

Libro bianco

***La svolta nella mobilità richiede
interconnessione, anche nel finanziamento***

La svolta nella mobilità richiede interconnessione, anche nel finanziamento

Le parole d'ordine *sostenibilità, obiettivo zero CO₂ e svolta nei trasporti e nella mobilità* sono sulla bocca di tutti. I politici e la società si sono posti l'obiettivo di ridurre in modo significativo le emissioni di gas a effetto serra e gli altri problemi causati dal traffico (in particolare il particolato, il rumore, l'impermeabilizzazione del suolo). Allo stesso tempo, il nostro bisogno di mobilità senza limiti resta immutato: di fatto, la crescente domanda di mobilità ha finora reso nulle le conquiste ottenute con l'aumento dell'efficienza energetica. La domanda di risorse nel settore dei trasporti rimane pertanto elevata e l'impermeabilizzazione del suolo continua ad aumentare. Comparativamente altri settori sono riusciti a ridurre significativamente le emissioni negli ultimi anni. I trasporti rappresentano circa un terzo del fabbisogno energetico totale della Svizzera e quasi il 40 per cento delle sue emissioni di CO₂: non si intravede un'inversione di tendenza per cui è a rischio il raggiungimento dell'obiettivo di zero emissioni di CO₂.

Come si è giunti a questo punto, nonostante negli ultimi anni le nostre possibilità si siano moltiplicate con la mobilità connessa e intelligente? Numerosi e innovativi sono stati gli spunti di riflessione, le idee, i piani e le soluzioni: dalla pianificazione intelligente e collettiva dei percorsi ai programmi per la regolazione dei picchi di traffico, dai sistemi per l'ottimizzazione automatica dei flussi di traffico alle più diverse forme di (micro)mobilità condivisa e alle soluzioni di trasporto a richiesta. La *mobilità intelligente* punta a creare un sistema di trasporto significativamente più efficiente attraverso la messa in rete integrale di servizi di trasporto tradizionali (cioè il trasporto pubblico e il trasporto individuale) e servizi di mobilità complementari nei settori *Sharing* e *On demand*. Tutto questo è reso possibile da una sofisticata infrastruttura digitale. Perché in Svizzera le offerte di mobilità intelligente sono limitate nel tempo e nello spazio? Perché si discute molto sull'infrastruttura digitale per la gestione intelligente del traffico, ma non si è ancora riusciti ad attuarla in modo ambizioso?

I modelli di finanziamento tradizionali si concentrano sui «comparti» infrastrutture stradali e trasporto pubblico

I nostri modelli di finanziamento tradizionali operano una netta distinzione tra i settori del *trasporto pubblico e privato*, contribuendo alla formazione di «comparti»¹. Non pensiamo

¹ Finanziamento delle strade: il FOSTRA e il FSTS finanziano le strade nazionali, a cui si aggiungono quelle cantonali e municipali. Il trasporto pubblico su rotaia è finanziato da FinFer, TRV e trasporti locali.

alla mobilità come a un sistema globale interconnesso, ma vediamo nel trasporto privato motorizzato e nel trasporto pubblico due sistemi separati da considerare e ottimizzare in modo per lo più indipendente l'uno dall'altro.

L'attuale modello di finanziamento fornisce pochi incentivi per utilizzare in modo più efficiente le infrastrutture fisiche esistenti, favorendo invece il loro potenziamento in modo eccessivo. Le soluzioni di mobilità intelligente interconnesse non possono essere finanziate nell'ambito del quadro esistente, se non a condizioni molto specifiche. I modelli di finanziamento delle start-up consentono di effettuare esperimenti temporanei e limitati nel tempo, ma spesso manca la possibilità di finanziare a lungo termine e in maniera generalizzata soluzioni di mobilità intelligente. Nel migliore dei casi le opportunità trainate dalla digitalizzazione (comprese le infrastrutture di dati digitali, i nuovi tipi di offerte di mobilità) vengono esaminate solo in modo puntuale rispetto a collaudati strumenti di sviluppo delle infrastrutture e delle offerte. In questo contesto non sorprende, ad esempio, che la costruzione delle circonvallazioni venga pianificata in modo intensivo riscuotendo spesso ampio sostegno, contrariamente invece a una proposta di mobilità alternativa che pur rendendo obsoleta l'infrastruttura supplementare e costando assai meno non è neppure presa in considerazione².

