



Caro lettore,

la principale polemica rivolta alle misure di MM è il presunto alto rapporto costi-benefici. Le misure di MM possono migliorare l'efficacia delle misure infrastrutturali di tipo "hard" (ad esempio nuove linee di tram, nuove piste ciclabili) e dei progetti di gestione della domanda, come le restrizioni degli accessi e i parcheggi a pagamento. Le misure di MM sono spesso molto più efficaci delle misure infrastrutturali. Eppure, anche in tempi segnati da grandi problemi economici, il MM è spesso visto più come un lusso ed è la prima voce ad essere colpita dai programmi di austerità. Questo e-update focalizzerà l'attenzione sui benefici economici del Mobility Management in modo da contribuire a persuadere i decisori politici dell'utilità di investire su di esso, soprattutto in tempi di limitazione di bilancio.

In conformità con ciò, con orgoglio segnaliamo che il database [MaxEva \(epomm.eu/maxeva\)](http://epomm.eu/maxeva) è stato fortemente migliorato ed è pronto per i vostri progetti. Per saperne di più, leggi questa edizione di eupdate!

Il rapporto costi-benefici del MM per ridurre il traffico automobilistico

Uno studio del Dipartimento Britannico dei Trasporti ([Smarter Choices, 2005](#)) ha evidenziato che dando maggiore priorità politica alle misure soft si potrebbe ottenere una riduzione del traffico complessivo dell'11% e una riduzione del picco di traffico urbano del 21%. Il rapporto costi – benefici è di circa 10:1. Per realizzare tali benefici è necessario mettere in atto delle misure di sostegno, quali la tariffazione, la regolamentazione della velocità, investimenti nella qualità del servizio di Trasporto Pubblico e nelle infrastrutture riservate ai pedoni ed ai ciclisti. A loro volta tali investimenti possono generare notevoli benefici economici. Alcuni esempi:

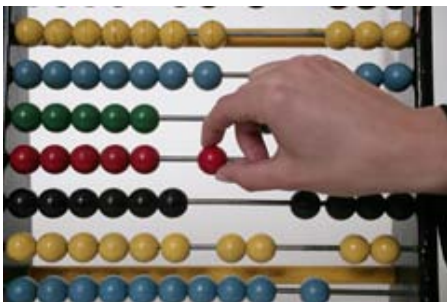
[La valutazione economica degli investimenti a favore della pedonalità e della ciclabilità](#) (Economic Assessment of Investment in Walking and Cycling - Davies, 2010)

[Creare opportunità di investire nel passeggio](#) (Making the case for investment in the walking environment - Living Streets)

[Il Trasporto Pubblico rafforza l'economia](#) (Public Transport empowers the economy - UITP).

Inoltre, alcuni progetti di MM, opportunamente valutati, dimostrano il notevole successo dell'applicazione di misure di MM:

- Il [Laboratorio di Ricerca Britannico sui Trasporti](#) ha rilevato che in media i piani di spostamento per area forniscono un rapporto costi-benefici di 4:1, mentre lo schema migliore aveva un rapporto di 13:1. Parallelamente: il Dipartimento Britannico dei Trasporti considera schemi con un alto valore economico quelli aventi rapporto 2:1 o più
- Una [valutazione](#) condotta su oltre 1200 piani di spostamento aziendali realizzati in Francia, mostra una diminuzione media della quota modale relativa all'automobile di 7 punti percentuali, con alcune aziende che registrano una diminuzione di oltre 20 punti percentuali (ad esempio [ST Microelectronics](#)).
- Una analisi dei costi-benefici delle pianificazioni individuali di viaggio in Australia ha evidenziato un rapporto di 30:1. ([ulteriori i](#))



Il traffico automobilistico è necessario allo sviluppo economico?

Una volta in grado di dimostrare che le misure di Mobility Management sono efficaci nel determinare il trasferimento modale e la riduzione dei viaggi, la domanda successiva è: questo risultato è auspicabile? Poiché il prodotto interno lordo (PIL) tende ad aumentare con il numero dei viaggi effettuati con veicoli privati, alcuni critici sostengono che una riduzione dei viaggi veicolari danneggerebbe l'economia. Tuttavia, la correlazione tra PIL e viaggi con veicoli privati non dimostra che la crescita economica sia dovuta agli spostamenti veicolari. La maggior parte dei Paesi sviluppati sta aumentando il proprio PIL per unità di energia e mobilità, dimostrando che queste economie stanno diventando sempre più efficienti. Il documento [Are VMT Reduction Targets Justified?](#) (Gli obiettivi di riduzione delle VMT sono giustificati?)(VTPI, 2011) contiene molti grafici interessanti (soprattutto quelli relativi ai dati USA) che indicano come la produttività economica nelle regioni urbane tende ad aumentare con la riduzione dei viaggi con veicoli privati, con la riduzione dell'offerta di corsie di marcia, con l'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico e anche con l'aumento dei prezzi del carburante.



