoli consumatori di mobilità non dovranno sostenere spese per circolare nelle aree regolamentate e potranno risparmiare crediti di mobilità scambiandoli con altri benefici che l'Amministrazione deciderà di fornire o facendosi rimborsare; i grandi consumatori, viceversa, esaurita

la loro dotazione iniziale, potranno scegliere se comprare nuovi crediti o abbandonare il mezzo privato a favore di altre alternative più sostenibili per la città.

Il sistema dei crediti è una soluzione equa perché permette ai singoli cittadini di decidere, in funzione delle proprie esigenze di mobilità e in rapporto alle priorità che l'amministrazione civica ha definito, se utilizzare l'automobile o i servizi di trasporto pubblico per muoversi in città.

Il sistema dei crediti di mobilità si configura quindi come un meccanismo di gestione della domanda che tende a scoraggiare l'impiego del mezzo individuale premiando i comportamenti virtuosi e sanzionando i comportamenti onerosi per la città solo quando si sia superato il limite di sostenibilità.

La quantificazione dei crediti da erogare e le regole di consumo dei crediti stessi sono gli aspetti fondamentali del sistema. Entrambe sono funzione della tecnologia che verrà utilizzata per controllare l'effettivo consumo da parte dei cittadini. Il sistema può essere infatti realizzato secondo diversi modelli

operativi: la configurazione minima prevede una regolazione di accessi in un'area centrale (mediante tecnologie come il Telepass), mentre la configurazione più sofisticata comporta un monitoraggio capillare degli spostamenti in tutta l'area urbana mediante tecnologie di localizzazione (GPS e reti di comunicazione mobili). In generale, si può affermare che il consumo sarà funzione del tipo di veicolo, dell'orario nel quale si esegue lo spostamento e dell'esistenza di alternative disponibili all'uso dell'automobile.

Il modello ha ricevuto una menzione speciale dal concorso "Progetti, prodotti e soluzioni per una mobilità sostenibile" presentato in occasione del Mobility Conference Exhibition 2005.

La Fondazione Italiana Accenture ha inoltre registrato il marchio "Crediti di Mobilità" nel 2006 (numero MI2006C001297). Il concetto, dapprima sconosciuto, ha riscosso notorietà anche tra le pagine dei principali motori di ricerca, tra cui Google, dove la frase "crediti di mobilità" accompagnata da Accenture, compare circa cinquanta volte.

Prime applicazioni

L'idea dei crediti di mobilità ha raccolto consensi nel Comune di Genova, che dapprima ha promosso uno studio di fattibilità (all'inizio del 2006) e poi è andato oltre dichiarando l'intenzione di introdurre il modello nel PUM (Piano Urbano della Mobilità) in via di approvazione; è possibile dunque che Genova sia la prima città ad adottare il modello dei crediti di mobilità come sistema di gestione della domanda.

Il progetto in corso a Genova ha ottenuto sponsorizzazioni finanziarie dalla Fondazione BNC e da Telecom Italia, e sponsorizzazioni tecniche dalla stessa Telecom Italia, dal Centro Ricerche Fiat e da Elsag per quanto riguarda le tecnologie da utilizzare per il controllo della mobilità.

Le attività svolte sino ad oggi a Genova hanno portato allo sviluppo di un modello strategico volto alla stima degli impatti di una politica di tariffazione dell'uso dell'auto associata a una politica di crediti di mobilità. Dopo aver condotto indagini sul campo sia mediante focus group, sia mediante interviste telefoniche, coinvolgendo oltre mille cittadini residenti in città e nei Comuni limitrofi che gravitano su Genova, si sono proiettati i dati emersi



Un momento del convegno "Vivere le città. Dalle restrizioni all'organizzazione della mobilità"

sull'intera popolazione. Ne è risultato che dei 750.000 cittadini residenti nelle aree considerate, con età superiore ai 18 anni, il 40% utilizza un'auto propria per spostamenti in/verso Genova.

Le interviste hanno evidenziato come gli automobilisti siano disposti a ridurre l'uso del mezzo proprio qualora il sistema dei crediti fosse attivato; sono in corso di valutazione i risultati misurando, con il modello strategico, gli impatti sia sul bilancio delle famiglie sia su quello della Pubblica Amministrazione, nonché sulla mobilità (riduzione della congestione) e sulle emissioni inquinanti (riduzione dell'inquinamento). Le prime elaborazioni indicano che è possibile ottenere effetti simili a meccanismi indiscriminati come il "road pricing", ove tutti i cittadini pagano sempre una tariffa fissa per ogni accesso al centro indipendentemente dal tipo di automobile e dall'orario.

Le prime elaborazioni dicono che gli impatti saranno irrilevanti durante il primo mese (gli automobilisti infatti continueranno a comportarsi come se nulla fosse), mentre diventeranno significativi dopo sei mesi, con riduzioni consistenti dell'uso del mezzo proprio; dopo 6 mesi il comportamento tenderà a stabilizzarsi.

Sono ancora in corso due task di progetto per individuare le possibili alternative tecnologiche a disposizione per il controllo della mobilità e il business case volto a definire le politiche di adozione del modello (scenari alternativi): valutare i costi delle apparecchiature, delle eventuali infrastrutture di supporto e dei servizi di base, valutare le eventuali entrate per le casse comunali sotto opportune politiche di gestione del modello dei crediti e, infine, valutare la sostenibilità economico-finanziaria del modello.

I prossimi passi

Una prima applicazione sperimentale del sistema dei crediti coinvolgerà gli operatori della distribuzione merci nel centro storico di Genova. L'applicazione del concetto dei crediti di mobilità al trasporto delle merci, all'interno di un'area con particolari restrizioni alla circolazione (ZTL con beni architettonici, elevato numero di pedoni in determinate fasce orarie e periodi), si pone come obiettivo quello di ottenere un controllo e una gestione degli accessi, nonché un'ottimizzazione della distribuzione nel suo complesso. Ai commercianti verranno assegnati i crediti di mobilità, che saranno poi "consumati" da chi effettua il trasporto, cioè i commercianti stessi se utilizzano il proprio mezzo, oppure i trasportatori professionali.

Il passo successivo sarà l'applicazione del sistema alla mobilità individuale nell'area urbana di Genova. È in particolare allo studio un modello operativo che possa consentire l'adozione progressiva delle tecnologie che si renderanno disponibili, consentendo una evoluzione verso modelli sempre più sofisticati nella valutazione delle esternalità effettivamente generate dai comportamenti dei singoli cittadini.

A seguito dell'azione di diffusione che Fondazione Italiana Accenture ed Evidenze hanno fatto sia del concetto dei crediti, sia dei risultati finora ottenuti, il sistema si sta imponendo all'attenzione di molte altre amministrazioni locali, con particolari manifestazioni di interesse a Torino e a Brescia. Risulta anche che altre città, come Bologna e Novara, in via indipendente, stiano pensando all'utilizzo del concetto dei crediti di mobilità.