

Alcune semplici informazioni aiutano a tratteggiare quelli che sono stili e comportamenti di mobilità dei cittadini veneti.

Ogni anno, dal 2008 al 2011, vanno diminuendo il numero medio di spostamenti giornalieri, la distanza percorsa e il tempo dedicato alla mobilità quotidiana; restano nettamente predominanti gli spostamenti con mezzo di trasporto a motore. Ogni giorno, nel 2011, si effettuano 2,8 spostamenti pro capite, si percorrono mediamente 34,8 km e ci si impiegano quasi 57 minuti.

Non varia il peso degli spostamenti per lavoro (39,4%), diminuiscono quelli per tempo libero (25,5%, 27,1 nel 2010), aumentano quelli per gestione familiare (33,3%, 30,1 nel 2010).

La preferenza per l'automobile e, più in generale, per il trasporto privato è evidente quando si analizzano gli spostamenti effettuati nei giorni feriali. In Veneto, quando un cittadino decide di muoversi, nel 63% dei casi lo fa come conducente di autovetture private e nel 5,8% dei casi come passeggero. Il mezzo pubblico resta più indietro e viene scelto per il 6% degli spostamenti mentre è interessante la quota modale dei movimenti effettuati a piedi o in bicicletta che raggiunge il 24%. L'auto privata viene scelta soprattutto nei casi di spostamenti rapidi e capillari, il mezzo pubblico, invece, viene utilizzato meno di frequente, ma per viaggi più lunghi.

Nel 2010, in Veneto mediamente gli occupati hanno dedicato 20,9 minuti (24,1 in Italia) per percorrere il tragitto casa-luogo di lavoro, gli studenti hanno invece impiegato mediamente 21 minuti per recarsi a scuola (20,2 in Italia).

L'indice sintetico di soddisfazione degli utenti per la qualità dei servizi del trasporto pubblico riassume il giudizio dei passeggeri riguardo le principali caratteristiche dell'autobus, della corriera extraurbana e del treno (frequenza delle corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, velocità della corsa, pulizia della vettura, comodità di attesa delle fermate, possibilità di collegamento tra le varie zone del comune, comodità degli orari, costo del biglietto). L'indice varia tra 0 e 100, dove valori vicini a 0 indicano bassa soddisfazione per la qualità del servizio e valori vicini a 100 alti livelli di apprezzamento. Per ognuno dei tre mezzi di trasporto pubblico la soddisfazione degli utenti del Veneto è superiore alla media di quelli italiani, anche se solo per autobus e corriere il differenziale è significativo. Nel complesso, considerando 50 il livello minimo per un livello di servizio soddisfacente, l'utenza in Veneto dà un giudizio positivo per quanto riguarda autobus e corriere e parzialmente negativo per il treno.

Muoversi: bisogno ed opportunità





17. Muoversi: bisogno ed opportunità

Muoversi è sicuramente uno dei bisogni fondamentali dell'uomo. Ognuno di noi ha l'esigenza di spostarsi dalla propria abitazione verso una diversa destinazione per i più svariati motivi: recarsi al lavoro o a scuola, andare a fare la spesa o a trovare parenti e amici, fare attività sportiva o rilassarsi nel tempo libero, viaggiare per turismo, etc. Muoversi, in senso lato, non è solo un bisogno, ma anche un'opportunità, di crescita, di incontro, di apprendimento, di cambiamento, di conoscenza.

La politica europea dei trasporti trova i suoi fondamenti nel Libro Bianco del 2001 ed in un suo successivo riesame pubblicato nel 2006. La mobilità viene intesa al tempo stesso sia come diritto fondamentale di ogni cittadino sia come supporto strategico per l'economia. Il settore dei trasporti, tenendo conto di tutti i suoi aspetti (servizi, infrastrutture, attrezzature), occupa oltre 10 milioni di persone e rappresenta circa il 7% del PIL europeo (dati 2006), svolge un ruolo essenziale sia per la vita quotidiana di tutti i cittadini (spostamenti per andare a scuola/lavoro, gestione della vita familiare, turismo e tempo libero) sia per le imprese (trasporto merci). Tra gli ultimi documenti prodotti dall'Unione Europea in tema di mobilità e trasporti figura il nuovo Libro bianco¹, adottato il 28 marzo 2011, contenente la strategia per rendere più sostenibili ed efficienti i trasporti negli Stati membri. Uno dei principali obiettivi è quello di incentivare cambiamenti ragionati nelle abitudini quotidiane a favore di stili di vita attivi, come l'andar in bicicletta o a piedi, e di scelte alternative all'automobile privata, grazie alla miglior offerta di trasporto pubblico locale. Anche se il problema non è solo lasciare il mezzo privato a favore del pubblico, ma altresì riequilibrare il peso ruota-ferro nei trasporti pubblici.

In Europa negli ultimi decenni si osserva una crescita costante della domanda di mobilità dovuta da un lato alla crescita delle distanze percorse e a nuovi bisogni dei cittadini della maggior parte dei Paesi dell'Unione Europea, dall'altro all'aumento del parco macchine dei Paesi nuovi membri. Inoltre la delocalizzazione delle imprese ha fatto sì che aumentassero le distanze tra i luoghi in cui vengono

svolte alcune fasi di produzione e i luoghi di assemblaggio finale o consumo.

La crescente domanda di mobilità porta però conseguenze negative quali la congestione dei grandi assi stradali e ferroviari, dei centri delle città e degli aeroporti – soprattutto nelle regioni centro-occidentali dell'UE che sono le più densamente popolate e industrializzate – e problemi di degrado ambientale (inquinamento atmosferico e acustico) e sociale (infortuni e morti correlate con il sistema dei trasporti) che hanno ricadute sulla qualità della vita dei cittadini. Per ridurre la congestione e tutelare l'ambiente l'UE si è impegnata a dissociare la crescita della domanda di mobilità dalla crescita economica e a riequilibrare i vari modi di trasporto per limitare l'eccessiva preponderanza del trasporto stradale. Tra le politiche fortemente incentivate ci sono un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti attraverso l'intermodalità, cioè la combinazione di più mezzi di trasporto, e l'introduzione di innovazioni tecnologiche che permettono una miglior gestione del flusso del traffico, informazioni rapide sulle infrastrutture e le esigenze di manutenzione.

17.1 La domanda di mobilità

Viene definita come domanda di mobilità la "quantità di spostamenti effettuati in una determinata area e in un determinato periodo di tempo su determinate distanze"². Essa dipende da un numero consistente di fattori: la tipologia insediativa della popolazione e la morfologia dell'area interessata, le caratteristiche demografiche dei residenti (in particolare età e tipologia familiare), gli stili di vita, le attività economiche presenti, etc. Dal momento che questi fattori mutano nel tempo anche gli spostamenti risentiranno delle dinamiche sociali ed economiche: proprio in questo senso la domanda di mobilità viene definita, a differenza della domanda per beni e servizi, "derivata" in quanto non rappresenta un fine in sé ma è un mezzo per soddisfare altre esigenze (studiare, lavorare, fare acquisti, usufruire di servizi, etc.). Le variabili sociali ed economiche di un'area, inoltre, hanno una forte influenza su due dimensioni che caratterizzano la mobilità: le distanze per raggiungere le destinazioni e i tempi di percorrenza. Al tempo stesso il modo in cui la mobilità si esplicita dipende, oltre che dalle preferenze individuali, dall'offerta di trasporto

¹ COM(2011)144, Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, Bruxelles, 28.3.2011.

² C. Carminucci, F. Fermi, D. Fiorello, S. Maffii, E. Peralice, M. Procopio "La domanda di mobilità delle persone", Ricerche e Trasporti, Quaderno n. 11 (2007).





dell'area in termini di dimensioni e diffusione di servizi e infrastrutture, costo, qualità, velocità e flessibilità del mezzo utilizzato.

La crescita di mobilità non può essere considerato l'obiettivo finale delle politiche dei trasporti ma, se necessaria, deve comunque essere funzionale al miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Un aumento indiscriminato della mobilità, oltre ad essere particolarmente oneroso dal punto di vista economico, produrrebbe dei costi sociali ed ambientali insopportabili. Si spiega così il crescente interesse da parte delle istituzioni verso la gestione della domanda di mobilità e la creazione di un sistema dei trasporti efficiente.

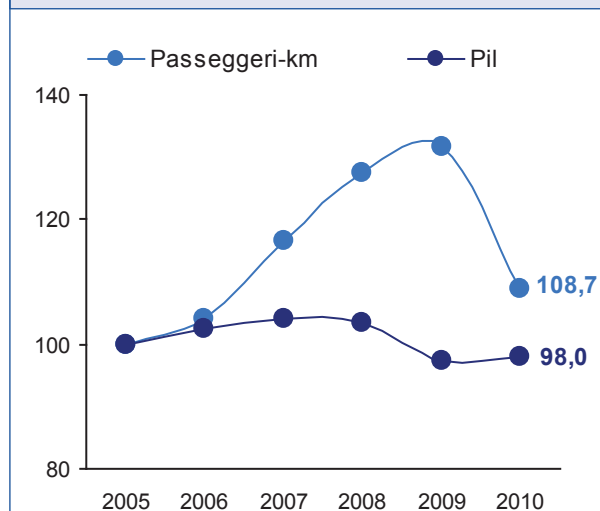
L'Unione Europea, nel Libro Bianco sui trasporti del 2001 auspicava che il tasso di crescita dell'economia non fosse strettamente legato all'aumento della mobilità dei passeggeri e delle merci. In particolare, lo sviluppo economico avrebbe dovuto avere tassi di crescita superiori a quello della mobilità delle persone e delle merci.