La valutazione economica dei trasporti convenzionale tende a concentrarsi su un numero limitato di impatti (tempo di percorrenza, ritardi dovuti al traffico, costi di funzionamento del veicolo, costo degli incidenti). Altri impatti economici sono spesso trascurati, come i costi di parcheggio, i costi di possesso dei veicoli, i costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture dedicate alle auto. Ciò porta ad una distorsione della valutazione dei progetti favorendo i miglioramenti del trasporto in auto. Purtroppo, le argomentazioni a favore delle misure di Mobility Management sono ugualmente limitate. I Dipartimenti ambientali tendono a concentrarsi sulla riduzione delle emissioni, i Dipartimenti del trasporto sui risultati come riduzione della congestione e lo spazio risparmiato dedicato ai parcheggi. Ma solo osservando tutta la gamma di impatti - economico, ambientale e sociale - diventa chiaro che nella maggior parte dei casi un programma integrato di mobilità e di strategie di gestione della domanda è la modalità più conveniente per migliorare i trasporti. ([Win-Win Transportation Solutions](#), VTPI)



C'è un livello economicamente ottimale di spostamenti in automobile, oltre il quale i costi marginali del traffico automobilistico superano i benefici marginali. I Paesi in via di sviluppo hanno ancora la possibilità di evitare l'eccessiva dipendenza dall'automobile palesata nei paesi sviluppati. ([Relief congestione Smart](#), VTPI)

Dettagliati orientamenti sull'[analisi costi-benefici dei trasporti](#) sono reperibili sul sito del VTPI.

Alcuni costi nascosti del traffico automobilistico

La teoria economica dice che i mercati ottimali sono quelli in cui i consumatori hanno diverse scelte percorribili, le politiche pubbliche non favoriscono arbitrariamente un prodotto piuttosto che un altro, e i prodotti sono efficientemente valutati. Il mercato dei trasporti non è certamente un mercato ottimale - con la sua vasta gamma di sussidi, tasse, costi a carico della spesa pubblica e dell'ambiente ecc. Inoltre, l'attribuzione di un valore monetario a questioni come il rumore, l'inquinamento, gli incidenti o l'attrattiva di un luogo, indotti o ridotti dal traffico automobilistico, è [estremamente difficile](#). Ciò è stato tentato in un [complicato manuale](#) pubblicato dalla Commissione UE.



Ma anche senza calcoli complicati, chiunque con buon senso può facilmente distinguere i seguenti fattori di costo

- In Europa, la congestione da traffico costa circa 200 miliardi di euro (circa il 2% del PIL) tra ritardi, spreco di carburante ed incremento del costo dei trasporti. Ciò nonostante gli enormi investimenti fatti nelle infrastrutture al fine di ridurre il traffico. Lo [studio britannico sulla scelta intelligente](#) stima che le misure soft hanno un rapporto costi-benefici di 30:1 nella riduzione del traffico nelle aree urbane.
- Le misure di Mobility Management sono in grado di ridurre massicciamente i costi della sanità pubblica stimolando uno stile di vita più attivo (ciclabilità e pedonalità), riducendo il rumore e l'inquinamento atmosferico e riducendo gli incidenti. Consulta le schede del progetto CATCH sulla [Salute](#) e sulla [Sicurezza](#). E' stato stimato che l'inattività fisica in un paese costa all'anno circa 150 - 300 euro a cittadino - per l'UE sarebbero 75 miliardi di euro. Gli incidenti rappresentano un altro 2,5-3% del PIL. Consulta le schede SWOV sui [costi non materiali](#) e le altre sui [costi degli incidenti stradali](#)
- I costi dei parcheggi sostanzialmente si sommano a quelli di casa (il 20% in

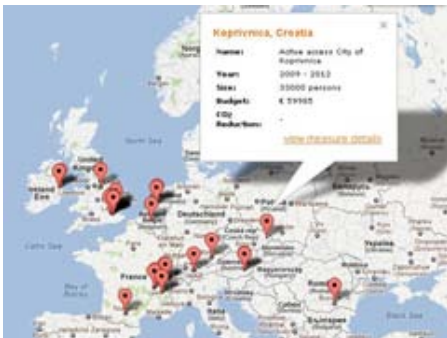


molti contesti urbani) e spesso è anche una fetta sostanziale dei costi aziendali incorporati nei prezzi. Il MM, connesso alla pianificazione del territorio, può ridurre facilmente il costo della sosta stabilendo degli standard massimi dei parcheggi. Ciò può essere osservato a [Freiburg Vauban](#) o letto in uno studio recente realizzato a [San Francisco](#).

- Nelle città gli spostamenti in automobile hanno trasformato molte strade in corridoi di separazione - ciò ha un costo sociale. Esistono prove evidenti che più le persone si spostano a piedi e in bicicletta, più aumenta la coesione della comunità e il capitale sociale (consulta la scheda del progetto CATCH nella [Community](#)).
- È molto più facile ottenere un permesso e dei soldi per un parcheggio, piuttosto che per un parco giochi per bambini. Ciò fa riflettere su quante opportunità per una migliore pianificazione del territorio, con i corrispondenti benefici sull'economia locale e sui beni di utilità, vengono perse. (consulta le schede del progetto CATCH sulla [Pianificazione](#), e in particolare e-update [sul MM e la pianificazione del territorio](#), che include i risultati ottenuti da [MAX](#) e la guida [MaxLupo](#)).

Conclusione: esiste una grande quantità di prove di senso generale e comune che evidenziano come il MM può essere molto redditizio. Tuttavia, non ci sono molti casi concreti opportunamente valutati. Speriamo che ci aiuterete a cambiare ciò, usando [MaxEva](#).

Il nuovo MaxEva: una facile analisi comparativa e di valutazione



[MaxEva](#) può aiutare nelle valutazioni. Si tratta di un programma semplice da usare. Esso si basa sul [metodo MaxSumo e sullo strumento di valutazione](#), che fornisce indicazioni per una stima approfondita dei risultati di un progetto. MaxEva segue questo metodo e automaticamente calcola risultati quali il cambiamento della ripartizione modale, la riduzione dei chilometri percorsi dalle auto e delle emissioni. I progetti possono essere resi pubblici e sono facilmente accessibili attraverso una mappa di Google. Inoltre, il confronto è facilmente disponibile attraverso uno strumento che consente di elencare, confrontare e scegliere fino a 100 progetti alla volta. Lo strumento è semplice da usare e piace anche agli studiosi poiché dà loro la possibilità di utilizzare gruppi di controllo e di misurare il comportamento di viaggio a tappe. Ma ciò è una opzione, in modo da permettere gli operatori interessati di accedere ad uno strumento semplice e di non essere ostacolati da questi metodi di valutazione più complessi.

Diversi paesi hanno visto il potenziale di MaxEva e MaxSumo. La Dutch Knowledge Platform for Traffic and Transport (KpVV) ha sviluppato lo strumento [SumoBase](#) e sostenuto EPOMM nella creazione dello strumento MaxEva in modo da essere compatibile con esso. In Francia, un nuovo strumento di valutazione a livello nazionale, attualmente in fase di sviluppo, sarà reso compatibile con MaxSumo e MaxEva. La Swedish Traffic and Transport Administration ha sostenuto un ulteriore sviluppo di MaxEva e presto potrebbe iniziare ad usarlo in una versione in lingua svedese.

Lo Strumento di Valutazione Economica della Salute HEAT

HEAT (Health Economic Assessment Tool) può essere utilizzato come una possibile componente aggiuntiva di MaxEva. HEAT è stato sviluppato da un consorzio internazionale, tra cui l'Organizzazione Mondiale della Sanità. Tale strumento consente di stimare il rapporto costi-benefici sia della pedonalità, sia della ciclabilità. Esso è uno strumento on-line facile da utilizzare, sia nella fase di valutazione, sia in quella di post implementazione. Pertanto, è un potente strumento per convincere i decisori ad investire sul Mobility Management, ed è stato approvato da economisti dei trasporti e da ministri interni ed esterni all'EU.

I principali dati richiesti sono:

- una stima del numero di persone che si prevede andranno a piedi o in bicicletta



- una stima del tempo di utilizzo della pedonalità e della ciclabilità della popolazione oggetto di studio

Leggi la nuova [HEAT brochure](#) Per ulteriori informazioni e per provare lo strumento, collegati a heatwalkingcycling.org

Eventi futuri

- Intermodos 2012
8 febbraio 2012 - Brussels, Belgio
[more information](#)
- ECOMM 2012
12-15 giugno 2012 – Francoforte, Germania
Nota: Sono stati selezionati gli abstract e il programma sarà disponibile online a fine gennaio 2012
ecomm2012.eu

Per altri eventi, ti invitiamo a visitare [EPOMM Calendar](#).



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive