

L'integrazione ferro-gomma

Nessuna rivalità, ma molte opportunità: parla il vicepresidente Michele Viale



ASSIFER
Associazione Industrie Ferroviarie
Federazione ANIE - Confindustria

Viale Vincenzo Lancetti, 43
20158 Milano
Tel. 02.3264303 / 249
Fax 02.3264212
E-mail assifer@anie.it
www.assifer.anie.it - www.anie.it

Ufficio Comunicazione ANIE



1. L'ingegner Michele Viale

I Finora quando si cerca di coprire il "primo e ultimo miglio", ossia lo spazio per arrivare alla fermata dell'autobus o del treno e quello per raggiungere la destinazione finale con i mezzi di trasporto pubblici si arriva inevitabilmente a un punto morto dove, per esempio interrogando Google Maps, si finisce con la scritta "proseguire a piedi". È da qui che vogliamo partire per analizzare il tema dell'integrazione tra i mezzi di trasporto sia pubblici che privati, su gomma (automobili, motocicli e cicli) e su ferro (treni, tram, metropolitane). Ne abbiamo parlato con Michele Viale, Vicepresidente di Assifer, l'associazione dell'Industria Ferroviaria, aderente ad ANIE Federazione che riunisce le imprese operanti in Italia per le tecnologie del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico di massa a livello locale.

Ingegnere Viale cosa bisogna fare per rendere il sistema dei trasporti competitivo, sostenibile ed efficiente?

Viale. Il traffico urbano è senza dubbio uno dei principali problemi della nostra epoca e le conseguenze si ripercuotono su molteplici aspetti della vita degli individui. Il miglioramento del sistema dei trasporti rappresenta una delle priorità per i paesi che vogliono favorire la qualità della vita dei

cittadini e creare una politica della mobilità integrata e sostenibile. La risposta è quella, non facile, di realizzare un sistema di mobilità che vede l'integrazione delle reti modali, con aeroporti, stazioni ferroviarie, autobus e metropolitane sempre più collegati fra loro grazie all'utilizzo di piattaforme di connessione multimodale per i passeggeri.

Su gomma o su rotaia? Quale è la visione di Assifer?

Viale. Il nodo di scambio ferro-gomma costituisce l'elemento chiave in quanto punto di accesso del sistema integrato dei trasporti. In effetti, si dovrebbe garantire la massima fruibilità a tutte le categorie di viaggiatori, indirizzandoli agevolmente verso le migliori soluzioni di trasporto. L'offerta dei servizi va studiata con orari coordinati, minimizzando i tempi di attesa e ottimizzando i percorsi. L'obiettivo è quello di spostare, grazie ad un'esperienza di viaggio positiva, le quote di mobilità dal trasporto privato a quello pubblico, viaggiando su mezzi sostenibili. Quindi gomma o rotaia non sono in competizione, purché si viaggi su mezzi pubblici ben connessi e green.

Quali sono le conseguenze dell'effetto coronavirus sulla mobilità?

Viale. L'emergenza Covid-19 ha spostato l'attenzione sull'importanza del distanziamento sociale tra le persone. Nella fase 2 va completamente ripensata la mobilità urbana per evitare o, meglio, limitare i rischi e gli impatti sul trasporto collettivo. In assenza di un Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana Post-Covid è facile prevedere che molti abbandoneranno il trasporto pubblico per raggiungere il posto di lavoro in automobile. Questo porterà ad un aumento rilevante del traffico, con danni per l'ambiente, nonché con una notevole perdita di tempo e di competitività economica del territorio dovuta alla congestione delle vie cittadine. I dati della provincia del Wuhan, in Cina, purtroppo ci dicono che nella fase post Covid l'uso privato dell'auto è passato dal 34% al 66% degli spostamenti urbani mentre quello del trasporto pubblico è crollato dal 56% al 24%. Questa situazione può essere evitata solo prendendo decisioni utili a gestire questa fase transitoria rafforzando la mobilità alternativa all'auto e implementando un sistema di trasporto integrato.

Come orchestrare il sistema di trasporto integrato?

Viale. Un trasporto integrato significa integrare il trasporto privato, necessario fino ai primi nodi di scambio, con quello pubblico, che può essere sia su gomma che su ferro ma anche con le nuove modalità di mobilità "dolce" (biciclette, monopattini elettrici). Significa, prima di tutto, investire nelle infrastrutture, sia su strada che su ferro, e pensare in modo integrato attraverso la creazione di nodi di scambio. Questa è necessariamente una programmazione a lungo termine. Da qualche anno, sono partiti investimenti in questa direzione. Il nostro auspicio è che velocemente si trasformino in cantieri. Questo tra l'altro favorirà la ripresa economica, poiché gli investimenti in infrastrutture sono quelli che hanno un coefficiente moltiplicativo più alto nella creazione

di PIL e di occupazione. Deve poi essere progettata un'offerta di trasporto pubblico integrato che eviti la duplicazione tra gomma e ferro ma anzi favorisca la sinergia tra le due modalità: ad esempio, potremmo immaginare di creare linee di autobus che trasportino i passeggeri ai più vicini nodi di scambio su ferro. Anche in questo ambito, sono stati fatti passi avanti grazie alle agenzie della mobilità nella definizione di contratti di servizio pensati integrati tra di loro. Ovviamente lo sviluppo del trasporto sia pubblico che privato deve essere sostenibile, quindi è necessario favorire investimenti in auto elettriche e in mezzi elettrici e/o ad idrogeno e sulle relative infrastrutture.

Infine, nella definizione degli orari di un sistema di trasporto integrato e nella sua gestione quotidiana serve l'analisi dei dati sia storici che quotidiani e l'analisi dei flussi delle persone in tempo reale. L'avvento della digitalizzazione e dei Big Data sta dando un grande contributo allo sviluppo di questa integrazione e ci aiuterà ad orchestrare meglio il trasporto urbano ed extra-urbano.

Conclusioni

Intermodalità e sostenibilità, facilità di spostamenti e distanziamento sono le sfide che attendono il settore della mobilità. È necessaria una grande alleanza tra le aziende e i diversi settori industriali della mobilità (operatori di Trasporto pubblico, costruttori civili, costruttori di mezzi e tecnologia ferrotramviaria, costruttori e gestori di impianti e reti di trasporto di energia sostenibile) per favorire ingenti investimenti pubblici e privati sulla mobilità integrata e sostenibile, che siano in grado, da una parte, di rendere veloci e sicuri i movimenti delle persone e, dall'altra vivibili, e sostenibili le nostre città. Questi investimenti, se diventeranno una priorità nazionale e saranno realizzati velocemente contribuiranno in maniera significativa alla ripresa economica del nostro Paese. ■■