In realtà, il confronto fra l'andamento del Pil e

la domanda di mobilità espressa in termini di passeggeri-km³ ci mostra che in Veneto la mobilità complessiva in un giorno feriale della popolazione con età tra i 14 e gli 80 anni è cresciuta in modo considerevole dal 2005 al 2009, subendo invece una forte contrazione nell'anno 2010. Ad un aumento significativo della mobilità dei passeggeri nei giorni feriali non corrisponde un'altrettanto forte fase di crescita economica: il Pil sale lievemente fino al 2007 per poi diminuire soprattutto nel 2009.

Lo stesso andamento ciclico di crescita forte della mobilità e debole sviluppo economico nella prima parte del quinquennio e contrazione di entrambe le variabili nella fase finale del periodo, si riscontra anche in Italia con una importante differenza: in Veneto, nel 2009, nonostante la crisi economica, la domanda di mobilità continua a salire mentre in Italia si è già verificata l'inversione di tendenza. Seppur strettamente collegati, l'andamento della domanda di mobilità feriale sembra muoversi con

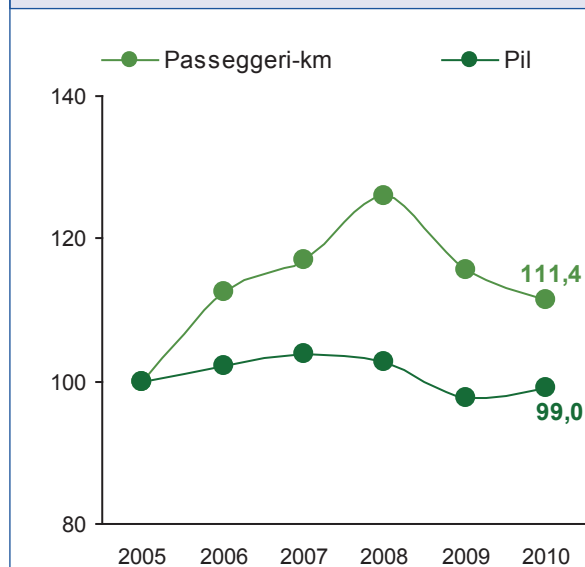
Fig. 17.1.1 – Indice di variazione percentuale della domanda di mobilità(*), in un giorno feriale, della popolazione con età tra i 14 e 80 anni e del Prodotto Interno Lordo (Pil) - Veneto (Anno 2005=100) - Anni 2005:2010**



**) I dati sui passeggeri-km sono stati ottenuti moltiplicando la popolazione mobile con la lunghezza media dello spostamento e il numero medio di spostamenti giornalieri.
(**) Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato-Valori concatenati con anno di riferimento 2005.*

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort e Istat

Fig. 17.1.2 – Indice di variazione percentuale della domanda di mobilità(*), in un giorno feriale, della popolazione con età tra i 14 e 80 anni e del Prodotto Interno Lordo (Pil) - Italia (Anno 2005=100) - Anni 2005:2010**



**) I dati sui passeggeri-km sono stati ottenuti moltiplicando la popolazione mobile con la lunghezza media dello spostamento e il numero medio di spostamenti giornalieri.
(**) Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato-Valori concatenati con anno di riferimento 2005.*

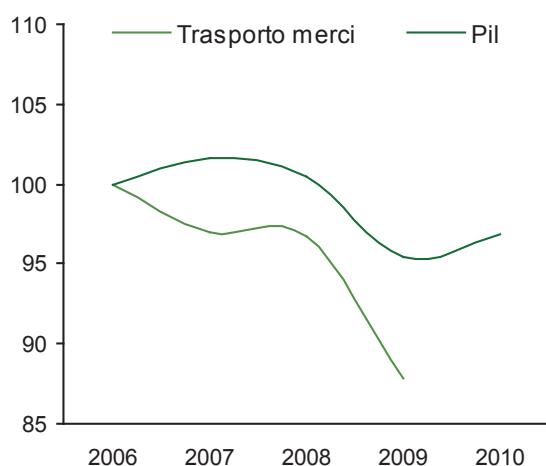
Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort e Istat

³ Il numero di passeggeri-km fornisce una stima delle distanze complessive percorse dall'intera popolazione nei suoi spostamenti.

leggero ritardo rispetto alla situazione economica. In Veneto e in Italia la mobilità cresce più del Pil dal 2005 in poi e subisce una contrazione durante la crisi economica: il quadro tendenziale dà indicazioni contrarie rispetto all'obiettivo del Libro Bianco dei Trasporti registrando una crescita della domanda di mobilità superiore a quella economica.

Per quanto riguarda le merci, i dati a disposizione consentono di analizzare solo separatamente da un lato i trasporti interni (su strada, ferrovia, fiumi, condotte) e dall'altro i trasporti marittimi. Per approssimare il trasporto interno di merci viene utilizzato l'indicatore tonnellate-km, che è l'unità di misura del traffico complessivo di merci: ad ogni operazione di trasporto si moltiplica la quantità movimentata con la lunghezza del viaggio effettuato. Per quanto riguarda l'Italia si analizza la relazione tra ciclo economico e trasporto merci solamente dal 2006 al 2010⁴. Nonostante il ciclo economico favorevole dal 2006 il traffico di merci preannuncia l'entrata in recessione e subisce una severa contrazione che pareva essersi arrestata nel 2008. L'aggravarsi delle condizioni economiche nel 2009 ha però comportato una nuova caduta anche nel trasporto di beni. Analizzando i dati del trasporto

Fig. 17.1.3 – Variazione relativa del trasporto merci interno(*) e variazione relativa dell'indice Pil - Italia (Anno 2006=100) - Anni 2006:2010



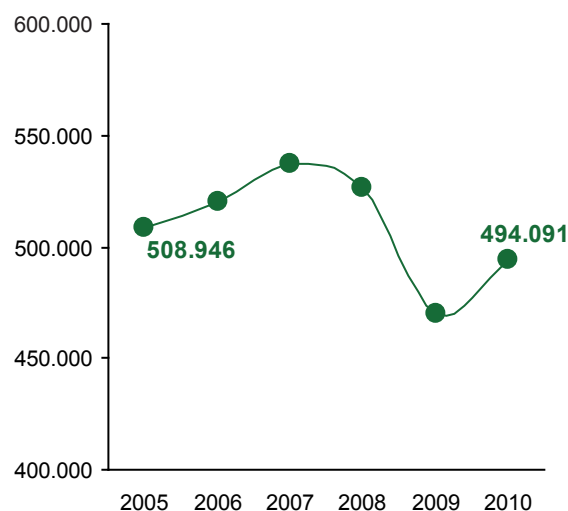
(*) Per trasporti interni si intendono esclusivamente le modalità trasporto merci su strada, ferrovia, fiumi e condotte.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

marittimo si rileva che il traffico cresce fino al 2007 per poi crollare. Si può perciò desumere che negli anni 2006-2007 la caduta del traffico merci in tonnellate-km sia parzialmente compensata dal maggior contributo del trasporto marittimo.

Il giudizio sul caso italiano si deve limitare all'ultimo quinquennio che vede una diminuzione maggiore del traffico merci rispetto al Pil come accade, seppur con inizio nell'anno 2008, in tutta l'Unione Europea. Rimane il sospetto che il traffico di merci sia elastico rispetto al Pil anche in Italia, cioè piccole variazioni del ciclo economico comportano variazioni maggiori nel trasporto di beni.

Fig. 17.1.4 – Trasporto marittimo: traffico merci(*) (migliaia di ton.). Italia - Anni 2005:2010



(*) Con il termine "traffico merci" si intende il totale degli imbarchi e degli sbarchi.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

I tempi della mobilità e i mezzi di trasporto utilizzati

Per migliorare la qualità di vita delle persone è necessario porre attenzione al tempo che gli individui impiegano per muoversi e spostarsi, con l'obiettivo di ridurlo al minimo dato che potrebbe essere dedicato allo svolgimento di attività differenti: cura della famiglia, riposo, divertimento, sport, volontariato, ecc.

Ogni viaggio non è mai fine a sé stesso ma deve essere messo in relazione all'esigenza dell'individuo

⁴ L'Istat ha operato una revisione nella metodologia con cui viene effettuata la rilevazione sul trasporto merci su strada rendendo poco significativi i confronti con gli anni precedenti al 2006. Rappresentando di gran lunga la modalità più utilizzata nel trasporto merci, si è preferito iniziare la serie storica dal 2006.



di raggiungere una determinata destinazione. Per questo è bene differenziare le motivazioni degli spostamenti individuando tre macro-gruppi: lavoro o studio, gestione familiare o cura della persona (comprende i viaggi per fare la spesa, andare a prendere i figli a scuola, occuparsi dei genitori anziani, ecc.) e tempo libero.

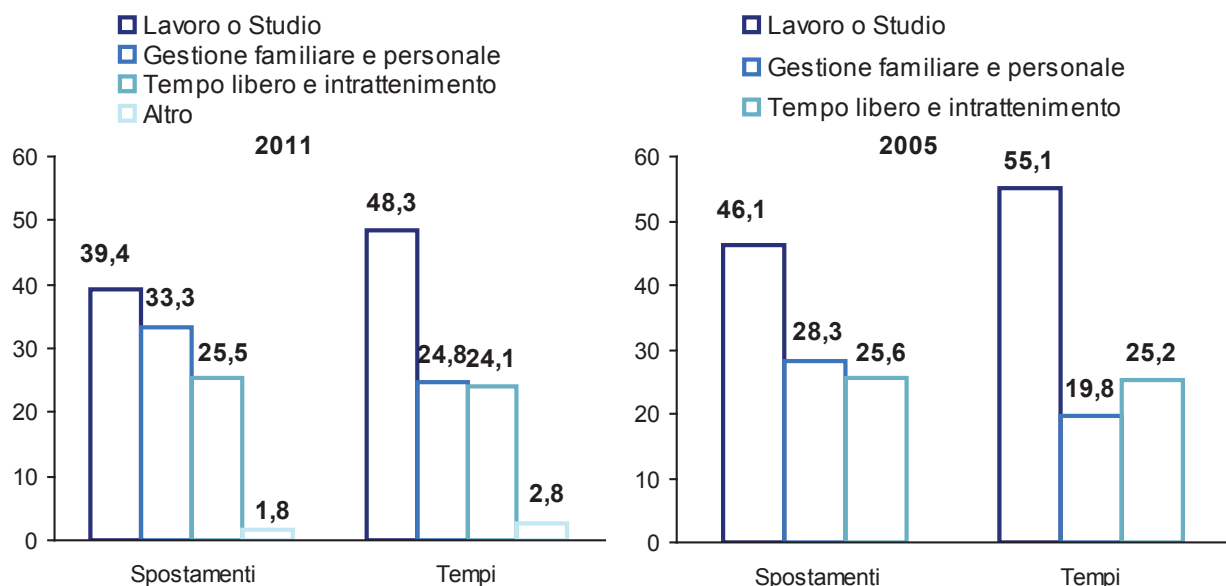
Ovviamente, nei giorni feriali la percentuale maggiore di spostamenti è originata da motivi di lavoro o studio (40%), il 33% sono viaggi che si

riferiscono ad attività di gestione familiare e il 26% al tempo libero e al divertimento. La preponderanza di queste attività nei giorni feriali, è ancor più evidente se si osserva che il 48% del tempo in mobilità è dedicato a spostamenti per lavoro o studio.

Confrontando però i dati del 2011 con quelli del 2005, si nota una diminuzione significativa del peso degli spostamenti legati a motivi di lavoro, probabilmente complice la crisi in atto dall'autunno del 2008.

Nel 2010, in Veneto mediamente gli occupati hanno

Fig. 17.1.5 – Distribuzione percentuale del numero di spostamenti e del tempo speso in mobilità per motivazione. Veneto - Anni 2005 e 2011



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Isfort

dedicato 20,9 minuti per percorrere il tragitto casa-luogo di lavoro. Non è una quantità di tempo eccessiva soprattutto se si considera il fatto che il dato medio nazionale si attesta a 24,1 minuti. Gli studenti in Veneto hanno invece impiegato mediamente 21 minuti per recarsi a scuola, mentre in Italia il tempo medio rilevato è stato di 20,2 minuti. I tempi di percorrenza medi in Veneto non sono quindi molto diversi tra studenti e occupati mentre permane qualche differenza prendendo in considerazione l'intero territorio nazionale a favore della mobilità studentesca.

La mobilità studentesca è caratterizzata da una quota elevata di spostamenti brevi: più della metà (54,4%) dura infatti al massimo 10 minuti, mentre la frequenza

relativa delle varie classi diminuisce all'aumentare del tempo impiegato. Anche per gli occupati questa categoria è la più frequente ma c'è una distribuzione maggiormente omogenea tra le prime due classi: in Veneto il 36,6% impiega al massimo 10 minuti e il 32,5% tra 11 e 20 minuti. Prendendo i 30 minuti come tempo massimo accettabile di un tragitto da casa alla sede di lavoro o scuola affinché la mobilità non gravi troppo all'interno di una giornata, l'85,8% dei lavoratori e l'81,2% degli studenti rientra in questi parametri⁵.

Analizzando gli occupati per settore economico non si riscontrano grosse differenze nei tempi medi di percorrenza del tragitto casa-luogo di lavoro né in Italia né in Veneto, tranne per l'agricoltura che però

⁵ In Italia la percentuale che impiega al massimo 30 minuti è dell'81,2% per gli occupati e dell'84,3% per gli studenti.

rappresenta solo una piccola quota del totale dei lavoratori. Più interessante è la stratificazione per posizione professionale: i lavoratori dipendenti con un carico di responsabilità maggiore impiegano in media più tempo per raggiungere la sede di lavoro rispetto ad operai e impiegati. I lavoratori autonomi, potendo scegliere dove aprire la propria sede minimizzando le distanze, sono la categoria con i tempi di percorrenza medi inferiori. In Veneto tutte e tre le categorie spendono in media meno tempo in mobilità lavorativa rispetto all'Italia: vista la densità di unità produttive, sono soprattutto operai e impiegati a beneficiare di tempi di percorrenza inferiori.

Per quanto riguarda gli studenti, invece, il tempo di percorrenza non è uniforme per tutti gli studenti, ma aumenta al crescere del livello d'istruzione. Le scuole materne, elementari e medie sono infatti diffuse capillarmente sul territorio, quelle secondarie sono presenti soprattutto nei centri medio-grandi, mentre le università sono concentrate solamente nei maggiori centri urbani.

Oltre al tempo impiegato per raggiungere il posto di lavoro o studio può essere interessante analizzare anche l'orario di uscita da casa, dato che questo può influire molto su una delle esternalità negative della mobilità, ovvero la congestione della rete infrastrutturale. Frequentemente, soprattutto nelle città, possiamo osservare code e situazioni di traffico che rendono meno efficiente il sistema di trasporto, causano perdite di tempo e aumentano lo stress riducendo la qualità della vita delle persone.

La congestione è spesso causata dal fatto che troppe persone nello stesso momento hanno necessità di muoversi. Le infrastrutture non sempre riescono a far fronte alla domanda di trasporto soprattutto in alcuni momenti della giornata.

Ben l' 83,9% degli studenti e il 70,8% dei lavoratori in Veneto esce tra le 7:00 e le 8:30 per recarsi nel luogo di studio e di lavoro. La differenza è dovuta prevalentemente al fatto che l'inizio della giornata scolastica è pressoché omogeneo per tutti i livelli di istruzione (eccetto l'università), mentre gli occupati hanno un orario di partenza più modulato, anche se, comunque, gran parte esce di casa tra le 7:00 e le 8:30. Se in Veneto tra gli occupati si registra un picco elevato di partenze tra le 7:30 e le 8:00, in Italia, pur registrandosi l'apice nella stessa fascia oraria, la distribuzione è più uniforme tra le 7:00 e le 8:30. Inoltre l'orario di partenza degli studenti del Veneto

è anticipato rispetto alla media italiana: l'apice delle uscite avviene tra le 7:30 e le 8:00, mentre in Italia si verifica nella fascia oraria immediatamente successiva. La scelta del mezzo di trasporto è frutto di una serie di fattori presi in considerazione da parte dell'utente prima di mettersi in viaggio: costo, disponibilità, flessibilità, velocità, comodità, ecc.

Un mezzo privato ha indiscutibili vantaggi per quanto riguarda la flessibilità e la velocità: è possibile partire quando si vuole, non si deve sottostare alla rigidità delle rotte effettuate dai mezzi pubblici e, a meno di restrizioni al traffico, è possibile arrivare fino alla destinazione scelta. E questi sono senza dubbio i motivi che rendono il mezzo privato il più utilizzato. La preferenza per l'automobile e, più in generale, per il trasporto privato è evidente quando si analizzano gli spostamenti effettuati nei giorni feriali. In Veneto, quando un cittadino decide di muoversi, nel 63% dei casi lo fa come conducente di autovetture private e nel 5,8% dei casi come passeggero. Il mezzo pubblico resta più indietro e viene scelto per il 5,9% degli spostamenti mentre è interessante la quota modale dei movimenti effettuati a piedi o in bicicletta che raggiunge il 19,3%. L'auto privata viene scelta soprattutto nei casi di spostamenti rapidi e capillari, il mezzo pubblico, invece, viene utilizzato meno di frequente, ma per viaggi più lunghi.

Le quote modali dei mezzi utilizzati per percorrere il tragitto casa-luogo di studio o lavoro sono molto diverse tra studenti e occupati. Tra gli studenti, il trasporto privato, pur rimanendo la modalità prevalente, riduce significativamente la sua quota a favore del trasporto pubblico, della bicicletta e dell'andare a piedi. I lavoratori, invece, sono prevalentemente conducenti di un'automobile privata. Il ricorso all'auto privata sembra dovuto alla scarsa flessibilità del trasporto pubblico in termini di rotte e orari necessari per la gestione familiare, mentre il trasporto pubblico cresce di importanza all'aumentare del tempo di spostamento. Nel caso di viaggi pendolari superiori a 45 minuti, se per gli studenti si registra una crescita del trasporto pubblico fino a raggiungere una posizione di predominio quasi assoluto (91,2% dei casi), fra gli occupati la quota del trasporto privato, pur rimanendo la modalità principale, perde peso rispetto agli spostamenti pendolari di lunghezza intermedia in favore dei mezzi pubblici (24,3% dei casi).



17.2 Accessibilità sinonimo di opportunità

Un sistema dei trasporti si definisce sostenibile se fornisce alla popolazione, per un lungo arco di tempo e in tutto il territorio, i mezzi e le opportunità per soddisfare le proprie esigenze di mobilità in modo equo ed efficiente. La mobilità è sostenibile se trova un punto di equilibrio tra aspetti sociali, economici e ambientali, minimizzando gli impatti negativi e i costi associati.

Per accessibilità si intende la facilità con cui le persone possono raggiungere beni, servizi, attività e destinazioni⁶. Può essere valutata sia in termini di accesso potenziale (le opportunità che possono essere raggiunte) sia in termini di attività (le destinazioni e servizi effettivamente raggiunti). È importante sottolineare anche l'aspetto degli accessi potenziali perché anche persone che non fanno attualmente uso di un servizio potrebbero valutare la possibilità di farlo in futuro. Per migliorare l'accessibilità si può agire su molti fattori: fornire un'ampia gamma di modalità di trasporto alternativi all'automobile, dare informazioni su tutti i mezzi di trasporto agli utenti, integrare le varie modalità, creare opportunità di spostamento per le persone a basso reddito e svantaggiate, dare impulso a servizi che non richiedono la mobilità (telelavoro, i servizi della pubblica amministrazione (eGovernment), ecc.), utilizzare il territorio in modo razionale minimizzando le distanze tra i cittadini e i servizi, migliorare la connettività, gestire le strade in modo che si preveda, se necessario, l'esistenza di corsie preferenziali e implementare politiche di tassazione che favoriscano i mezzi più efficienti.

Si è voluto analizzare l'accessibilità verso i luoghi dove le persone soddisfano le principali esigenze quotidiane (la salute, i rapporti con la pubblica amministrazione e le forze di sicurezza, i generi alimentari e i trasporti). La difficoltà a raggiungere i servizi dipende dalla loro diffusione sul territorio oltre che dal sistema dei trasporti e cambia a seconda che si abiti in centri urbani o rurali. In Italia il 66,6% dei cittadini dichiara di avere difficoltà a raggiungere il pronto soccorso, che è presente nei grossi centri o comunque è intercomunale nelle zone rurali. Tutti gli altri servizi registrano quote decisamente inferiori. La situazione del Veneto è migliore rispetto a quella

italiana per gli uffici postali, le stazioni dei carabinieri e di polizia, gli uffici comunali, la possibilità di collegamento con i mezzi pubblici e, in particolare, per la possibilità di trovare aree di parcheggio nelle zone residenziali che vede un differenziale negativo di 11,4 punti percentuali. Per il pronto soccorso e i generi alimentari, il Veneto rileva una quota leggermente maggiore di cittadini insoddisfatti. Per un confronto a livello regionale si è costruito un indice di sintesi per l'accessibilità che riassume complessivamente la facilità con cui le famiglie raggiungono i principali servizi⁷. L'indice varia tra 0 e 100, dove valori vicini a zero indicano difficoltà a raggiungere i servizi e valori vicini a 100 alti livelli di accessibilità.

In tutta Italia l'indice ha valori elevati⁸ indicando come i cittadini non riscontrino nessuna difficoltà a raggiungere la maggior parte dei servizi. Nelle regioni settentrionali si registrano gli indici più alti, mentre è il Sud ad avere i maggiori problemi di accessibilità. Il Veneto ha un indice significativamente superiore a quello della media italiana anche se è inferiore rispetto a quello delle sue regioni confinanti e delle Marche. Una destinazione fondamentale nella vita di tutti i giorni, per chi ha figli in età dell'obbligo, è la scuola. Alle famiglie è stato chiesto di esprimere un giudizio sulle difficoltà a raggiungere l'asilo nido, la scuola materna, elementare e media a

Tab. 17.2.1 - Famiglie che dichiarano di avere difficoltà a raggiungere alcuni servizi (per 100 famiglie). Italia e Veneto - Anno 2010

Servizi	Veneto	Italia
Farmacia	20,2	21,0
Pronto soccorso	67,8	66,6
Ufficio Postale	22,1	26,8
Stazione di Polizia o Carabinieri	35,8	38,5
Uffici Comunali	28,2	34,9
Negozi di generi alimentari	22,2	21,0
Supermercato	28,6	28,6
Difficoltà di parcheggio nella zona in cui abita	28,2	39,6
Difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici nella zona in cui abita	26,4	29,5

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

⁶ T. Litman "Evaluating accessibility for transportation planning", Victoria Transport Policy Institute (2011).

⁷ Farmacia, pronto soccorso, ufficio postale, uffici comunali, stazione dei carabinieri e polizia, negozi di generi alimentari, supermercati, difficoltà di parcheggio e di collegamento ai mezzi pubblici nella zona in cui si abita.

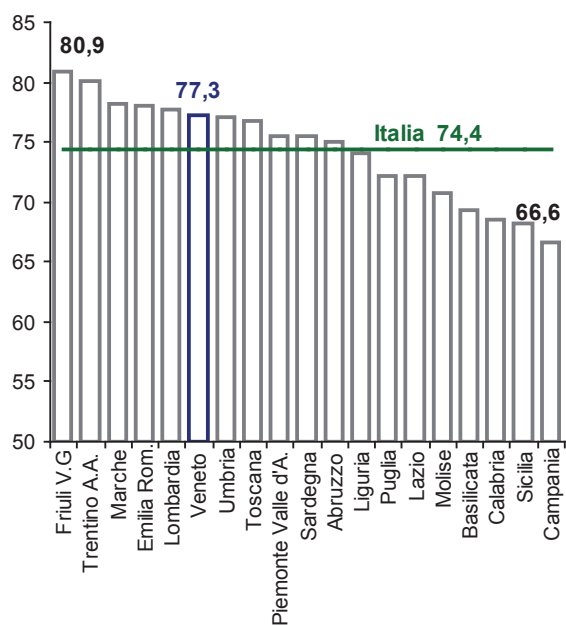
⁸ Idealmente si può pensare che l'indice di accessibilità sia buono se superiore a 50 su 100. Infatti per costruzione si dà un punteggio 0 a molta difficoltà di raggiungere il servizio, 50 a poca difficoltà e 100 a nessuna difficoltà. Si può quindi associare ad un indice di valore 50 l'etichetta di poca difficoltà a raggiungere i servizi fondamentali.

seconda del ciclo scolastico frequentato dai figli. Il fatto che la famiglia risponda o meno a seconda che il figlio vada o meno in una determinata scuola ha fatto sì che si costruisse un indice a parte riguardante l'istruzione. L'indice di sintesi varia da 0 a 100, con valori vicini a 0 in caso di difficoltà a raggiungere i luoghi scolastici e 100 per alti livelli di accessibilità. L'indice di sintesi di accessibilità alle sedi scolastiche è decisamente più alto rispetto a quello dei servizi in tutte le regioni italiane. Inoltre la differenza tra la regione con l'indice di accessibilità alle scuole più alto (Lombardia) e quello più basso

(Calabria) è inferiore rispetto a quello che prende in considerazione gli altri servizi. Questo è molto importante perché significa che viene garantito un facile accesso alle scuole. Anche se si assottigliano, permangono le differenze tra regioni settentrionali e meridionali che sono relativamente più penalizzate. Il Veneto è tra le regioni con l'indice più alto, inferiore solo a quello di Lombardia, Friuli Venezia Giulia e Umbria.

Un aspetto da tener conto in un sistema di trasporti è l'accessibilità economica alla mobilità. Questo significa che tutte le persone, indipendentemente dalle condizioni economiche, hanno diritto a

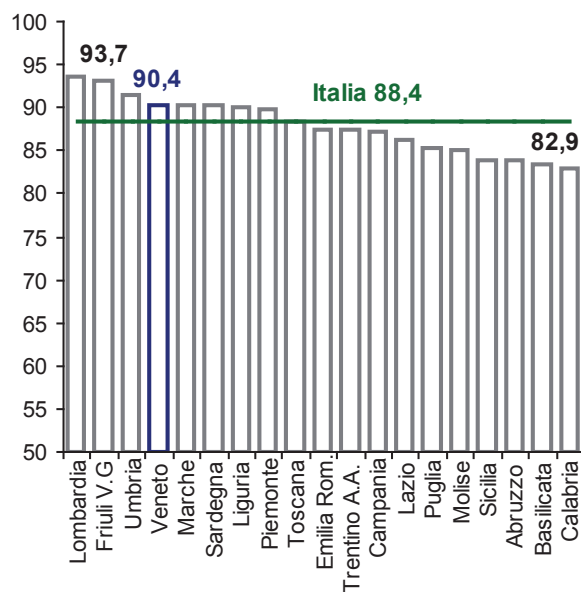
Fig. 17.2.1 – Indice di sintesi per l'accessibilità verso alcuni servizi(*) per regione - Anno 2010



