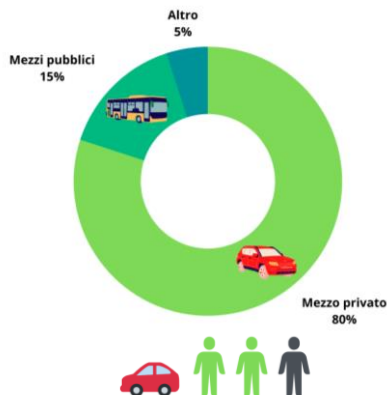


IL MOBILITY MANAGEMENT PUO' CAMBIARE LE ABITUDINI DI MOBILITA' DEI CITTADINI?

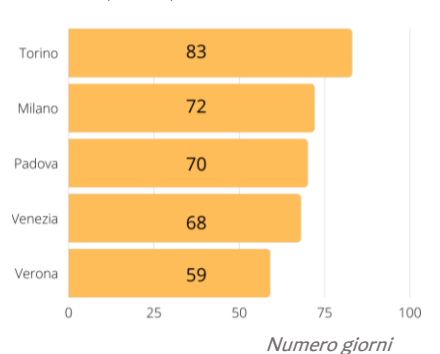
Invertire la rotta si può: il caso virtuoso della città di Tallinn

Due italiani su tre utilizzano prevalentemente l'auto privata per effettuare gli spostamenti giornalieri. Questo dato risulta essere in linea con l'aumento degli ultimi anni dell'inquinamento dell'aria nelle grandi città italiane. Torino è la città più inquinata da polveri sottili d'Italia, seguita da alcune delle città più importanti del bel paese.

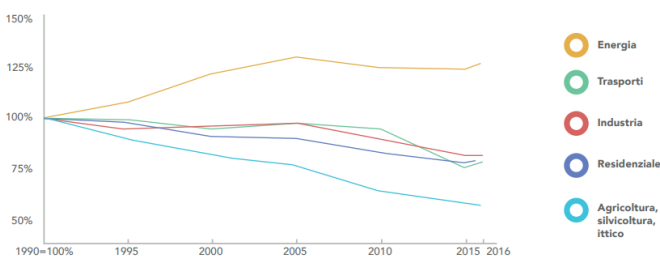
Split modale uso mezzo privato (Italia)



Città italiane per giorni di superamento della soglia di PM10 nell'aria (2019)



Andamento CO2 nei settori dell'economia (Europa)



L'impatto del settore dei trasporti sull'ambiente è attualmente molto importante: in Europa il 60% della CO2 presente nell'aria è rilasciata dalla circolazione delle auto ed è in continuo aumento dal 1990. Gli effetti dell'aumento esponenziale di CO2 nell'ambiente sono stati innumerevoli e catastrofici. L'inquinamento dell'aria dato dal traffico stradale produce anche un costo sociale relativo alla salute e alle morti associate ad esso.

IL RUOLO PROPULSIVO DEGLI ENTI LOCALI

Gli enti locali possono contribuire alla decrescita dell'inquinamento nelle città italiane avvalendosi di figure professionali specifiche legate al Mobility Management.

Il Mobility Manager ha lo scopo di promuovere la **mobilità sostenibile**, nonché la **gestione della domanda di trasporto** privato mediante il **cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini** degli utenti.

La gestione della mobilità urbana verso forme di spostamento più sostenibili deve nascere da un cambiamento radicale della mentalità e del modo di intendere e conoscere le abitudini di mobilità dei cittadini.

L'immagine di cittadino idealizzato dalle amministrazioni che, in tema di trasporti, compie scelte razionali, perfettamente informate e consistenti, con lo scopo di massimizzare la propria utilità secondo un criterio di costi-benefici, non si adatta ai risultati di ricerca delle scienze comportamentali.

PER MODIFICARE I COMPORTAMENTI NON SONO NECESSARI INTERVENTI RADICALI, QUANTO, PIUTTOSTO, PICCOLE E GRADUALI MODIFICHE.

In tema di trasporto le decisioni sono fortemente abitudinarie e difficilmente modificabili con misure che non tengono conto dei processi cognitivi sottostanti.

In Svezia, un gruppo di ricercatori ha fornito a 106 cittadini, che tipicamente utilizzavano la macchina, la possibilità di utilizzare gratuitamente per un mese dei trasporti pubblici. Lo studio ha evidenziato come il mese gratuito abbia permesso a chi non usufruiva con frequenza della mobilità pubblica di conoscere un'opportunità nuova e soddisfacente, senza vincolarlo a un uso successivo.

Le ricerche mostrano che per modificare i comportamenti non sono necessari interventi radicali, quanto, piuttosto, **piccole e gradualmente modifiche**. Questo è spiegato dal fatto che le persone tendono ad avere **una percezione distorta degli aspetti positivi e negativi di un determinato mezzo di trasporto**.

IL CASO DI TALLINN (ESTONIA)

Il caso più virtuoso di cambiamento delle abitudini dei cittadini è la città di Tallinn in Estonia.

