



25 anni di Isfort

La storia, il contributo scientifico e di innovazione della Ricerca di Isfort nell'Italia dei Trasporti



Angela Stefania Bergantino

***Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" e
Presidente della Società Italiana di Economia dei
trasporti (SIET)***

17/10/2019

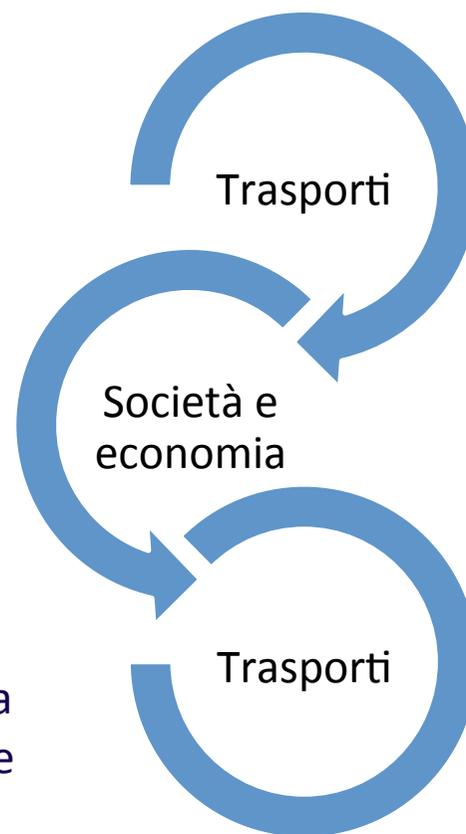
Aula Magna Università di Roma «Sapienza»

Trasporti e società: una relazione bidirezionale

I trasporti stanno trasformando la società: alta velocità, accresciuta accessibilità; informazione in tempo reale, smart mobility, piattaforme ...

Al contempo....

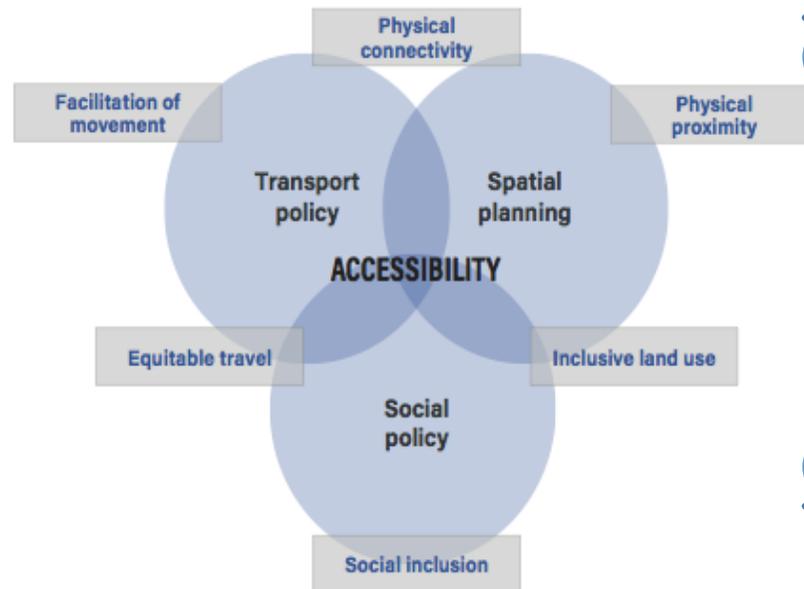
La società sta trasformando il modo di vivere i trasporti e lo spazio: tempo libero, prolungamento della vita attiva, *technological literacy* diffusa, abitudini di consumo diverse, *sharing economy* e *sharing ownership*; parcellizzazione degli acquisiti (online), abitudine al comfort, fuga verso le città, crescita delle periferie urbane (urban sprawl), *environmental concern*,...



- collegamenti dell'ultimo miglio;
- collegamenti trasversali (periferia-periferia),
- mobilità condivisa,
- mobilità lenta,
- micromobilità (bi-scooters, e-bikes, etc)
- mobilità integrata e MaaS

Creare un sistema di mobilità *usercentered*

The urban accessibility nexus



- Conciliare esigenze di stakeholder, anche in conflitto tra loro
- Integrare diversi modelli di tariffazione e di business
- Personalizzare e dimensionare l'offerta
- Conciliare e integrare diversi ITS e data format
- Rendere profittevole il modello di business
- Disegnare modelli regolatori appropriati

La ricerca e le politiche di mobilità. Le prossime sfide



Cosa può fare la ricerca di impronta economica e sociale?

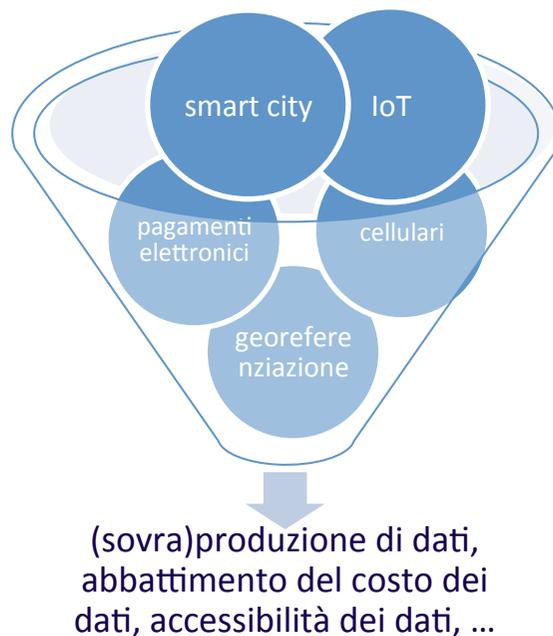
“Oggi viviamo in un mondo in cui la rilevanza della conoscenza per le scelte di policy making è messa in discussione” mentre “aumenta il peso delle opinioni soggettive” che, nello specchio deforme dei social media “paiono moltiplicarsi senza limiti attraverso il globo”.

Bisogna sottolineare la rilevanza della conoscenza nel dare “il coraggio di fare buone scelte in condizioni incerte e complesse” (Mario Draghi, Milano 2019)

La conoscenza è, dunque, il primo contributo che la ricerca scientifica può dare al settore della mobilità. Una conoscenza che poggia su dati e su modelli economici robusti.

I dati

- I dati servono per compiere scelte di policy che, ovviamente, devono essere informate e condivise.



- Una grande opportunità... i cosiddetti «big data»
- La gestione dei dati diventa sempre più un tema cruciale per le strategie di sviluppo socio-economico, si va verso la *Data Driven Decision*:
 - *Open data, Business Intelligence, Big data analytics* si prestano ad avere un ruolo rilevante come guida alle politiche.
- Il rischio però è che si parta dai dati senza avere una domanda di ricerca → ossia che si cerchi di “inseguire” i dati, piuttosto che interpretarli.

L'economia comportamentale, il futuro?

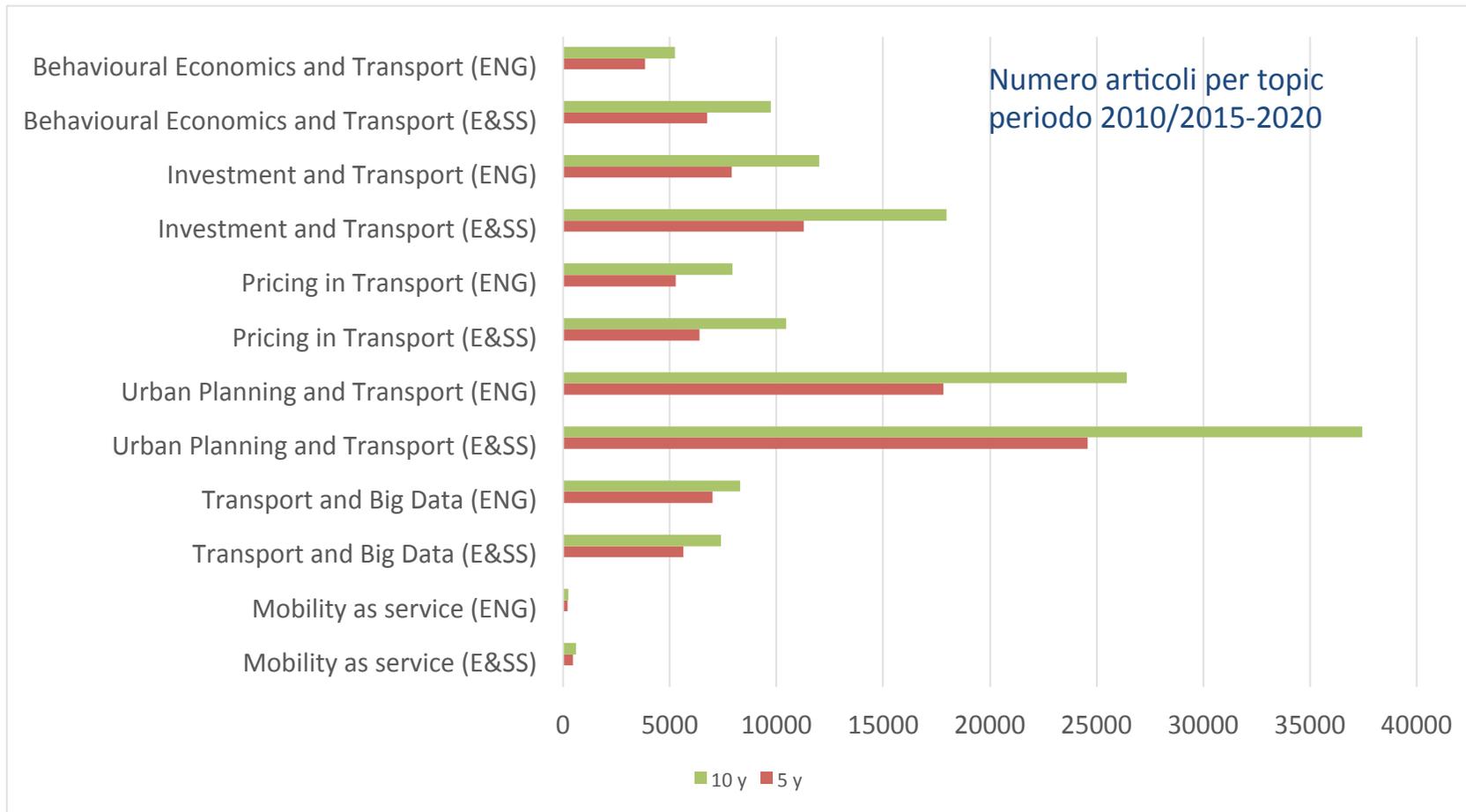
(Richard Thaler, Nobel 2017)

- Si allontana dai paradigmi della teoria neoclassica dell'agente economico razionale partendo dall'analisi sperimentale e impiegando concetti tratti dalla psicologia.
- Gli individui sono spesso chiamati a prendere decisioni che hanno anche un impatto sulla comunità
 - nel settore dei trasporti: inquinamento, traffico, congestione, rispetto dei limiti di velocità, ecc.
- Ridimensiona il ruolo degli incentivi che sono sostituiti dai cosiddetti «*nudges*» (spinta gentile o intervento di “accompagnamento”) → *Nudge theory*.
- Impiega concetti tratti dalla psicologia: i fattori di contesto e di comunicazione influenzano il comportamento individuale e il benessere collettivo.
 - Ad esempio le percezioni o l'umore sono rilevanti e portano a *biases* nel giudizio, nelle decisioni, nella valutazione del rischio o del beneficio, ecc.

L'economia comportamentale, alcuni lavori

- Metcalf e Dolan nel 2012 in «*Behavioural economics and its implications for transport*» (JTG) evidenziano «un aumento dell'attenzione verso l'economia comportamentale nelle scienze sociali e nelle politiche pubbliche»
- Mattauch, Ridgway e Creutzig nel 2016 in «*Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design*» (TR-D) dimostrano quanto sia decisivo per disegnare politiche di trasporto efficaci, specie nella sfida per la mitigazione del cambiamento climatico, individuare basi microeconomiche appropriate della mobilità;
- Larcom, Rauch e Willems nel 2017 in «*The Benefits of Forced Experimentation: Striking Evidence from the London Underground Network*» (the QJE), dimostrano che la sperimentazione di percorsi alternativi porta molti utenti abituali (pendolari) a cambiare comportamento anche in modo strutturale.

Un interesse crescente nel tempo...





Ambiti di ricerca da approfondire

Comportamento e bisogni degli utenti	Impatti del trasporto	Pianificazione e gestione del sistema	Finanziamento e tariffazione
<p>Comprendere meglio le scelte e le preferenze degli utenti, delle comunità e della società in materia di trasporti e come gestire le incertezze (come quelle derivanti dai progressi tecnologici) riguardo al cambiamento delle preferenze, dei comportamenti e delle esigenze.</p>	<p>Comprendere meglio le dimensioni, l'esposizione, la valutazione, le interazioni e le influenze sociali, economiche, culturali e gli impatti ambientali, nonché i potenziali effetti degli interventi e delle politiche di mitigazione dell'impatto ambientale o sociale.</p>	<p>Migliorare la comprensione di come gli utenti prendono le decisioni di trasporto per modo, ubicazione e settore produttivo e di come misurare i benefici monetari e non monetari e i costi dei trasporti, oltre ad allinearsi con le dimensioni culturale, sociale, fisica, economica e politica del benessere della popolazione</p>	<p>comprendere meglio come vengono distribuiti gli oneri dei costi di trasporto, come gli utenti reagiscono alle variazioni dei costi e dei prezzi e quale sia l'impatto sulle entrate e sulla tariffazione dell'evoluzione delle tecnologie e delle esigenze degli utenti.</p>



Conclusioni

- Una mobilità sempre più *usercentric* necessita di una analisi del comportamento del consumatore molto approfondita:
 - la ricerca nel settore dei trasporti dovrebbe utilizzare i cosiddetti “*field experiments*” ossia gli esperimenti sul campo, per dimostrare la causalità nella valutazione degli interventi;
 - I *big data* hanno grandi potenzialità e possono integrare i modelli comportamentali, ma devono tenere conto delle caratteristiche intrinseche degli agenti e i vincoli esterni;
 - Le indagini condotte con il metodo dell’intervista individuale sono integrabili con i *field experiments* e le rilevazioni di *stated preferences*
 - Come Isfort raccoglie i dati è importante, è il valore aggiunto di queste serie storiche → l’idea di approfondire, analizzare, seguire e “accompagnare” colui che “produce” il dato rende uniche le banche dati di Isfort e sostanzia il loro valore: Isfort contribuisce a creare il “valore pubblico del dato” ...da 25 anni!