

ROMA 5 LUGLIO 2016

VERSO UNA MOBILITÀ 2.0: LA GESTIONE DEL CAMBIAMENTO

MARCO BALDI - FONDAZIONE CENSIS

Le ragioni di una perdurante centralità dell'auto negli scenari della mobilità nazionale

Elementi che condizionano la domanda di mobilità privata:

- Persistenza di una struttura insediativa diffusa: 11 milioni di italiani risiedono in aree montane (17,9% della popolazione)
- Peso crescente della 2^a e 3^a corona urbana rispetto ai nuclei centrali
- Condizioni e dinamica recente del TPL

Modalità di spostamento:

- Il 60,8% dei pendolari si sposta in auto (58,7% nel 2001)
- Nell'88,3% delle Province italiane gli spostamenti pendolari avvengono con mezzi privati in misura superiore al 60%
- Negli ultimi 10 anni il 91% delle Province italiane ha registrato un aumento della percentuale di pendolari che ricorrono a mezzi privati
- I pendolari che usano il TPL sono il 16,3% (16,5% nel 2001)

Valutazioni sul trasporto pubblico:

- Il 21% degli Italiani ritiene che il TPL sia migliorato negli ultimi 5 anni. Il 45% pensa invece che sia peggiorato



Comuni e popolazione nei Sistemi Locali del Lavoro

I SLL sono aggregazioni di Comuni individuate sulla base dei flussi degli spostamenti quotidiani della popolazione dal luogo di residenza alla sede di lavoro

Dimensione	v.a.			val.%		
	SLL	Comuni	Popolazione	SLL	Comuni	Popolazione
			2014			2014
Meno di 30.000 abitanti	213	1.336	3.478.363	34,9	16,7	5,7
30.000-100.000 abitanti	266	3.135	15.308.119	43,5	39,2	25,2
100.001-500.000 abitanti	116	2.560	21.512.054	19,0	32,0	35,4
Oltre 500.000 abitanti	16	965	20.497.076	2,6	12,1	33,7
Totale	611	7.996	60.795.612	100,0	100,0	100,0

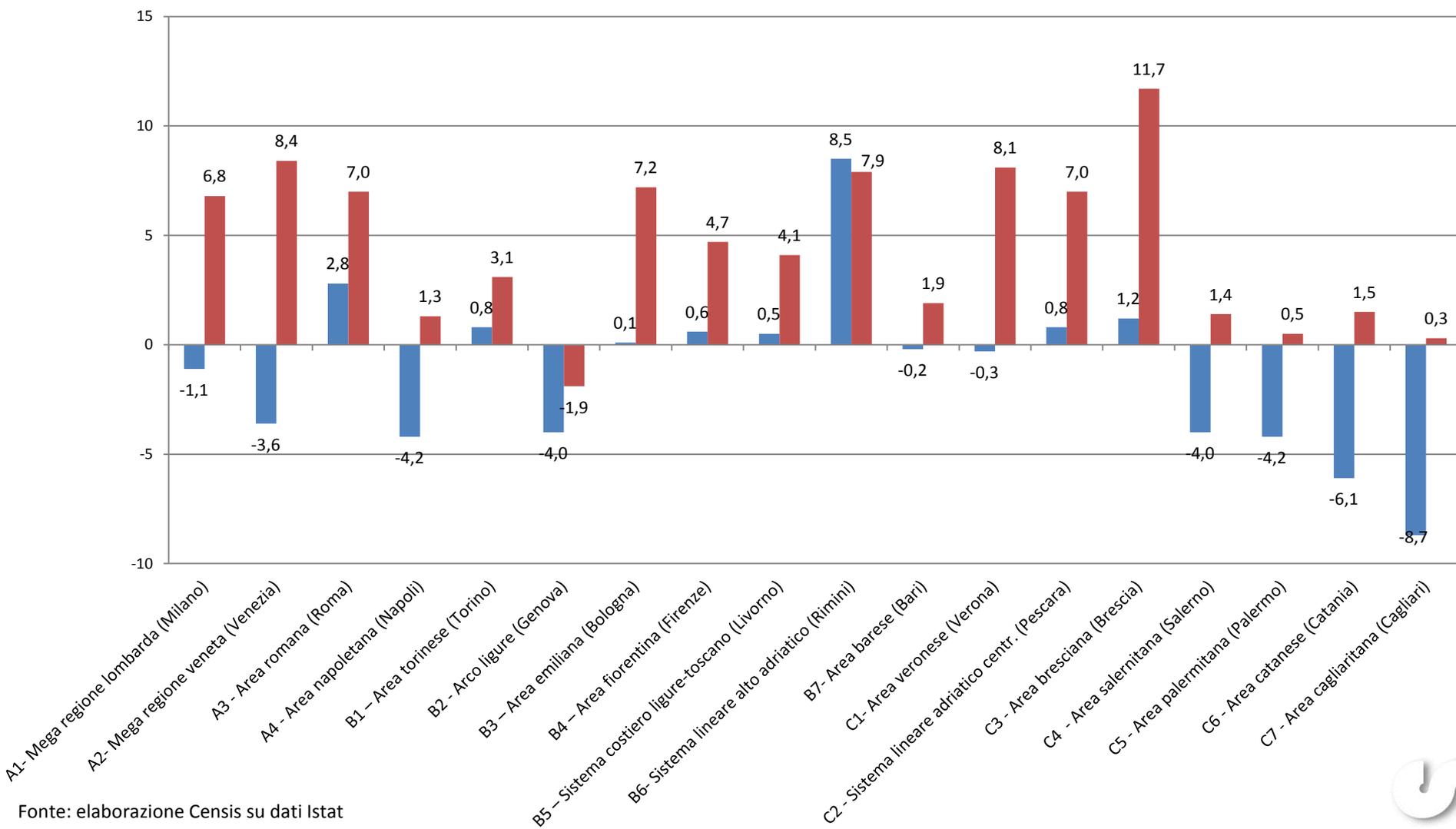
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

La prevalenza del mezzo privato negli spostamenti quotidiani riflette una armatura urbana molto articolata con un peso elevato di medie e piccole città



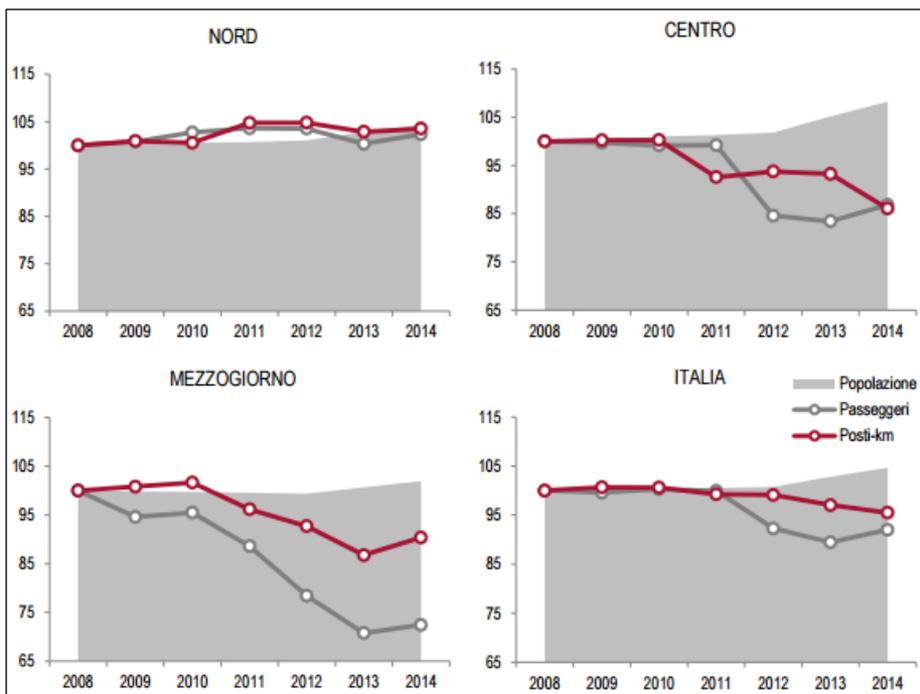
Crescono le «regioni urbane» ma si contraggono i nuclei centrali

Crescita della popolazione 2001-2011 nelle regioni urbane: in blu la città maggiore, in rosso quello dell'intera regione urbana (val. %)

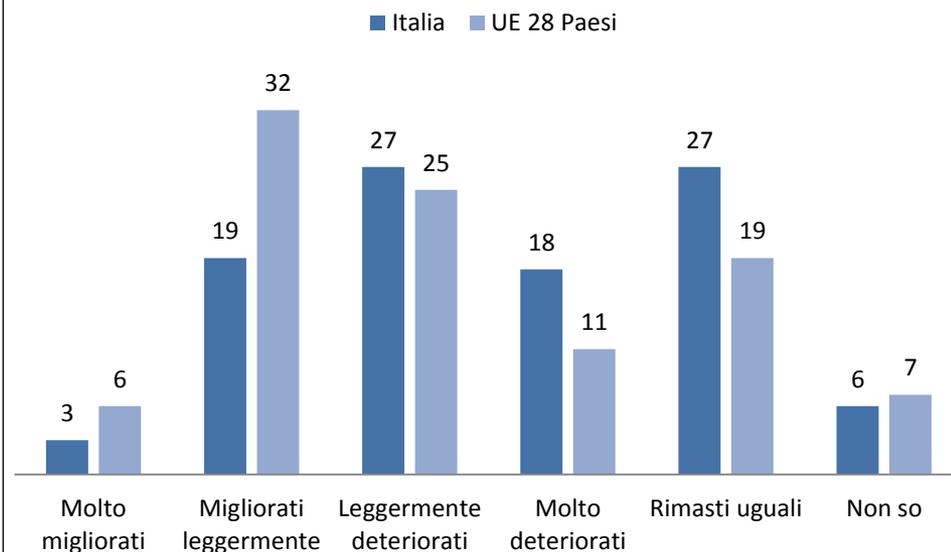


TPL: offerta carente e utenza insoddisfatta

Passeggeri trasportati e posti-Km offerti dal TPL nei Comuni capoluogo 2008-2014 (2008=100)



Percezione dell'evoluzione dei servizi di trasporto pubblico su strada negli ultimi 5 anni



Meno spesa in conto capitale: da 68,2 euro pro-capite (media 2008-2010) a 40,6 (media 2012-2014)
Meno offerta: 4.423 posti-km per abitante nel 2014 (-3,8% rispetto al 2011)
Velocità commerciale autobus urbani nel 2014: Italia 19,5 Km/h, grandi Comuni 16,6 Km/h



Nel medio periodo la domanda di mobilità manterrà i caratteri attuali

Popolazione mobile: scenario “Crescita media annua del Pil ai livelli dell’intervallo 2001-2007”
- Valori assoluti (milioni di persone)

Modalità di spostamento	Ipotesi neutra			Ipotesi jobless growth		
	2010	2015	2030	2010	2015	2030
Auto	26,2	26,0	28,2	26,2	25,1	27,1
Moto	1,5	1,2	1,3	1,5	1,2	1,3
A piedi	7,1	6,2	6,7	7,1	6,0	6,5
Bici	1,4	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Mezzi pubblici	3,8	4,2	4,6	3,8	4,1	4,4
Totale	40,0	39,1	42,4	40,0	37,7	40,8



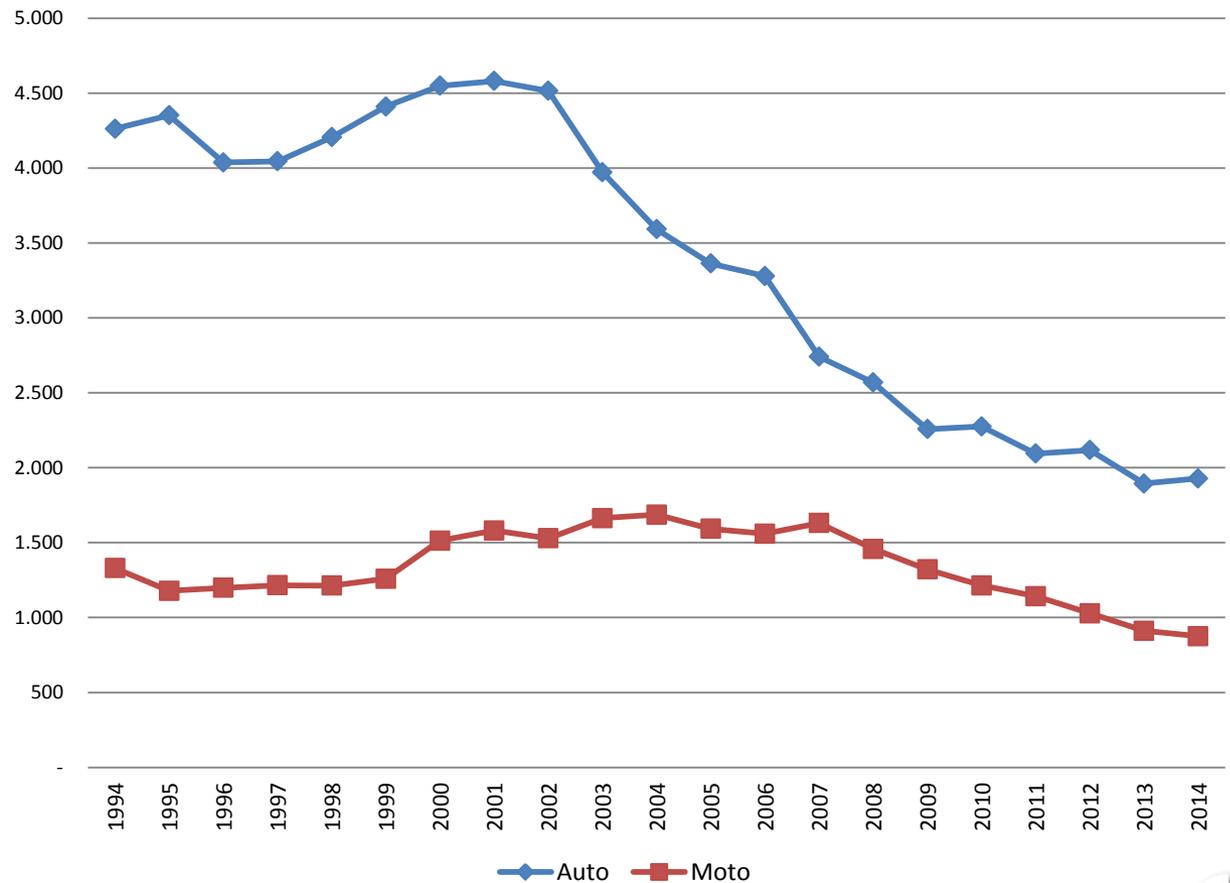
Quello che sta cambiando sono le auto, il loro impatto complessivo, il modo di utilizzarle

Innovazione	Effetti	Impatto
Nuovi sistemi di sicurezza attiva e passiva	Maggiore sicurezza	Riduzione degli incidenti e delle vittime per incidente
Nuovi propulsori (auto elettrica)	Ambiente	Riduzione delle emissioni climalteranti (<i>zero emission</i>)
Nuovi sistemi di ausilio alla guida	Qualità della vita	Agevolazione alla guida per anziani e disabili
Nuovi sistemi di connettività	Gestione della mobilità	Fluidificazione del traffico e semplificazione del parcheggio
Nuove forme di condivisione	Utilizzo piuttosto che possesso	Maggiore libertà di movimento
Guida autonoma (<i>driverless car</i>)	Tutti quelli elencati sopra	Tutti quelli elencati sopra con possibilità di <i>zero accident</i>

Innovazioni nel campo della sicurezza

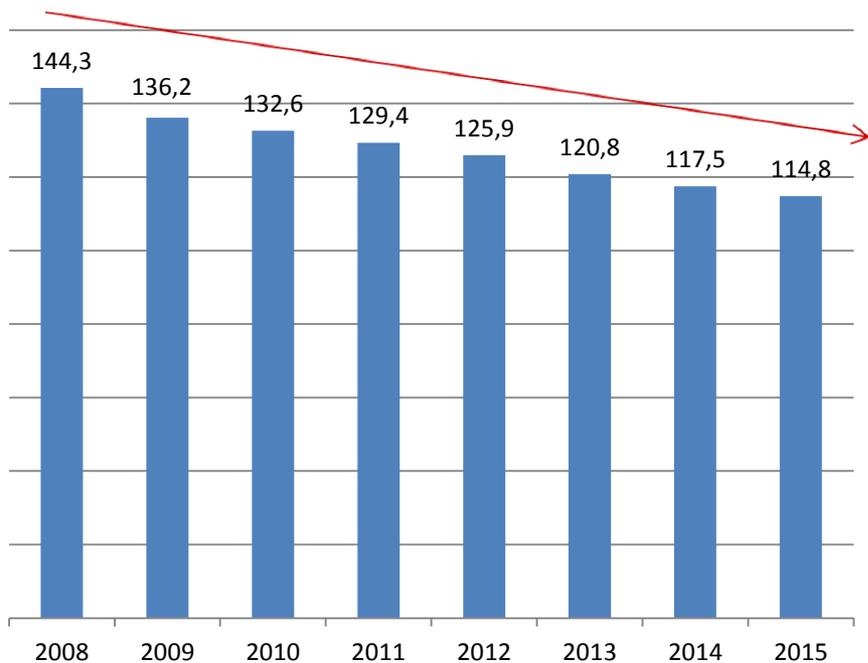
Dispositivi per la sicurezza passiva (cinture, telaio, paraurti ad assorbimento, barre anti-intrusione, airbag, ecc.) e attiva (controllo della stabilità, radar anti-collisione, ABS, controllo della trazione, EBD, ecc.)

Italia: andamento 2001-2014 del numero delle vittime in incidenti stradali (per categoria di utenti della strada)



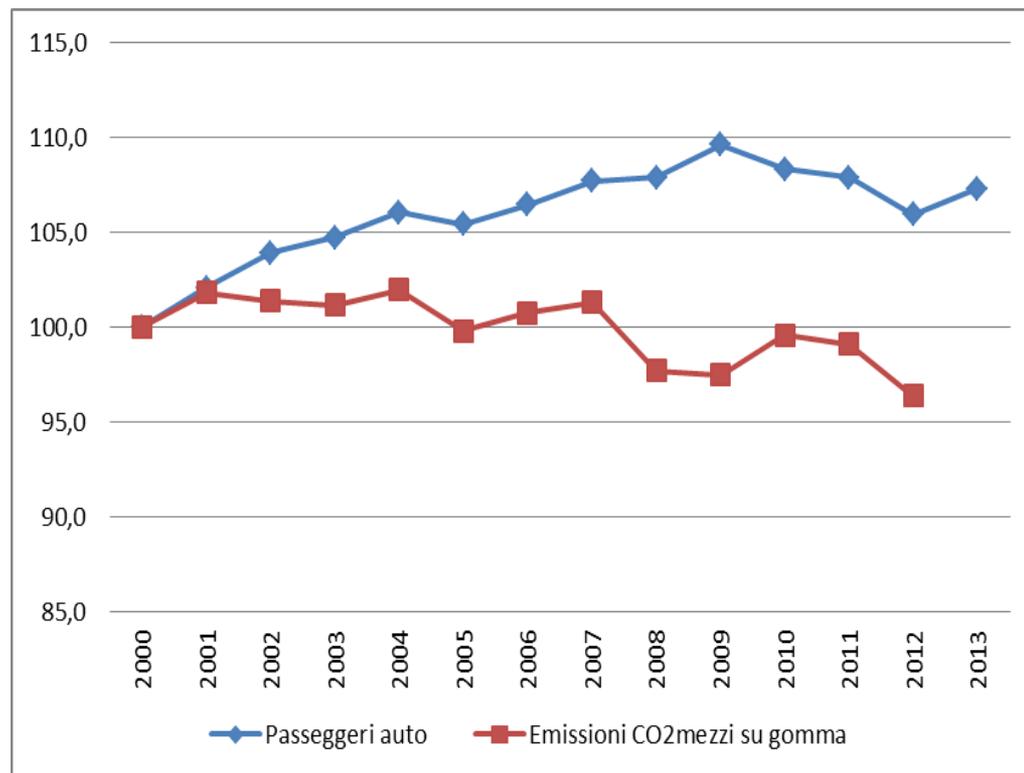
Innovazioni nel campo della riduzione delle emissioni

Italia: emissioni medie ponderate di CO₂ delle nuove immatricolazioni di auto e fuoristrada (g/Km)



Fonte: Unrae

Ue: andamento delle emissioni di CO₂ da auto e del volume di passeggeri (p/Km passeggeri/chilometro)



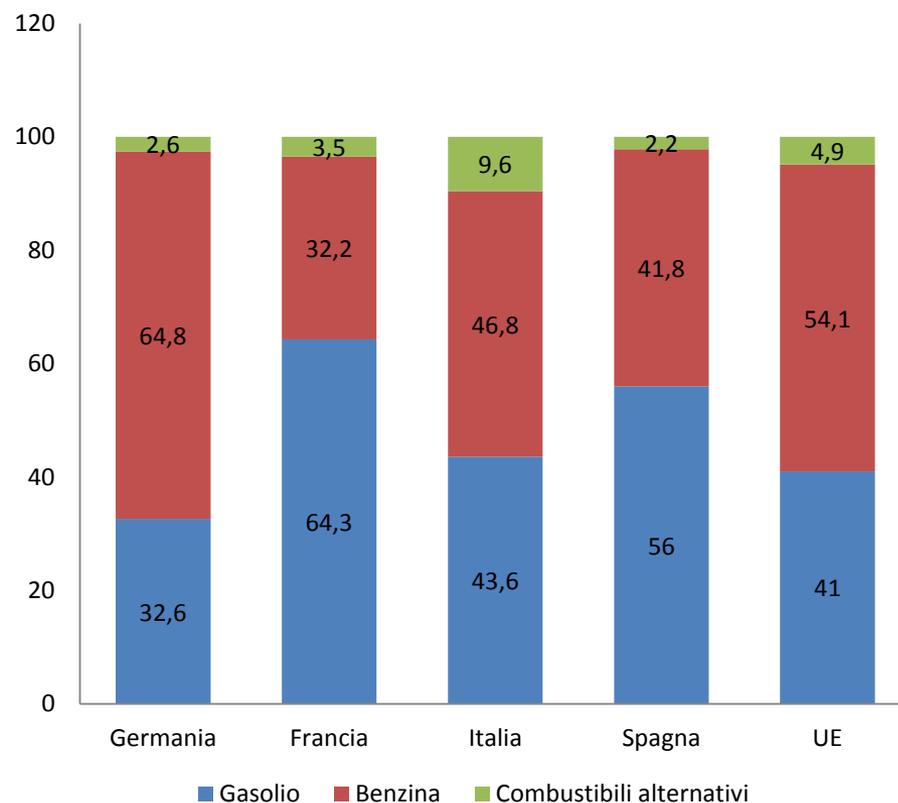
Fonte: elaborazione Censis su dati European Commission, Statistical Pocketbook 2015



Innovazioni nel campo della riduzione delle emissioni

Gli automobilisti italiani hanno già sviluppato una consuetudine all'utilizzo di carburanti alternativi (in particolare il GPL, in parte il metano, e in tempi recenti le vetture ibride). Questo per abbattere i consumi e per potersi muovere in caso di blocchi del traffico

Auto per tipo di carburante in alcuni Paesi europei (2014)



Fonte: elaborazione Censis su dati Acea



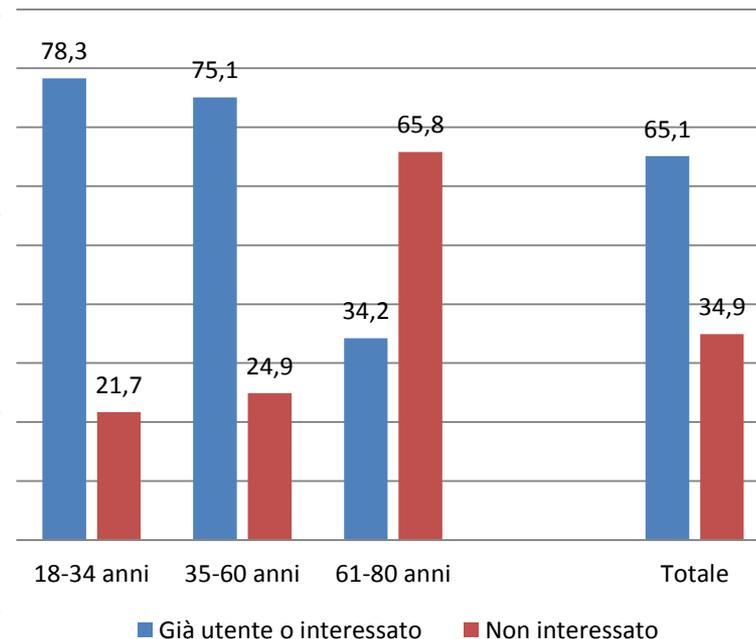
Innovazioni nel campo della riduzione delle emissioni

Immatricolazioni di vetture ibride ed elettriche in Italia

		2011	2012	2013	2014	2015	Var. % 2011-2015
Ibride	N. auto immatricolate	5.162	6.836	15.156	21.488	26.174	407,1%
	% su totale immatricolazioni	0,3%	0,5%	1,2%	1,6%	1,7%	
Elettriche	N. auto immatricolate	307	524	864	1.100	1.452	373,0%
	% su totale immatricolazioni	0,02%	0,04%	0,07%	0,08%	0,09%	
Totale	N. auto immatricolate	5.469	7.360	16.020	22.588	27.626	405,1%
	% su totale immatricolazioni	0,32%	0,54%	1,27%	1,68%	1,58%	

Fonte: Unrae

Interesse per l'utilizzo di auto ibride o elettriche per età dell'intervistato (val.%)



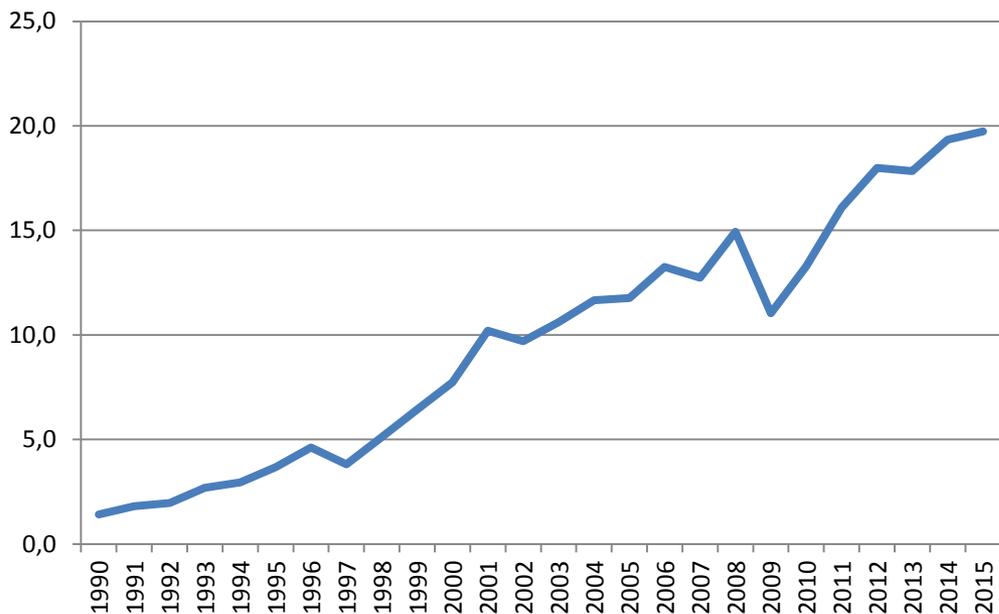
Fonte: indagine Censis per Rapporto Cotec-Che Banca!, 2016

Si evolvono sempre di più le prospettive di penetrazione delle auto a propulsione elettrica



Innovazioni nell'uso dell'auto: noleggio e condivisione

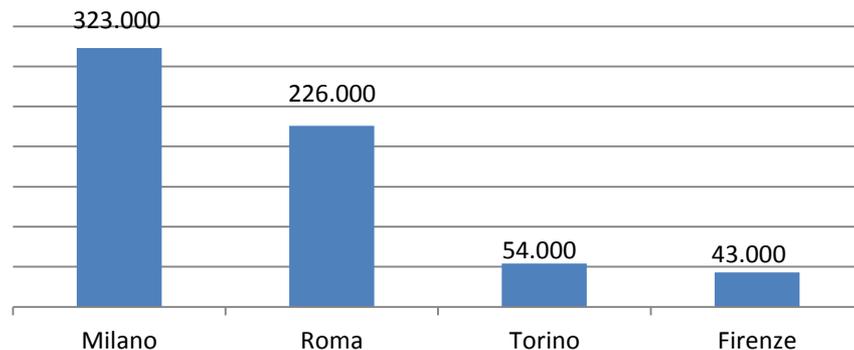
Crescita dell'incidenza delle auto destinate al noleggio sull'immatricolato, anni 1990-2015 (val.%)



Fonte: Unrae

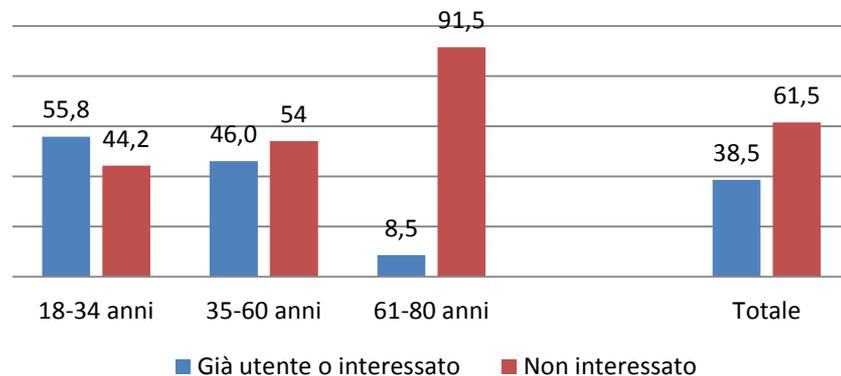
Interesse crescente per la libertà di usare l'auto (quando serve e quando ha senso), senza necessariamente possederla

Car sharing: iscritti per città



Fonte: Aniasa

Interesse all'utilizzo dei sistemi di car sharing/car pooling per età dell'intervistato (val.%)

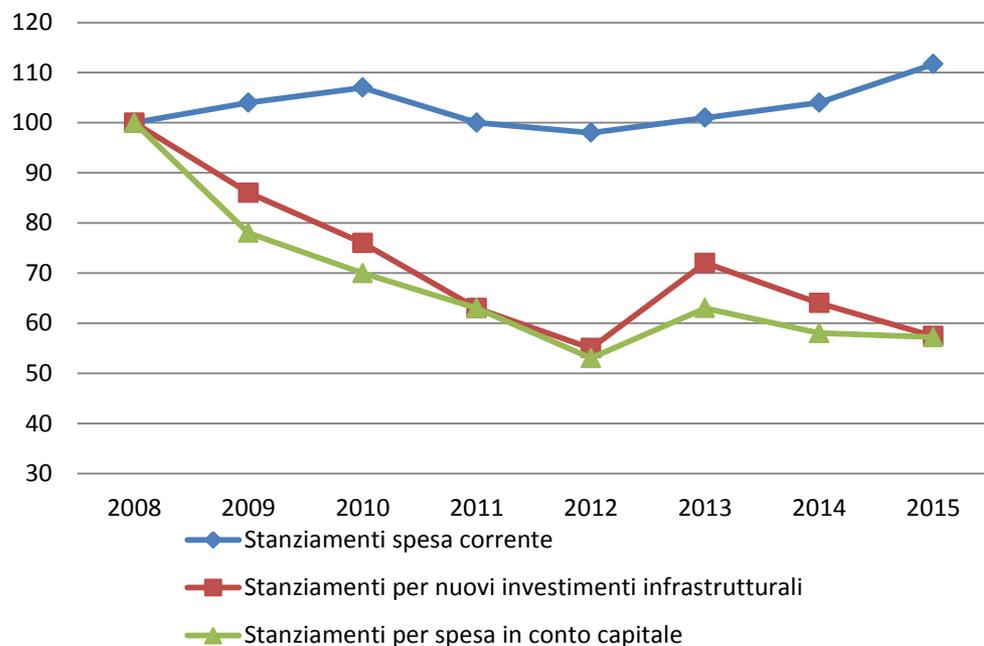


Fonte: indagine Censis per Rapporto Cotec-Che Banca!, 2016

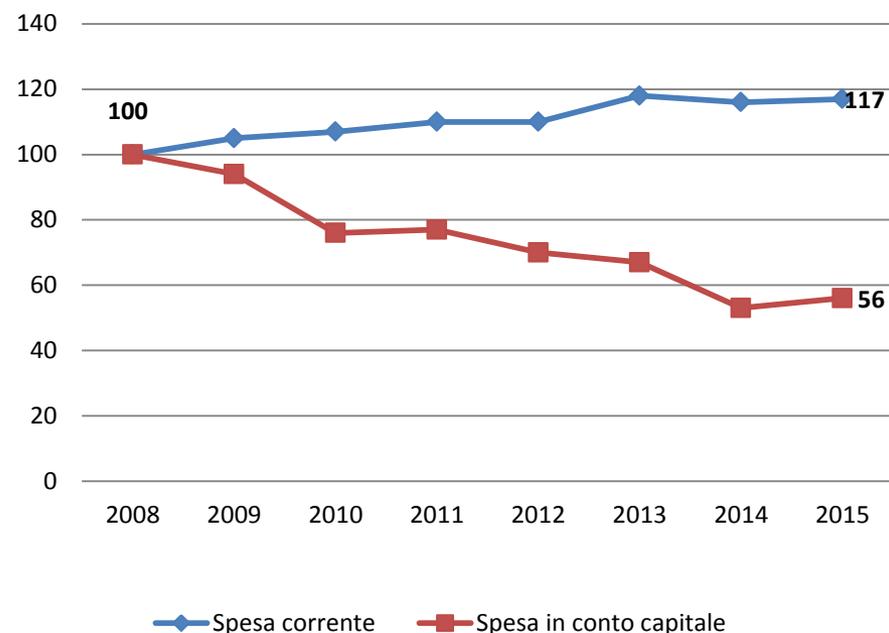


L'AUTO CAMBIA, MA CHI FA IL RESTO?

Ripartizione della spesa nel bilancio di previsione dello Stato



Andamento della spesa corrente e in conto capitale dei Comuni italiani

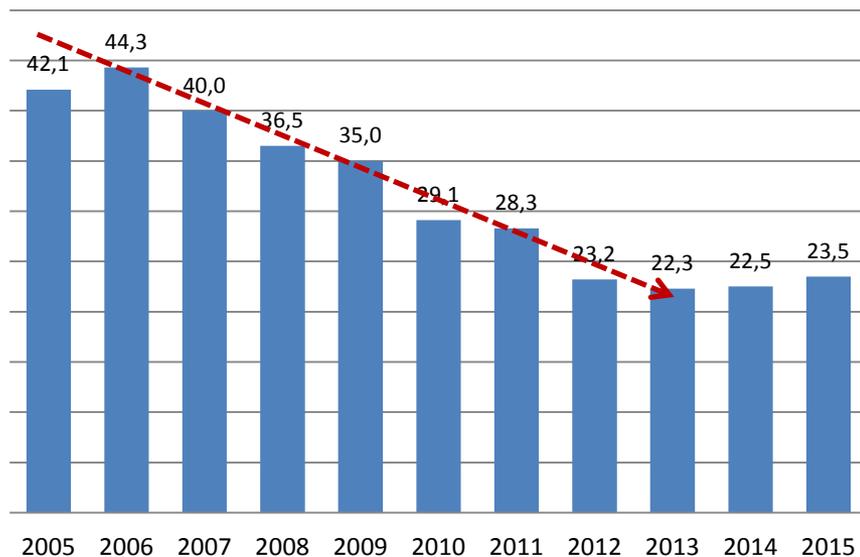


E' netta la diminuzione degli stanziamenti per le infrastrutture, in calo di oltre il 40% negli ultimi 7 anni, sia in ambito nazionale che locale.



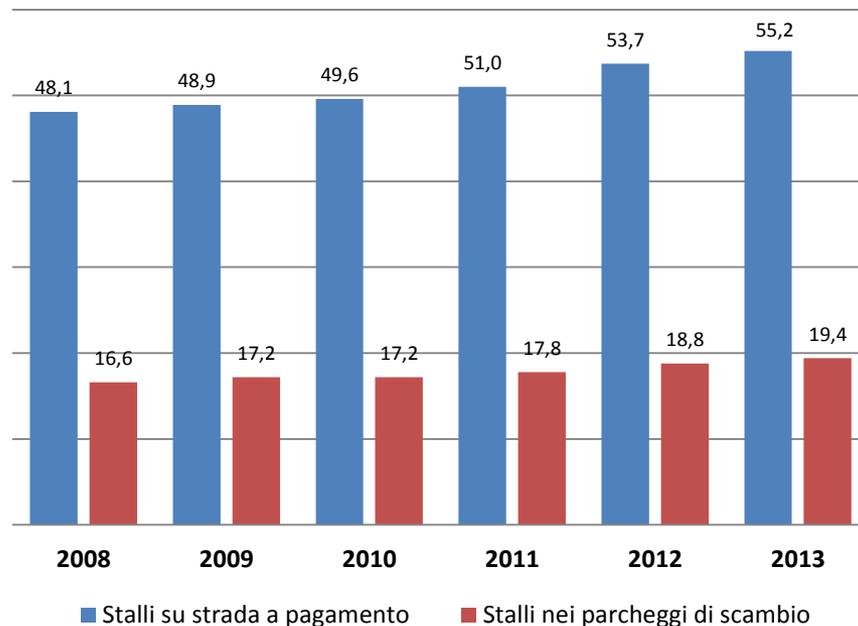
L'AUTO CAMBIA, MA CHI FA IL RESTO?

Andamento del consumo di asfalto in Italia (miliardi di tonnellate)



Fonte: elaborazione Censis su dati Siteb

Stalli per 1000 autovetture circolanti



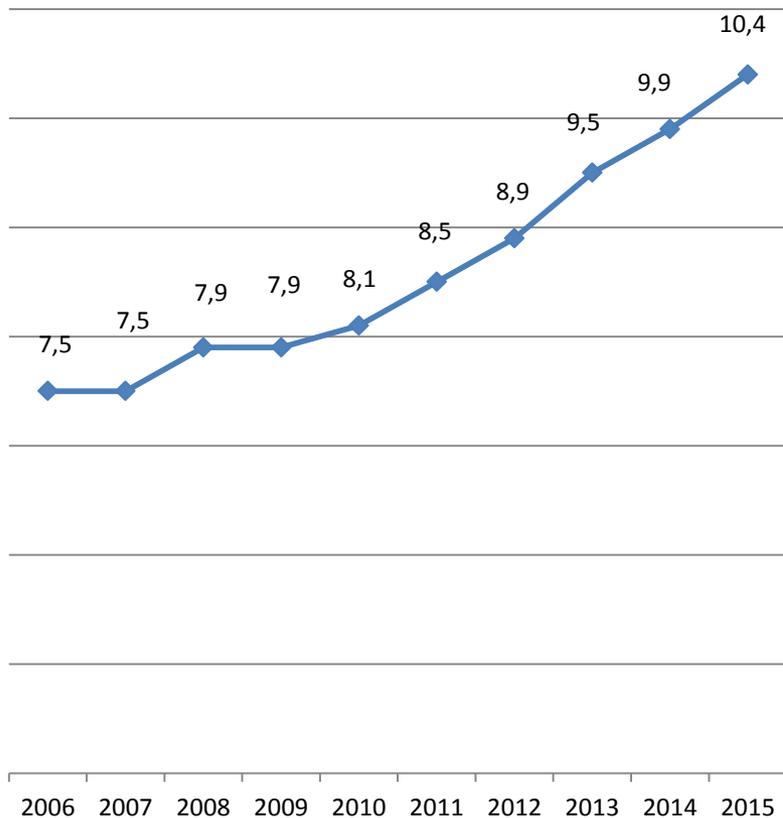
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Rispetto al 2005 si è dimezzato il consumo di asfalto in Italia. La domanda di mobilità fa perno sull'auto ma la disponibilità di parcheggi è rimasta pressoché costante nel tempo. Senza parcheggi di scambio soffre l'intermodalità.



L'AUTO CAMBIA, MA CHI FA IL RESTO?

Età media delle autovetture circolanti in Italia - Anni 2006-2015



Fonte: ACI

L'impatto della obsolescenza del parco auto

Ambito	Impatti connessi all'invecchiamento del parco auto	Misura dell'impatto
Effetto serra	Mancata riduzione emissioni climalteranti	I 9 milioni di veicoli più inquinanti emettono ogni anno circa 19,6 milioni di tonnellate di CO ₂ equivalente. Se fossero stati sostituiti le emissioni si sarebbero ridotte di 10,6 milioni di tonnellate
Sicurezza alla guida	Maggiore vulnerabilità auto e conducente	Il tasso di mortalità (morti per 1000 autovetture coinvolte in incidenti) dei veicoli con più di 11 anni di vita è il triplo di quelle con meno di 2 anni. La sostituzione del parco auto più obsoleto determinerebbe una riduzione della mortalità del 7,3% circa.

GESTIRE LA TRANSIZIONE VERSO LA MOBILITA' 2.0

Il contesto consolidato

Centralità attuale e futura del mezzo privato per assolvere alla domanda di mobilità

I cambiamenti in atto

Evoluzione tecnologica dei veicoli (sicurezza, emissioni, guida assistita, connettività)

I limiti/rischi

Evoluzione troppo lenta e poco guidata del parco veicolare

Opportunità/necessità di accompagnare la transizione

Creazione di una Cabina di Regia che:

- Coinvolga attori pubblici e *stakeholders* privati
- Superi la settorialità e la frammentarietà degli interventi
- Valorizzi le opportunità connesse alla trasformazione digitale
- **Sviluppi una visione complessiva e integrata del ruolo dell'auto negli scenari della mobilità**
- **Veicoli questa visione all'interno delle *policy* del governo centrale**
- **Aumenti consapevolezza e coinvolgimento a livello locale**

Ragioni strutturali (il sistema insediativo del Paese)

Evoluzione della domanda: interesse per i nuovi veicoli

Ritardi e contrazione degli investimenti in infrastrutture

Debolezza e scarsa competitività del TPL
Carenza/obsolescenza delle infrastrutture viarie

Evoluzione degli stili di vita: nuove modalità di utilizzo delle auto (noleggio e condivisione)

Interventi regolativi a carattere settoriale ed emergenziale