Tallinn è la prima città europea a proporre la **strategia Fare-Free Public Transport (FFPT)**, ossia l'implementazione del TPL totalmente gratuito per i residenti come parte di un portafoglio più ampio di azioni volte a promuovere la mobilità sostenibile.

L'implementazione di una strategia della gratuità dei mezzi pubblici su vasta scala si poneva i seguenti obiettivi:

- a) promuovere lo shift modale dal mezzo privato al trasporto pubblico;
- b) migliorare la mobilità dei residenti in particolare dei disoccupati e dei cittadini con reddito più basso;
- c) attrarre più residenti nell'area urbana di Tallinn.



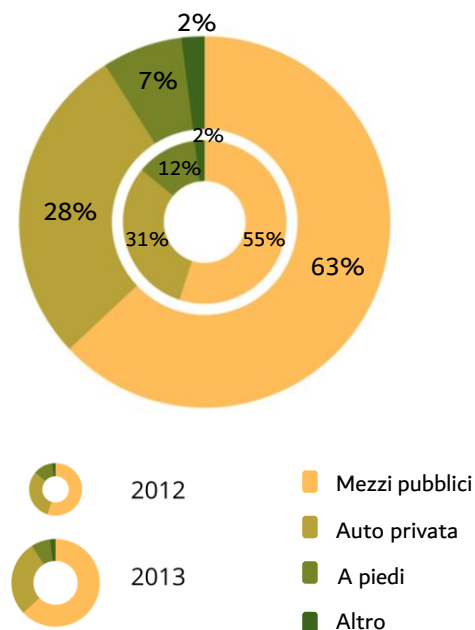
Con lo scopo di studiarne gli effetti, i cittadini di Tallinn sono stati chiamati a compilare un questionario prima e dopo l'introduzione delle politiche legate alla gratuità del trasporto pubblico.

IL CASO DI TALLINN (ESTONIA)

I RISULTATI

SHIFT MODALE VERSO IL TPL E MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ALLE CLASSI SVANTAGGIATE

Split modale di Tallinn 2012 vs. 2013



Gli effetti immediati di questa politica nell'anno successivo alla sua implementazione dimostrano un aumento della percentuale di chi prende i trasporti pubblici nel 2013 rispetto al 2012.

Lo share di trasporto pubblico è aumentato esponenzialmente tra i gruppi in età adolescenziale e over 60 con un reddito basso.

Un'altra osservazione interessante deriva dal fatto che l'aumento di accessibilità alla mobilità urbana può incentivare le persone ad essere coinvolte in più attività. In particolare, può aiutare ad estendere la zona di ricerca di lavoro e a ridurre i costi di trasporto associati all'occupazione per dipendenti e datori di lavoro.

MIGLIORAMENTO DELLA PERCEZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO

L'aumento di soddisfazione e il conseguente miglioramento della percezione del servizio tende a potenziare un'immagine più corretta del trasporto pubblico locale, lontana dai preconcetti legati alla pulizia e all'affollamento.

INCREMENTO DEI RESIDENTI E AUMENTO DELLE TASSE LOCALI

La gratuità dei mezzi pubblici è diventata un fattore di attrattività nell'area urbana di Tallinn.

Infatti nel 2013 sono stati registrati 11 mila residenti in più.

Tallinn riscuote circa €1.000, sotto forma di tasse locali, da ogni residente. Dunque, i nuovi residenti contribuiscono annualmente con 11 milioni di euro, che corrisponde all'incirca agli introiti perduti dalla vendita dei biglietti del TPL.

Si può dire che la città di Tallinn abbia effettivamente raggiunto gli obiettivi principali di questa policy, in particolare quelli relativi all'aumento dell'utilizzo del TPL a discapito dell'automobile privata. Questo dato suggerisce che non è soltanto la fascia più bassa di popolazione ad aver usufruito di questo nuovo servizio, ma parzialmente anche quella con reddito più alto.

IL CASO DI TALLINN (ESTONIA)

CONCLUSIONI

Nonostante i timori iniziali dei primi anni di sperimentazione, il **bilancio di questa misura sembra essere più che positivo**, tanto che le **casce Comunali hanno riscosso più del doppio di quello che hanno speso con l'introduzione della nuova policy**.

Dall'introduzione del progetto, il **Comune ha intrapreso nuove azioni per migliorare la situazione del traffico in centro città**, come l'aumento delle tariffe per il **parcheggio pubblico consentendo ai non residenti che vi lasciano la propria auto di usufruire nello stesso giorno del trasporto pubblico gratuito, senza che vengano addebitati i costi del parcheggio**.

I risultati del caso di Tallinn sono e continuano ad essere oggi molto incoraggianti. **Le persone, in maniera spesso inconscia, tendono a copiarsi negli atteggiamenti**, secondo la scienza comportamentale, e questo caso lo dimostra.

Il caso di Tallinn evidenzia come le misure di **Mobility Management** possono effettivamente avere un impatto importante sulle abitudini di mobilità della società e che, addizionando i risultati delle misure fra loro, le azioni di mobilità sostenibile possono produrre un **effetto moltiplicatore sulla popolazione**.