

Il potenziale dell'intermodalità: un'opportunità reale per diminuire l'uso del mezzo privato

Obiettivi puntati sul potenziale dell'intermodalità nella nona "Fermata", che propone un'elaborazione mirata sui comportamenti di mobilità degli italiani, a partire dall'ampia base di indagini dell'Osservatorio Audimob di Isfort.

L'idea delle Fermate - spiegano in Isfort - è di invitare ad una breve "sosta" di approfondimento per essere più informati e saper leggere meglio gli atteggiamenti, gli stili, le percezioni degli italiani sul mondo della mobilità e dei trasporti.

In questo nono appuntamento si svelano gli aspetti legati all'intermodalità, o integrazione modale, termini attraverso i quali si intende in genere la combinazione di diversi sistemi e vettori di trasporto utilizzata dalle persone nel compiere un intero tragitto di spostamento, dall'origine alla destinazione finale.

L'intermodalità in senso ampio dunque - si legge nello studio - include varie possibilità di interscambio dal punto di vista delle tecnologie (mezzi motorizzati-non motorizzati, gomma-ferro), dei contesti di viaggio (urbano-extraurbano) e delle caratteristiche funzionali generalmente attribuite alle motivazioni individuali di mobilità (spostamenti pendolari, movimenti del tempo libero e per attività di servizio familiare, tragitti di prossimità, collegamenti a lunga distanza ecc.).

L'integrazione funzionale tra i sistemi può essere uno dei modelli più idonei per sfruttare i vantaggi e le vocazioni di ciascuna tipologia di mezzo (l'auto per i tragitti più esterni e i mezzi pubblici per penetrare all'interno dell'area urbana) e dunque incentivare nuovi comportamenti di viaggio aiutando a contenere l'uso del mezzo privato in città.

Il tema peraltro diventa cruciale di fronte all'espansione territoriale dei centri abitati e al conseguente aumento delle distanze medie da percorrere tra luoghi di residenza (sempre più dispersi sul territorio) e sedi delle attività quotidiane delle persone (ancora in gran parte concentrati in prossimità del nucleo storico). Inoltre, dovendo gestire un numero crescente di pendolari che tutti i giorni raggiungono il capoluogo dell'area urbana con i propri mezzi, molti centri medi o grandi hanno scelto di formulare progetti idonei a creare le condizioni per l'intermodalità.

Tali indirizzi si sono poi variamente concretizzati in prime soluzioni organizzative riguardanti i parcheggi di raccolta e i servizi integrati di Tpl, in innovazioni di marketing e misure promozionali di semplificazione tariffaria.

Ma quanto pesa oggi in Italia il fenomeno dell'intermodalità, in particolare rispetto alle combinazioni tra mezzi pubblici e mezzi privati? Quante persone sono complessivamente disposte a cambiare le abitudini all'uso dell'auto in favore di soluzioni intermodali? E a quali condizioni?

Attraverso i dati raccolti dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort è possibile rispondere, almeno in parte, a questi interrogativi.

Nel 2008 la quota di spostamenti effettuati con una combinazione di mezzi privati e pubblici è stata pari al 3,8% sul totale dei viaggi motorizzati, oltre il doppio di quanto registrato nel 2005 ma in leggera diminuzione rispetto al 2007.

Questi valori tendono ad aumentare per il segmento degli spostamenti fuori dal comune di residenza – l'intermodalità pubblico-privato ha inciso nel 2008 per il 5,6% del totale deiviaggi -, se tra questi la destinazione è un capoluogo di provincia (11% circa) e se il capoluogo è una grande città con oltre 250mila abitanti (17,6%).

Tra quanti si spostano normalmente in automobile verso i centri urbani capoluoghi di provincia, oltre il 70% degli intervistati segnala la possibilità di cambiare abitudini di spostamento inserendo nelle proprie scelte di viaggio l'uso del mezzo pubblico in una logica di integrazione intermodale e purché non si allunghino i tempi di percorrenza (ben il 75,5% se la destinazione finale è una grande città).

E' interessante sottolineare che questa ampia fascia di popolazione che si muove verso i capoluoghi preferisce una soluzione intermodale in grado di risparmiare un tratto significativo di percorrenza in auto. Infatti, circa il 60% vorrebbe avere a disposizione nel proprio comune di residenza (o in una località vicina) aree di sosta attrezzate per lo scambio auto-pullman (37,8%) o auto-treno (23,6%), mentre solo per il 10,2% è preferibile effettuare lo scambio nel comune di arrivo.