(*) L'indice di accessibilità riassume la capacità delle famiglie di raggiungere alcuni servizi (farmacia, pronto soccorso, ufficio postale, uffici comunali, stazione dei carabinieri e polizia, negozi di generi alimentari, supermercati, difficoltà di parcheggio e di collegamento ai mezzi pubblici nella zona in cui si abita). L'indice può variare da 0 (tutte le famiglie hanno molta difficoltà a raggiungere tutti i servizi) a 100 (ogni famiglia non ha nessuna difficoltà a raggiungere ciascun servizio). Nell'indagine multiscopo Istat "Aspetti della vita quotidiana" si chiede ad ogni famiglia se ha molta, poca o nessuna difficoltà a raggiungere ciascun servizio. A molta difficoltà si assegna punteggio 0, a poca 50 e a nessuna 100. Per la difficoltà di trovare parcheggio e di collegamento dei mezzi pubblici si chiede se ha molta, abbastanza, poca o nessuna difficoltà. In questi due ultimi casi si assegnano rispettivamente punteggio 0, 33, 66 e 100. L'indice per ogni famiglia è una media pesata del giudizio espresso per i servizi presi in considerazione.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

Fig. 17.2.2 – Indice di sintesi per l'accessibilità alle strutture scolastiche(*) per regione - Anno 2010



(*) L'indice di accessibilità alle strutture scolastiche riassume la capacità delle famiglie di raggiungere le scuole (nido, materna, elementare e media). L'indice può variare da 0 (tutte le famiglie hanno molta difficoltà a raggiungere le strutture scolastiche) a 100 (ogni famiglia non ha nessuna difficoltà a raggiungere le strutture scolastiche). Nell'indagine multiscopo Istat "Aspetti della vita quotidiana" si chiede ad ogni famiglia se ha molta, poca o nessuna difficoltà a raggiungere la scuola. A molta difficoltà si assegna punteggio 0, a poca 50 e a nessuna 100. Per ciascun livello scolastico sono state considerate esclusivamente le famiglie che dichiaravano di avere almeno un figlio iscritto a quella scuola. L'indice è una media pesata del livello di accessibilità medio per ogni ciclo scolastico. Il peso corrisponde alla proporzione di studenti iscritti a ciascun ciclo sul totale degli studenti ricavato dalla stessa indagine multiscopo.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat



muoversi e ad accedere alle attività fondamentali di tutti i giorni (cure mediche, acquisto di generi alimentari, istruzione, lavoro e socializzazione). Si è perciò calcolato l'indice di sintesi per l'accessibilità ai servizi essenziali per le famiglie che dichiarano di vivere in condizioni economiche scarse o assolutamente insufficienti. Dai valori dell'indice si deduce che si garantisce mediamente una buona accessibilità ai servizi fondamentali a

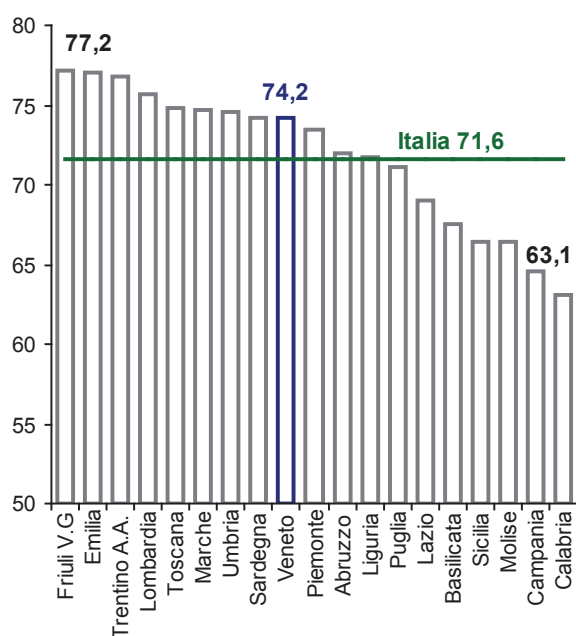
tutti i cittadini anche se le difficoltà aumentano nelle regioni meridionali. E' però evidente che esistono delle differenze significative tra chi è più o meno abbiente sia in Veneto che in Italia. Inoltre, l'indice di accessibilità in Veneto per i meno abbienti assume valori significativamente più elevati rispetto alla media italiana.

17.3 La qualità percepita del trasporto pubblico

Gli ultimi dati disponibili a livello nazionale e relativi all'anno 2011 danno evidenza di un calo nei consumi di mobilità dovuto alle condizioni di crisi economica che stanno caratterizzando questi anni: il numero di spostamenti complessivi in un giorno medio feriale è risultato pari a poco più di 106 milioni, in calo del 14% rispetto al 2010, il valore più basso degli ultimi dieci anni. Con riferimento alle motivazioni, tra il 2010 e il 2011 è cresciuta la quota di viaggi per lavoro e studio (dal 36,7% del 2010 al 37,1% del 2011) e per gestione familiare (dal 30,6% del 2010 al 34,3% del 2011), mentre è diminuito il peso degli spostamenti per il tempo libero (dal 28,6% del 2010 al 26% del 2011).

In questo contesto ad arretrare, come valore assoluto degli spostamenti, sono tutte le diverse modalità di trasporto, anche se non tutte con la stessa intensità. In particolare è molto accentuata la diminuzione degli spostamenti a piedi o in bici (-22,3% tra il 2010 e il 2011), che in valore assoluto vanno ad attestarsi a meno di 20 milioni, il livello più basso degli ultimi dieci anni. Altrettanto rilevanti i segni meno per gli spostamenti con i mezzi individuali: -15% per la moto e -12,7% per l'automobile (i 4,4 milioni di viaggi in moto e i 69,6 milioni di viaggi in auto sono ugualmente i livelli più bassi della serie storica "Audimob"). Quanto al trasporto pubblico, la contrazione degli spostamenti è più contenuta (-4,4%). In termini di share modale ciò determina una lieve crescita del trasporto collettivo, che nel 2011 raggiunge l'8,9% dal 8,2% del 2010, la sostanziale stabilità delle due ruote motorizzate (5,1% nel 2011 e 5,3% nel 2010) e la diminuzione del peso della mobilità dolce (dal 20,8% del 2010 al 18,8% del 2011) e dell'auto (dal 71,3% del 2010 al 70,6% del 2011). Considerazioni in parte analoghe possono essere fatte con riferimento ai dati per il Veneto: il numero medio di spostamenti giornalieri pro capite scende

Fig. 17.2.3 – Indice di sintesi per l'accessibilità verso alcuni servizi (*) delle famiglie che dichiarano che le condizioni economiche complessive sono scarse o assolutamente insufficienti per regione Anno 2010



(*) L'indice di accessibilità riassume la capacità delle famiglie di raggiungere alcuni servizi (farmacia, pronto soccorso, ufficio postale, uffici comunali, stazione dei carabinieri e polizia, negozi di generi alimentari, supermercati, difficoltà di parcheggio e di collegamento ai mezzi pubblici nella zona in cui si abita). L'indice può variare da 0 (tutte le famiglie hanno molta difficoltà a raggiungere tutti i servizi) a 100 (ogni famiglia non ha nessuna difficoltà a raggiungere ciascun servizio). Nell'indagine multiscopo Istat "Aspetti della vita quotidiana" si chiede ad ogni famiglia se ha molta, poca o nessuna difficoltà a raggiungere ciascun servizio. A molta difficoltà si assegna punteggio 0, a poca 50 e a nessuna 100. Per la difficoltà di trovare parcheggio e di collegamento dei mezzi pubblici si chiede se ha molta, abbastanza, poca o nessuna difficoltà. In questi due ultimi casi si assegnano rispettivamente punteggio 0, 33, 66 e 100. L'indice per ogni famiglia è una media pesata del giudizio espresso per i servizi presi in considerazione ed è stato calcolato solamente per le famiglie che rispondono almeno a quattro domande.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

a 2,8 (3,1 nel 2010) per complessivi 56,6 minuti spesi ogni giorno in mobilità. Non varia il peso degli spostamenti per lavoro (39,4%), diminuiscono quelli per tempo libero (25,5%, 27,1 nel 2010), aumentano quelli per gestione familiare (33,3%, 30,1 nel 2010); aumenta l'utilizzo dell'auto (85,3%, 83,3 nel 2010) e diminuisce quello dei mezzi pubblici (11,9%, 13,1 nel 2010).

Nonostante il mezzo privato continui a rappresentare la scelta modale preferita, si può comunque tentare di cogliere l'occasione data da questa crisi come opportunità di cambiamento e di rilancio della mobilità sostenibile, per provare a modificare l'attuale modello culturale che impone l'auto privata come unico o principale mezzo di mobilità e rilanciare forme di trasporto collettivo.

Ma affinché l'offerta di trasporto pubblico diventi un'opportunità di cambio modale deve necessariamente essere un'offerta di qualità.

La soddisfazione degli utenti per la qualità del trasporto pubblico è un punto di fondamentale importanza sia per i pianificatori dei trasporti e del territorio, sia per le aziende del settore. Organizzare un trasporto pubblico di qualità rappresenta una vera sfida e una valida alternativa all'automobile privata con rilevanti benefici per l'ambiente e per la riduzione del traffico. La qualità del servizio ha una forte influenza sulle scelte degli utenti: se l'esperienza con il trasporto pubblico è stata positiva, è probabile che venga tenuto in considerazione nei viaggi in futuro.

L'analisi si concentra sui tre principali mezzi di trasporto pubblico: autobus e tram che si muovono prevalentemente sul territorio comunale, corriera extraurbana che tipicamente collega più comuni e treno.