Finanziare separatamente i servizi di mobilità intelligente non aiuta

Un approccio ovvio, ma non necessariamente promettente, consiste nel creare un quarto «comparto» per il finanziamento della mobilità intelligente. Non c'è dubbio che questa opzione di finanziamento potrebbe dar vita a numerose offerte di mobilità intelligente. In caso di finanziamento separato, tuttavia, la mobilità non verrebbe probabilmente trattata come sistema globale e le possibilità esistenti non sarebbero utilizzate in modo ottimale, né sul piano dell'offerta né su quello delle infrastrutture. Le soluzioni sovvenzionate dai vari fondi continuerebbero probabilmente a rappresentare offerte separate e autonome, non coerentemente interconnesse. Peggio ancora, si rischierebbe di creare un eccesso di offerta, che a sua volta porterebbe a un utilizzo inefficiente dei singoli mezzi di trasporto e a un'ulteriore

² Un esempio concreto: la circonvallazione di Aarwangen, lunga 3,6 km, costerà oltre 150 milioni di franchi. Questo importo potrebbe finanziare interamente un servizio di navetta a richiesta con 20 minibus per un'area con una popolazione di circa 100'000 persone per circa 20 anni.

pressione sulle infrastrutture. Il problema non è quindi la mancanza di fondi, ma l'assenza di interconnessione, che determina uno sfruttamento inadeguato dei veicoli e della superficie di trasporto disponibile, rendendo il sistema globale molto più inefficiente di quanto ci si aspetti alla luce dell'attuale contesto in Svizzera.

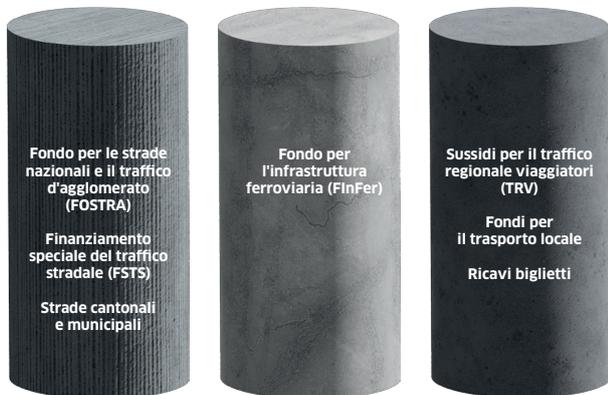


Figura 1: I modelli di finanziamento incoraggiano a ragionare a comparti stagni in sede di progettazione di sistemi di mobilità futuri

La mobilità intelligente deve essere pensata nel contesto di offerte e infrastrutture già esistenti

Le soluzioni di mobilità intelligente veramente *smart* si rivelano efficaci proprio laddove integrano il sistema di trasporto esistente con misure mirate e personalizzate destinate a creare un'offerta di trasporto alternativa, connettono tra loro offerte esistenti e nuove e rendono l'offerta complessiva facilmente accessibile. È da questo assunto che dobbiamo partire. L'impatto maggiore si ottiene con approcci che facilitano per quanto possibile il passaggio dai classici mezzi di trasporto ad alta intensità energetica - in particolare l'auto privata, che di solito viene utilizzata da una sola persona - a soluzioni moderne e a basso consumo di risorse. Spesso per raggiungere questo obiettivo basta collegare meglio le aree lontane dai principali assi di trasporto, gestire la mobilità nelle aziende od offrire un'opzione di trasporto semplice per le spese settimanali. Le soluzioni di mobilità intelligente potrebbero inoltre incidere sui flussi abituali di traffico e di passeggeri riducendo i picchi e migliorando l'utilizzo medio dei mezzi di trasporto.

Nel complesso, la mobilità intelligente ha le carte in regola per fornire un'offerta migliore e più orientata al cliente sfruttando con maggiore efficienza - sia in termini di costi monetari ed esterni che di fabbisogno di spazio - l'infrastruttura di trasporto esistente attraverso l'interconnessione di varie modalità di trasporto e l'uso di strumenti digitali.

I finanziamenti integrati promuovono una visione olistica dei problemi di mobilità

Gli enti che forniscono finanziamenti dedicati alle strade nazionali e alle linee ferroviarie si occuperanno anche della

manutenzione delle autostrade e delle linee ferroviarie. Non c'è dubbio che saranno necessari investimenti nella manutenzione e nel potenziamento delle infrastrutture di trasporto. Tuttavia, come dimostra l'esperienza degli ultimi decenni, con questa strategia e con una struttura di finanziamento frammentata non riusciremo a conseguire gli obiettivi climatici e di efficienza nel settore dei trasporti, in quanto il rafforzamento dello status quo impedirà l'interconnessione del sistema globale e pregiudicherà approcci innovativi.

Come arrivare allora a un ecosistema di mobilità connessa e intelligente che presenti i vantaggi di cui sopra? Iniziando a pensare in modo sistemico sin dal finanziamento delle offerte e delle infrastrutture.

Ne consegue che:

- una **ridistribuzione almeno parziale degli enormi investimenti infrastrutturali destinati a favorire lo sviluppo di soluzioni di trasporto intelligenti e interconnesse** rappresenterebbe un passo importante in grado di contribuire, da un lato, a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni anche nel settore dei trasporti e, dall'altro, a utilizzare le infrastrutture esistenti in modo più efficiente.
- Dobbiamo pertanto concedere alle istanze decisionali a livello nazionale, cantonale e comunale maggiori possibilità di **utilizzare i fondi esistenti in modo flessibile e in linea con la domanda**, invece che far loro scegliere unicamente come potenziare strade, reti di autobus e linee ferroviarie.
- La destinazione vincolata delle opzioni di finanziamento esistenti impedisce tuttavia un uso ottimale del denaro pubblico. Per rimediare a questa situazione si dovrebbe **abbandonare l'attuale politica di finanziamenti separati a favore di un fondo nazionale per la mobilità** che fornisca risorse indipendenti dalle modalità di trasporto per creare un ecosistema di mobilità altamente efficiente e resiliente, intelligente e interconnesso, allo scopo, da un lato, di promuovere offerte di mobilità collaudate e innovative provenienti da fonti pubbliche o private e dall'altro di sviluppare e gestire in egual misura infrastrutture fisiche e digitali tramite un uso ottimale del denaro pubblico.



Figura 2: Visione futura del finanziamento di un ecosistema di mobilità intelligente e connessa con infrastrutture fisiche e digitali

Questo approccio è in linea con la sezione programmatica del Piano settoriale dei trasporti «Mobilità e spazio 2050» e integra la componente di finanziamento mancante a questo strumento di coordinamento strategico della Confederazione per lo sviluppo coordinato dell'intero sistema di trasporto svizzero (strada, ferrovia, aviazione e navigazione).

Una riduzione a lungo termine dei molteplici problemi causati dal settore dei trasporti richiede cambiamenti strutturali fondamentali nei meccanismi di finanziamento: solo così sarà possibile garantire una pianificazione complessiva e una gestione efficiente dell'intero sistema di mobilità.

San Gallo e Zurigo, agosto 2023

Schweizerische Südostbahn AG

La Schweizerische Südostbahn AG (SOB) è un'azienda ferroviaria indipendente gestita secondo i criteri del settore privato con oltre 850 dipendenti. Gestisce i servizi passeggeri regionali e a lunga percorrenza nella Svizzera tedesca e meridionale e opera con una propria infrastruttura ferroviaria nella Svizzera orientale e centrale. Crea inoltre le condizioni per collegare tra loro le offerte di vari fornitori di servizi e creare soluzioni di mobilità valide. In qualità di partner dell'innovazione per l'industria e il suo settore, la SOB svolge un ruolo importante nell'evoluzione del panorama della mobilità svizzera.

Q_PERIOR AG

Q_PERIOR è una società di consulenza aziendale attiva a livello internazionale, specializzata nella consulenza gestionale e informatica e impiega oltre 1750 persone. Nei Paesi europei di lingua tedesca, Q_PERIOR offre consulenza in materia di digitalizzazione, introduzione di nuove tecnologie e sviluppo di nuovi modelli di business a fornitori di mobilità, operatori delle infrastrutture di trasporto, municipalità e Comuni, fornitori di energia e altre aziende che operano nel contesto della mobilità. In qualità di trusted advisor, Q_PERIOR fornisce un supporto grazie al il know-how dei settori tradizionali e alle conoscenze e all'esperienza accumulati nell'area della mobilità connessa, creando così le condizioni migliori per una vera svolta nella mobilità.