Il trasporto pubblico, sia in Veneto che in Italia, fa fatica a raggiungere un'ampia platea di utenti: tutti e tre i mezzi presi in considerazione vengono utilizzati da meno della metà della popolazione. Il treno è il mezzo di trasporto pubblico che riesce ad attrarre la più ampia quota di utenza: in Veneto il 36,8% ha viaggiato su ferrovia almeno una volta nell'ultimo anno. Quote decisamente inferiori presentano sia il bus (22,9%)⁹ che la corriera (17,5%). Rispetto alla situazione italiana, in Veneto una parte significativamente maggiore della popolazione tiene in considerazione il treno come opzione di viaggio, mentre per quanto riguarda gli altri due mezzi su

gomma le differenze sono meno marcate. In Italia, l'autobus registra una quota di utenti superiore al Veneto (24,7%): questo dato è in parte dovuto alla distribuzione insediativa della popolazione con molti centri medio-piccoli dove l'autobus fa fatica a competere con l'automobile.

Il treno perde però il suo appeal tra i pendolari: in Veneto la percentuale di utenti che viaggiano su ferrovia tutti i giorni o più volte la settimana crolla al 2,5%, inferiore anche al dato italiano. D'altra parte il treno spesso si prende occasionalmente per percorrere lunghe distanze, mentre risulta poco competitivo nei viaggi a corto raggio. L'autobus è il mezzo di trasporto pubblico che conserva le quote più rilevanti anche tra gli utenti che usufruiscono del servizio frequentemente registrando una quota del 9,6%. Anche la corriera extraurbana presenta un calo significativo: la percentuale degli utenti che si spostano tutti i giorni o più volte la settimana è del 6%.

Un trasporto pubblico per essere di qualità deve rispettare gli orari programmati, avere una frequenza di corse elevata, essere accessibile a tutti senza lasciare scoperte parti del territorio ed escludere i soggetti a basso reddito, garantire un alto livello di comfort durante il viaggio con vetture pulite, assenza di cattivi odori, di rumori e vibrazioni, presenza di climatizzazione a bordo, basso grado di affollamento e una puntuale e precisa informazione dell'utenza (orari di partenza e arrivo delle corse, luoghi di accesso al servizio, eventuali trasbordi, ecc.).

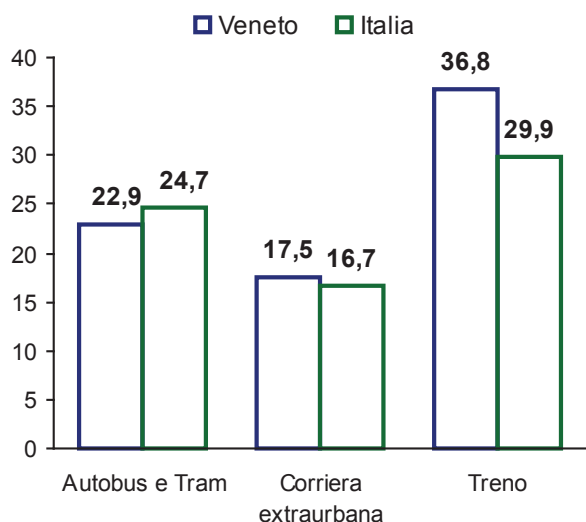
L'indice sintetico di soddisfazione degli utenti per la qualità del servizio riassume il giudizio dei passeggeri riguardo le principali caratteristiche¹⁰ dell'autobus, della corriera extraurbana e del treno. Come nel caso dell'accessibilità, l'indice varia tra 0 e 100, dove valori vicini a 0 indicano bassa soddisfazione per la qualità del servizio e valori vicini a 100 alti livelli di apprezzamento. Per ognuno dei tre mezzi di trasporto pubblico la soddisfazione degli utenti del Veneto è superiore alla media di quelli italiani, anche se solo per autobus e corriera il differenziale è significativo. In Veneto la qualità del servizio di autobus e corriera è pressoché identico, ma il differenziale con l'indice italiano è particolarmente evidente nel primo caso perché in Italia si registra mediamente una soddisfazione nettamente inferiore nei confronti dell'autobus. Tra le regioni italiane il Veneto si colloca ai primi posti per l'autobus e,

⁹ Se si conteggiassero nella platea di potenziali utenti esclusivamente i cittadini residenti in comuni dove esiste il servizio autobus e/o tram la percentuale di persone che utilizzano autobus e/o tram tutti i giorni salirebbe a 26,4% in Veneto e a 29,7% in Italia.

¹⁰ Frequenza delle corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, velocità della corsa, pulizia della vettura, comodità di attesa delle fermate, possibilità di collegamento tra le varie zone del comune, comodità degli orari, costo del biglietto.

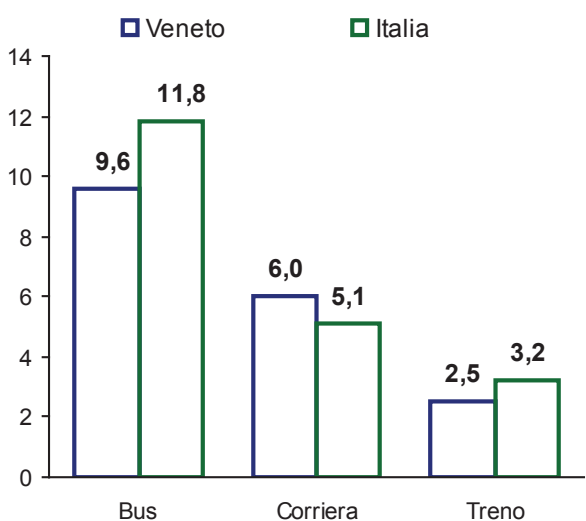


Fig. 17.3.1 – Persone che utilizzano almeno una volta l'anno il trasporto pubblico per mezzo di trasporto (per 100 persone di 14 anni e più). Veneto e Italia - Anno 2010



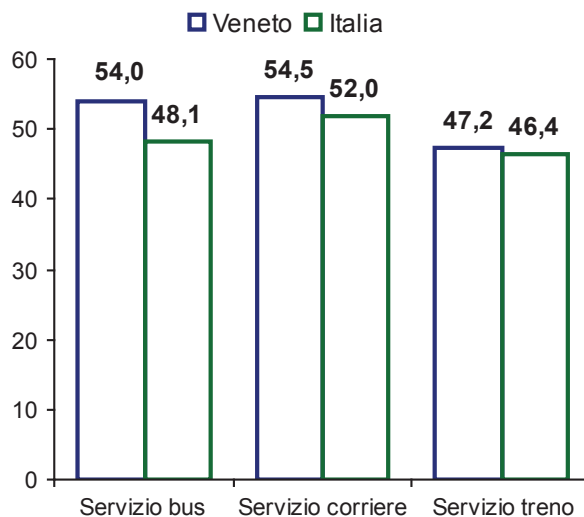
Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

Fig. 17.3.2 – Persone che utilizzano tutti i giorni o più volte la settimana il trasporto pubblico per mezzo di trasporto (per 100 persone di 14 anni e più). Veneto e Italia - Anno 2010



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

Fig. 17.3.3 – Indice di soddisfazione degli utenti per la qualità dei servizi dei trasporti(*). Veneto e Italia - Anno 2010



(*) L'indice di soddisfazione per la qualità dei servizi dei trasporti sintetizza il giudizio degli utenti riguardo alcuni aspetti del servizio (frequenza delle corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, velocità della corsa, pulizia della vettura, comodità di attesa delle fermate, possibilità di collegamento tra le varie zone del comune, comodità degli orari, costo del biglietto). L'indice può variare da 0 (tutti gli utenti sono per niente soddisfatti di ogni aspetto del servizio) a 100 (ogni utente è molto soddisfatto di ogni aspetto del servizio). Nell'indagine multiscopo Istat "Aspetti della vita quotidiana" si chiede ad ogni utente se è molto, abbastanza, poco o per niente soddisfatto riguardo ciascun aspetto del servizio. A molto soddisfatto si assegna punteggio 100, a abbastanza 66,7, a poco 33,3 e a per niente 0. L'indice per ogni utente è una media pesata del giudizio espresso per le varie caratteristiche del servizio ed è stato calcolato solamente per gli utenti con 14 anni e più che rispondono ad almeno quattro domande. Ad ogni aspetto del servizio è stato assegnato uguale peso del valore 0.11.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

nonostante il giudizio degli utenti non si discosti significativamente dalla media dell'Italia, per il treno. Questo dato evidenzia anche come la variabilità nella soddisfazione complessiva tra le regioni sia maggiore per gli autobus e più concentrata se si considera il treno. Per tutti e tre i mezzi di trasporto è il Trentino Alto Adige a presentare il livello di qualità più elevato, mentre sono le regioni meridionali a registrare gli indici più bassi con qualche eccezione (Molise per gli autobus, Molise e Abruzzo per le corriere e Campania per il treno). Inoltre, si segnala come le tre regioni dove sono presenti città superiori al milione di abitanti (Lazio, Campania e Lombardia)

presentino indici bassi nel trasporto pubblico su gomma e alti per il treno. Se infatti il trasporto pubblico su strada è frenato dal traffico, quello su ferrovia, oltre a non presentare questo problema, concentra i collegamenti verso le principali città.

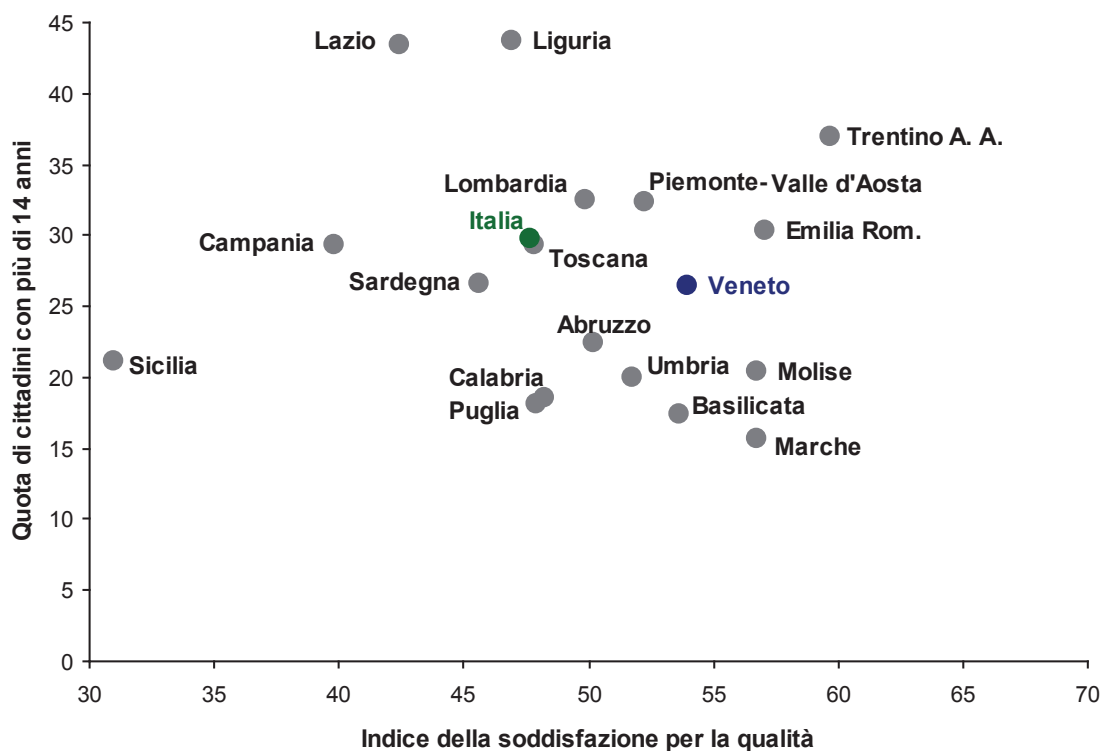
Nel complesso, considerando 50 il livello minimo per un livello di servizio soddisfacente¹¹, l'utenza in Veneto da' un giudizio positivo per quanto riguarda autobus e corriere e parzialmente negativo per il treno. È comunque da evidenziare che c'è ancora molto lavoro da fare perché anche nel trasporto pubblico su strada gli indici non sono di molto superiori a 50.

Si potrebbe pensare che migliore è la qualità del servizio di trasporto pubblico, maggiore dovrebbe essere la platea di cittadini che usufruiscono del servizio. In realtà la relazione tra le due variabili non è sempre così chiara. L'indice di correlazione di Paerson è di 0,49 per i treni, 0,39 per le corriere extraurbane e appena 0,17 per autobus e tram. Nel caso dell'autobus per esempio le regioni Lazio

e Liguria hanno una quota elevata di cittadini che utilizzano l'autobus almeno una volta all'anno ma i valori dell'indice di soddisfazione non sono tra i più alti. Se escludessimo queste due regioni l'indice di Paerson salirebbe comunque a 0,40.

La relazione non troppo forte tra indici di qualità del servizio e percentuale di utenti che lo utilizzano può dipendere da molti fattori: nelle zone particolarmente urbanizzate il ruolo del trasporto pubblico è fondamentale, ma quote elevate di utenti significano anche maggiore probabilità di sovraffollamento, possibili ritardi, mancanza di posti a sedere, ecc. tutti aspetti che portano ad una percezione di bassa qualità del servizio. Nell'indice non si tiene conto poi dell'opinione di chi non utilizza il trasporto pubblico: chi non si muove mai con i mezzi pubblici probabilmente non ha un giudizio positivo sul servizio. Inoltre, ci possono essere alcune aree della regione ben servite, dove gli utenti percepiscono una buona qualità del servizio e altre

Fig. 17.3.4 – Relazione tra l'indice della soddisfazione della qualità del servizio dell'autobus e la quota di cittadini con più di 14 anni che utilizzano l'autobus(*), per regione - Anno 2010



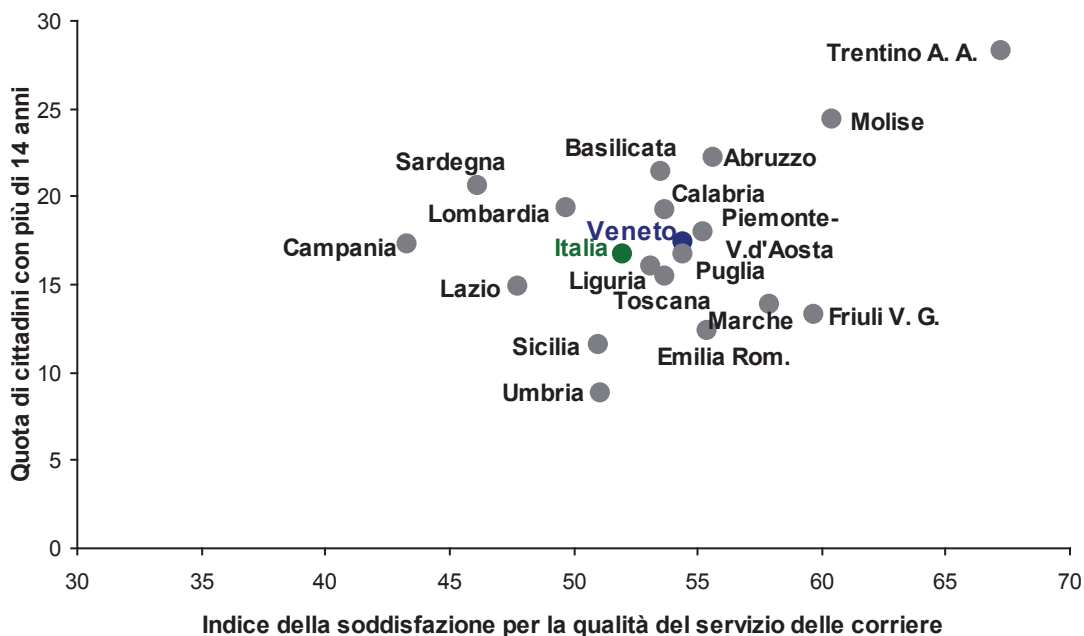
(*). Tra i potenziali utenti dell'autobus sono conteggiati solamente i cittadini residenti in comuni dove esiste il servizio autobus e/o tram.

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

¹¹ La soglia minima di 50 è stata determinata in base alla logica del punteggio assegnato alle risposte. Per ottenere 50 il giudizio per niente soddisfatto (0) deve essere compensato da un giudizio molto soddisfatto (100), la valutazione poco soddisfatto (33.3) da abbastanza soddisfatto (66.7). Un valore superiore a 50 indica come i giudizi positivi siano in numero maggiore a quelli negativi.

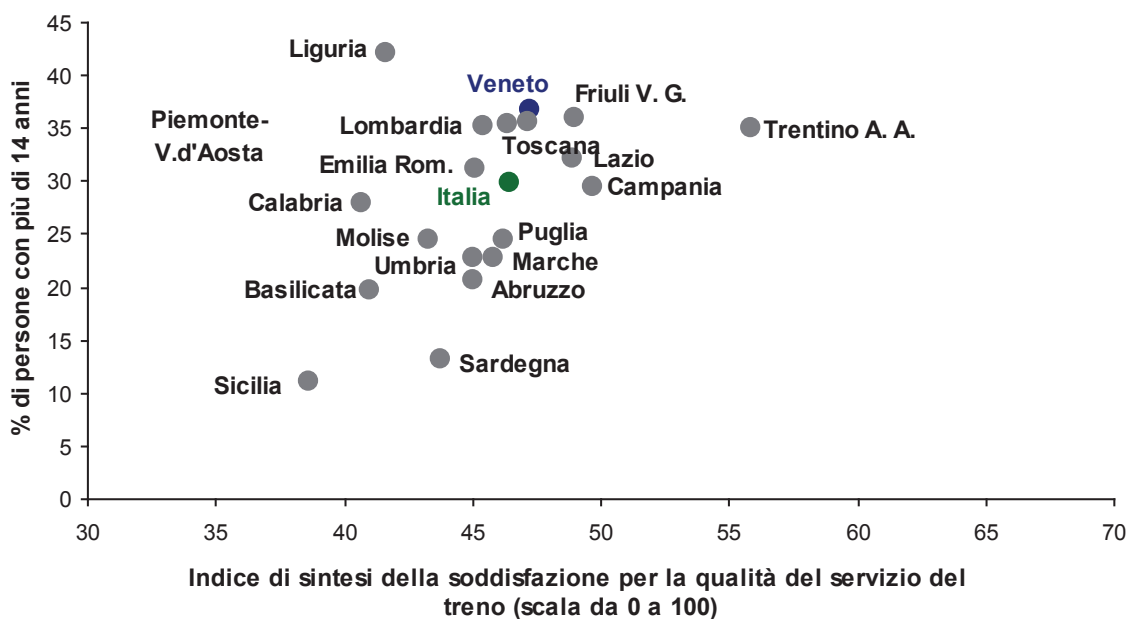


Fig. 17.3.5 – Relazione tra l'indice della soddisfazione della qualità del servizio delle corriere extraurbane e la quota di cittadini con più di 14 anni che utilizzano le corriere extraurbane, per regione - Anno 2010



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

Fig. 17.3.6 – Relazione tra l'indice della soddisfazione della qualità del servizio dei treni e la quota di cittadini con più di 14 anni che utilizzano i treni, per regione - Anno 2010



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

con carenze che scoraggiano i cittadini ad usufruire dei mezzi pubblici oppure il territorio può avere caratteristiche insediative che obbligano l'utilizzo di un determinato mezzo nonostante l'organizzazione del servizio non sia delle migliori o viceversa.

Dai grafici è comunque evidente che una regione come il Trentino Alto Adige, dove gli utenti manifestano in tutti e tre i mezzi una soddisfazione per la qualità del servizio superiore a quella di qualsiasi altra regione, risulta ai primi posti anche per la percentuale di cittadini che utilizzano il trasporto pubblico. Curare l'organizzazione e gli aspetti del trasporto pubblico può quindi dare i suoi frutti in termini di aumento della platea di utenti.

Il Veneto, nonostante abbia un buon indice di qualità del servizio, ha una percentuale di utenti dell'autobus non eccessivamente elevata. Questo può dipendere dal fatto di avere una struttura insediativa diffusa dove la percentuale di cittadini che vivono in città è relativamente inferiore rispetto ad altre regioni.

Considerando le corriere extraurbane il Veneto è molto vicino ad essere il valore mediano sia per quanto riguarda l'indice di soddisfazione che per la quota di cittadini che le utilizzano.

Infine, il treno ha una percentuale di utenti e un indice di qualità percepita tra i più elevati in Italia, anche se è bene ricordare che il giudizio sulla qualità del servizio è decisamente inferiore rispetto alle corriere e all'autobus.

Il Progetto PIMMS CAPITAL¹²

Per riuscire a supportare un sistema di mobilità sostenibile e a sfruttare le opportunità che esso offre, occorre anche acquisire e diffondere buone pratiche, oltre che incentivare cambiamenti ragionati nelle abitudini quotidiane a favore di stili di vita attivi, come l'andar in bicicletta o a piedi, e di scelte alternative all'automobile privata, grazie alla miglior offerta di trasporto pubblico locale.

E' in quest'ottica che la Regione Veneto partecipa in qualità di partner al PIMMS CAPITAL¹³, un progetto che ha l'obiettivo di disseminare buone pratiche in tema di mobilità sostenibile nelle 12 regioni partner. Lo scopo è di trasferire le buone pratiche tra le regioni, e influenzare le politiche di trasporto e gli investimenti delle regioni per favorire il trasporto e la mobilità sostenibili, incoraggiando l'uso di mezzi alternativi all'automobile. E' posto l'accento sulle

misure "soft" (es. informazione all'utenza sui servizi esistenti) che migliorano l'efficacia delle misure "hard" di pianificazione del traffico (es. nuove linee del treno, nuove strade, nuove piste ciclabili, etc).

Il progetto è articolato in diverse fasi che prevedono la selezione delle buone pratiche da importare, l'osservazione delle buone pratiche in azione nelle Regioni che le esportano, la valutazione degli aspetti che possono essere importati e delle modalità dell'importazione, la redazione di un Piano d'Azione che indica i passi concreti da compiere per l'importazione delle buone pratiche e la valutazione delle autorità regionali competenti in ordine all'adozione del Piano d'Azione.

Nell'ambito di questo progetto la Regione del Veneto ha individuato quale buona pratica da importare la Strategia di Trasporto Integrato realizzata da CENTRO – Autorità di Trasporti Integrati delle West Midlands.

L'esame della strategia di trasporto di CENTRO ha consentito di valutare la possibilità di applicare nelle realtà regionali alcuni aspetti, che sono coerenti sia con il Libro Bianco dei Trasporti dell'UE, sia con quanto prevedono diversi documenti di programmazione della Regione stessa (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, Documento Strategico Regionale: Quadro territoriale infrastrutturale). In particolare, si è concentrata l'attenzione su diversi aspetti quali: l'applicazione di metodologie di pianificazione e gestione orientate alla mobilità sostenibile; il coordinamento di tutti i soggetti coinvolti anche attraverso la creazione di network; l'attuazione dell'integrazione dei servizi di trasporto e della mobilità; lo sviluppo di un orientamento all'utenza sia attraverso un'adeguata comunicazione/informazione sia attraverso servizi affidabili; l'applicazione di tecnologie innovative a sistemi di trasporto intelligenti per la gestione e la comunicazione nei servizi di trasporto.

In questo quadro un elemento su cui porre l'accento ai fini di un'applicazione della buona pratica nella realtà regionale è rappresentato dalla necessità di realizzare di un coordinamento di tutti gli stakeholder in una realtà in cui si sovrappongono le competenze di diversi soggetti (Regione, Province e Comuni) e sono presenti una pluralità di operatori di trasporto su ferro e gomma. Non

¹² A cura della Direzione Programmazione.

¹³ La Regione del Veneto, tramite la Direzione Programmazione, partecipa in qualità di partner al PIMMS CAPITAL, che è un progetto biennale finanziato dal programma INTERREG IVC della Commissione Europea ed è un Fast Track Network, parte dell'iniziativa "Regions for Economic Change" della Commissione Europea. Capofila è traffiQ, l'Autorità di Trasporto Pubblico di Francoforte (Germania). I partner del progetto sono 16 tra cui, oltre alla Regione del Veneto, anche la Provincia di Treviso e la Regione Basilicata. Il progetto è iniziato nell'ottobre 2010 e terminerà nel novembre 2012.



meno importante è l'orientamento all'utenza, quello che il Libro Bianco del 2001 chiama "Trasporti dal Volto umano" o quello che ai sensi del Libro Bianco del 2011 si traduce nella promozione dei diritti dei passeggeri. E' fondamentale infatti coinvolgere gli utenti per poter raggiungere risultati importanti nella promozione dell'uso di mezzi alternativi alla macchina privata; in questo quadro una comunicazione adeguata è un elemento che incide in misura rilevante sulla valutazione dell'affidabilità

del servizio; e la comunicazione è la premessa per la sensibilizzazione, che è un elemento cruciale ai fini del successo di una strategia di trasporto sostenibile. La promozione dei principi indicati comincerà con la realizzazione di iniziative "pilota" per poi estendersi ad altre esperienze. E i progetti comunitari come il PIMMS CAPITAL rappresentano un'opportunità per studiare e finanziare strategie di mobilità sostenibile nell'ambito di forme di partenariato di respiro europeo.

I numeri raccontano			
	Anno	Veneto	Italia
Rete stradale (a)	2009	10.706	180.549
Rete stradale (a) (km di strade per 100 kmq di superficie)	2009	58,3	60,9
Km di strade (a) per 10.000 autovetture circolanti	2009	36,8	49,6
Km di strade (a) per 10.000 abitanti	2009	22,8	30,9
Veicoli circolanti (in migliaia) (b)	2011	3.877	49.155
Tasso di motorizzazione (veicoli per 100 abitanti) (b)	2011	79,7	82,7
Autovetture circolanti (in migliaia) (b)	2011	2.974	37.139
Autovetture circolanti (per 1.000 abitanti) (b)	2011	611,1	624,6
Autovetture Euro4 e Euro5 (%)	2010	41,3	39
Distanza media giornaliera percorsa dalla popolazione mobile (km)	2011	34,8	32,9
Tempo medio in mobilità giornaliero (min.)	2011	56,6	58,8
Tempo medio impiegato per il tragitto casa-lavoro (min.)	2010	20,9	24,1
Tempo medio impiegato per il tragitto casa-scuola (min.)	2010	21	20,2
Spostamenti (%) quotidiani con mezzi di trasporto a motore	2011	80,7	81,2
Indice di soddisfazione per la qualità dei servizi del bus (c)	2010	54,0	48,1
Indice di soddisfazione per la qualità dei servizi delle corriere (c)	2010	54,5	52,0
Indice di soddisfazione per la qualità dei servizi del treno (c)	2010	47,2	46,4
Navi arrivate - Porto di Venezia	2011	4.142	-
Passeggeri (in migliaia) - Porto di Venezia	2011	2.240	-
Movimento merci (migliaia di ton.) - Porto di Venezia	2011	26.322	-
Movimento containers (migliaia di TEUs) - Porto di Venezia	2011	458,0	-
Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso - Passeggeri	2011	9.662.156	-
Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso - Merci (ton.)	2011	42.754	-
Aeroporto di Verona - Passeggeri	2011	3.385.794	-
Aeroporto di Verona - Merci (ton.)	2011	5.381	-
(a) Autostrade, strade ex statali, regionali e provinciali			
(b) Dato provvisorio			
(c) L'indice sintetico varia tra 0 e 100, dove il valore 100 rappresenta perfetta qualità del servizio in tutti gli aspetti e per tutti gli utenti.			
Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Aci, Assaeroporti, Autorità Portuale di Venezia, Isfort-Osservatorio Audimob, Istat, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti			