

*mercoledì*  
**28 maggio 2014**

ROMA - Hotel Quirinale  
via Nazionale n. 7

**Presentazione**

# ***Poca luce in fondo al tunnel***

***Come ripartire dopo la crisi***

**«XI Rapporto sulla  
Mobilità in Italia»**



# I contenuti della presentazione

**Primo tempo. I monitoraggi**

**Intermezzo. I confronti (in Europa)**

**Secondo tempo. Gli scenari**

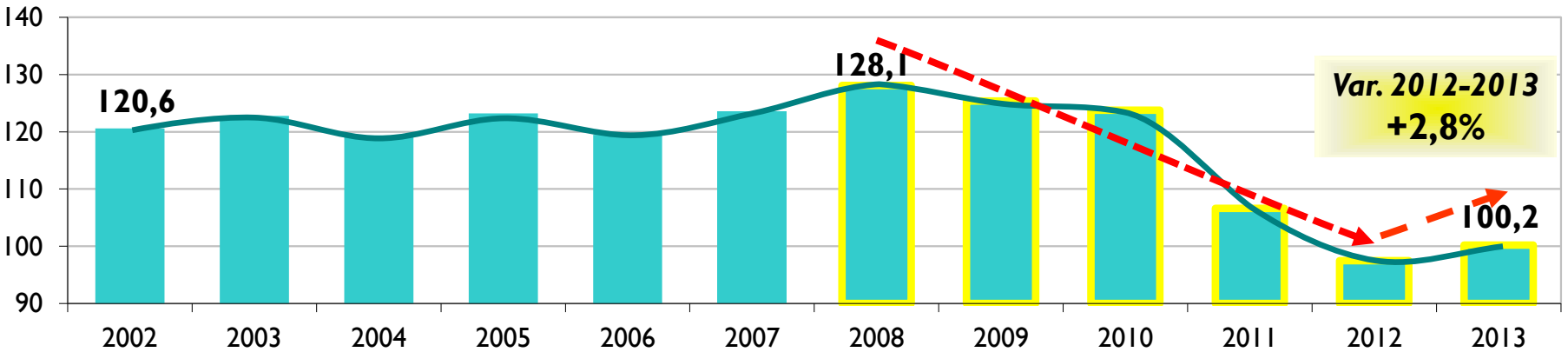
**Finale. Spunto conclusivo e ringraziamenti**



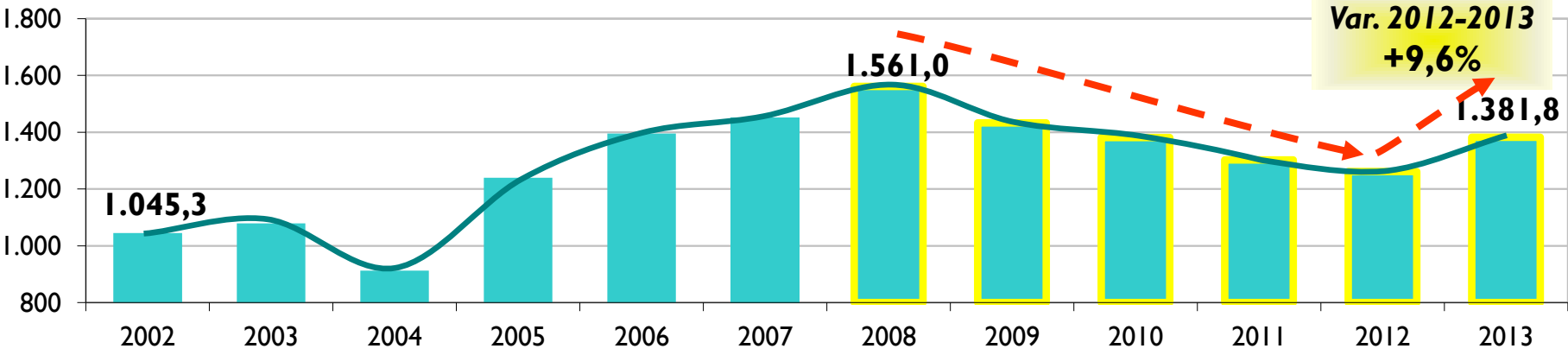
# Inversioni di tendenza (forse!) dal lato della domanda

## I. Ripartono i consumi di mobilità

**Numero spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)**



**Numero passeggeri\*km totali nel giorno medio feriale (in milioni)**



# Inversioni di tendenza (forse!) dal lato della domanda

## 2. Torna a crescere la mobilità per tempo libero

L'articolazione della domanda di mobilità urbana per motivazione degli spostamenti (distribuzioni e variazioni %, esclusi i rientri a casa)

	2013	2012	2008	Var% 2012-2013	Var % 2008-2013
Lavoro	31,2	31,0	30,8	+3,7	-23,2
Studio	6,5	5,5	5,1	+21,8	-2,2
Gestione familiare	38,4	40,0	31,4	-1,1	-7,2
Tempo libero	23,9	23,4	32,7	+4,9	-44,6
Totale	100,0	100,0	100,0	+3,0	-24,1

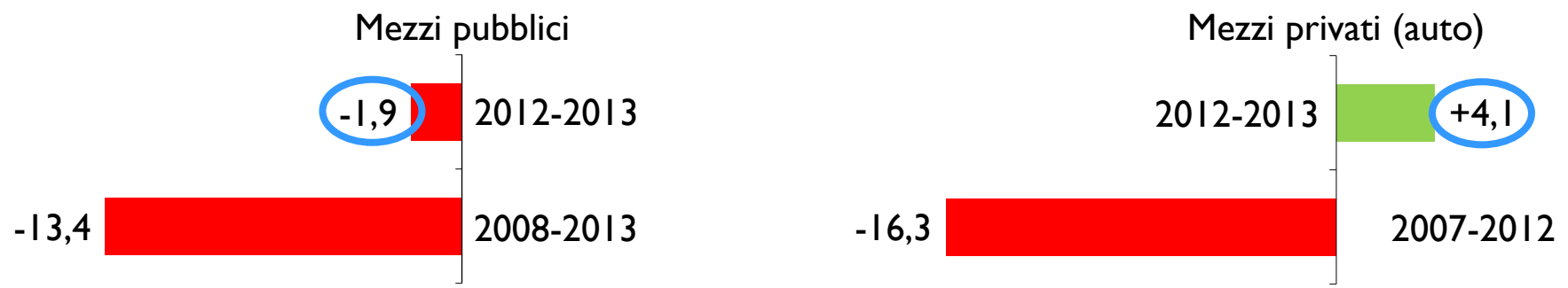


# Inversioni di tendenza (forse!) dal lato della domanda

## 3. Il trasporto pubblico perde passeggeri

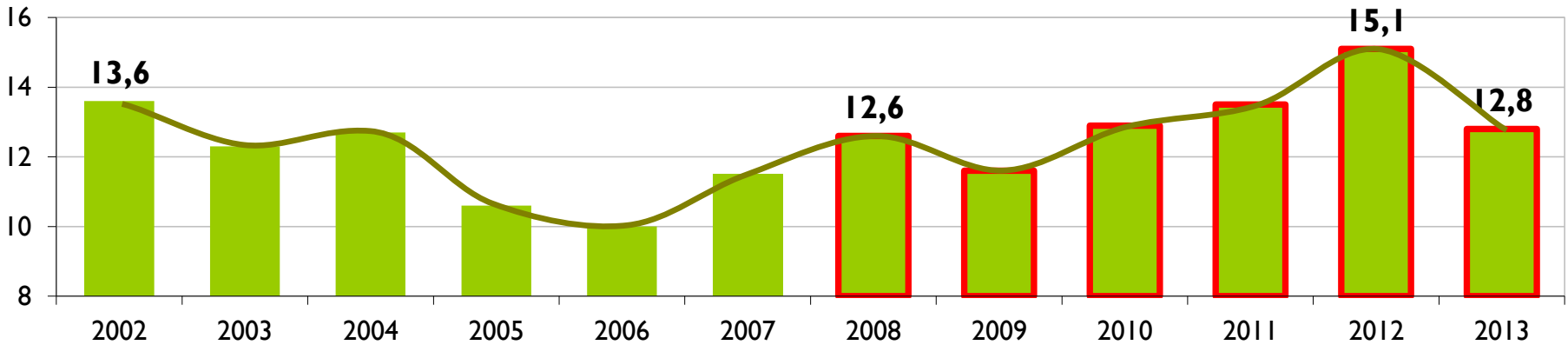
	Quote modali <u>motorizzate</u> in totale (%)			
	2013	2012	2008	2006
Mezzi pubblici	13,6	14,3	12,9	11,5
Mezzi privati (auto)	82,7	82,0	81,4	83,2
Motociclo/Ciclomotore	3,7	3,8	5,7	5,3
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

### Variazione percentuale dei passeggeri

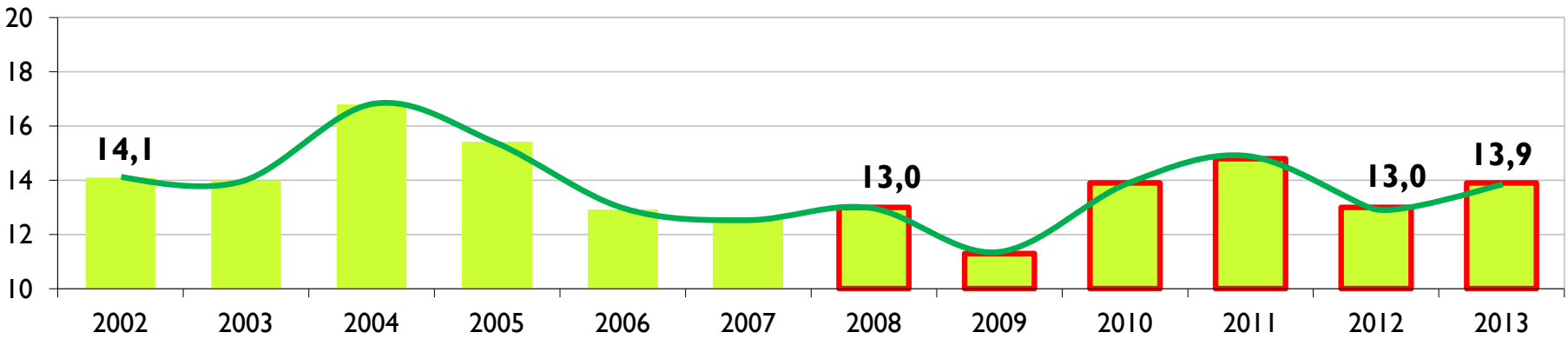


# ...soprattutto nella mobilità urbana

**% spostamenti con mezzo pubblico urbano (sul totale spostamenti motorizzati)**



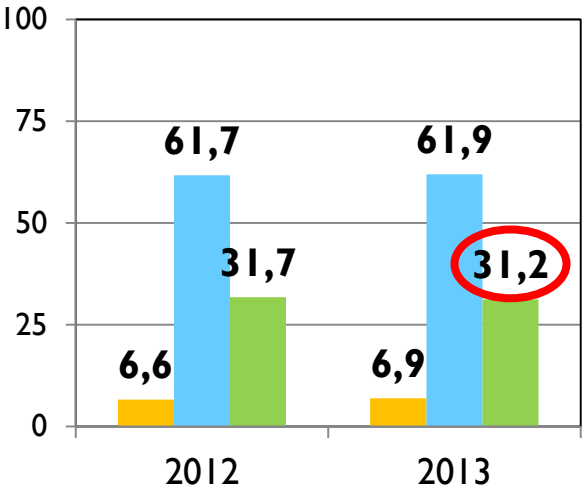
**% spostamenti con mezzo pubblico extraurbano (sul totale spostamenti motorizzati)**



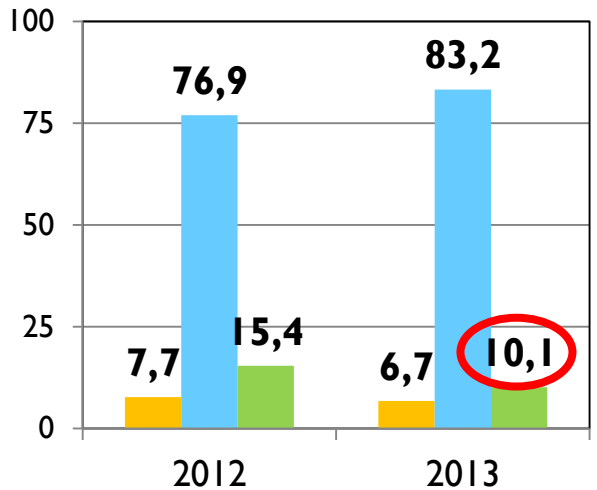
# Che succede al trasporto pubblico nelle medie città?

Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nell'ultimo biennio  
(quote % spostamenti motorizzati)

## Grandi città (>250mila ab.)

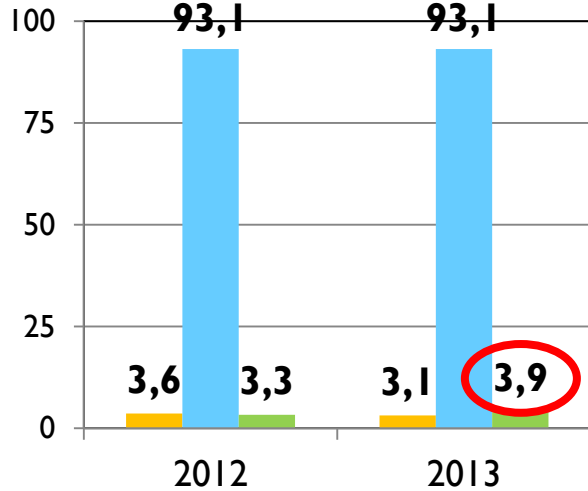


## 250mila < Comuni > 100mila



Moto, ciclomotore o scooter ■  
Mezzi privati (auto) ■  
Mezzi pubblici ■

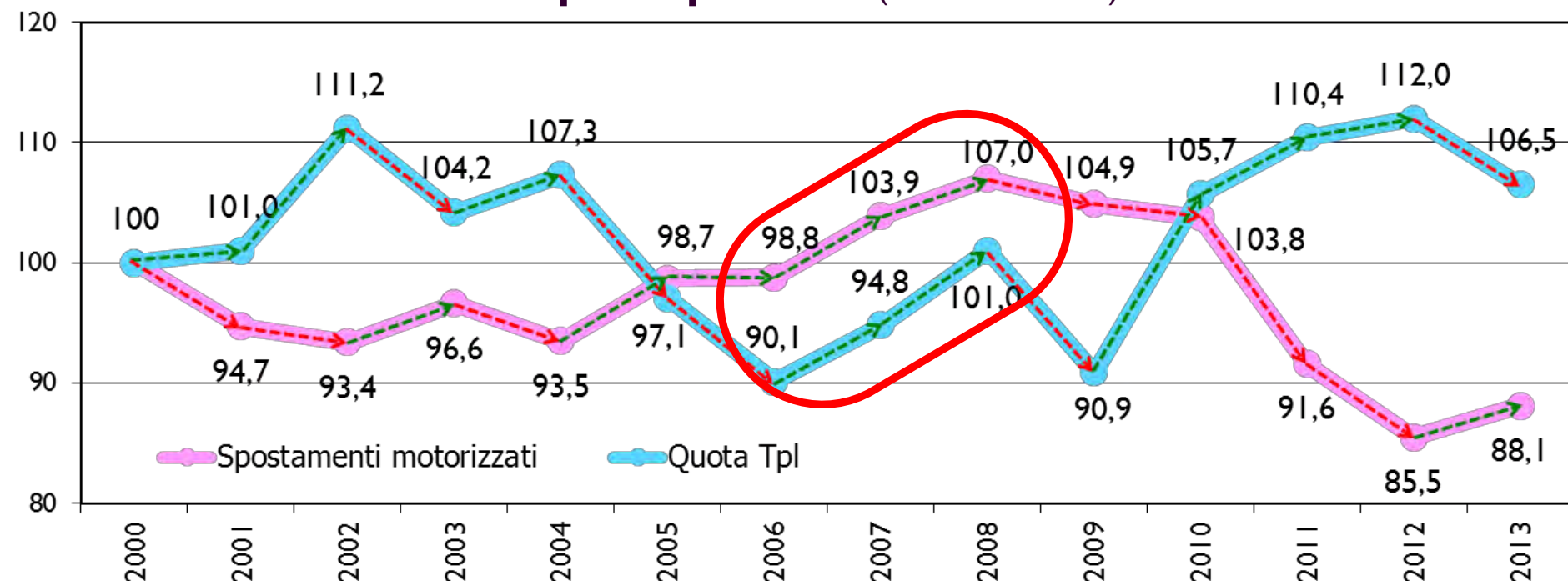
## Comuni <100mila ab.



# Il Tpl può scommettere solo sulla crisi?

*Perché se aumentano i consumi di mobilità il mezzo pubblico perde quote modali (e viceversa)*

## L'andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice)

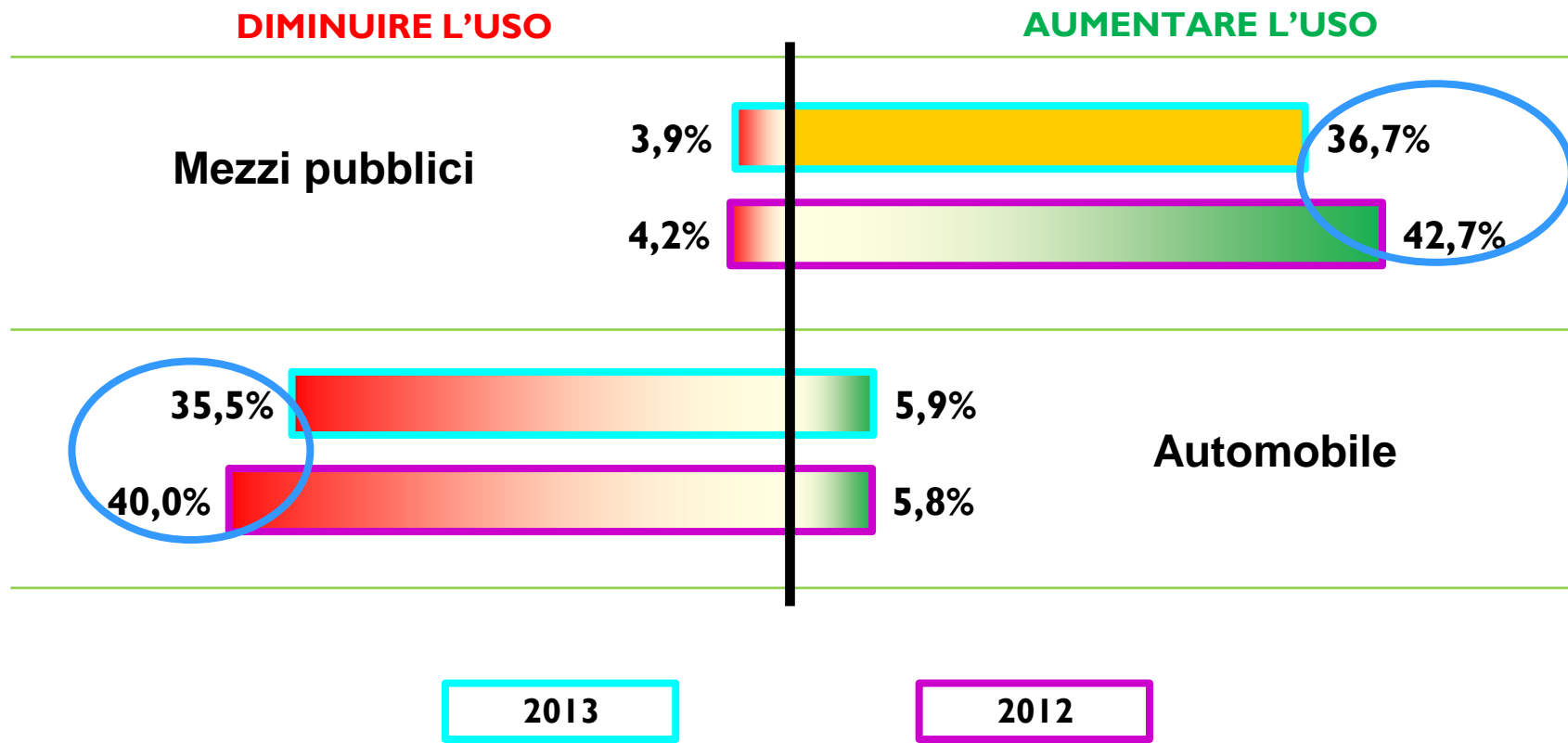




# Inversioni di tendenza (forse!) dal lato della domanda

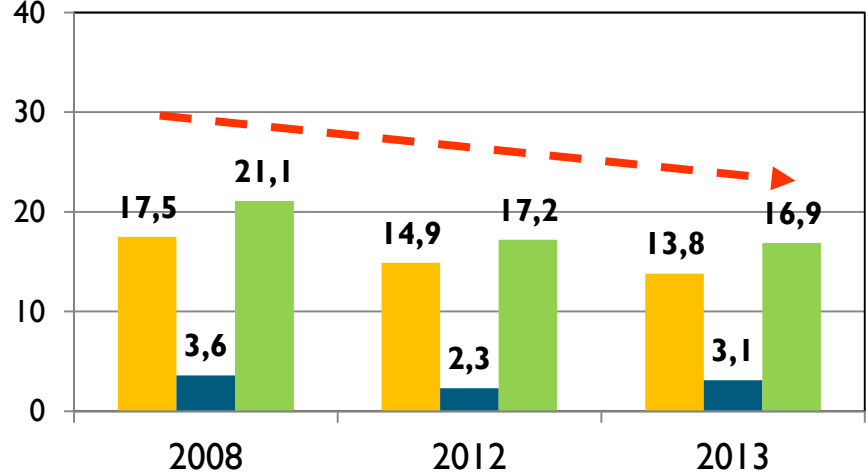
## 4. Se passa la crisi c'è un po' meno voglia di Tpl

In prospettiva i cittadini vorrebbero:

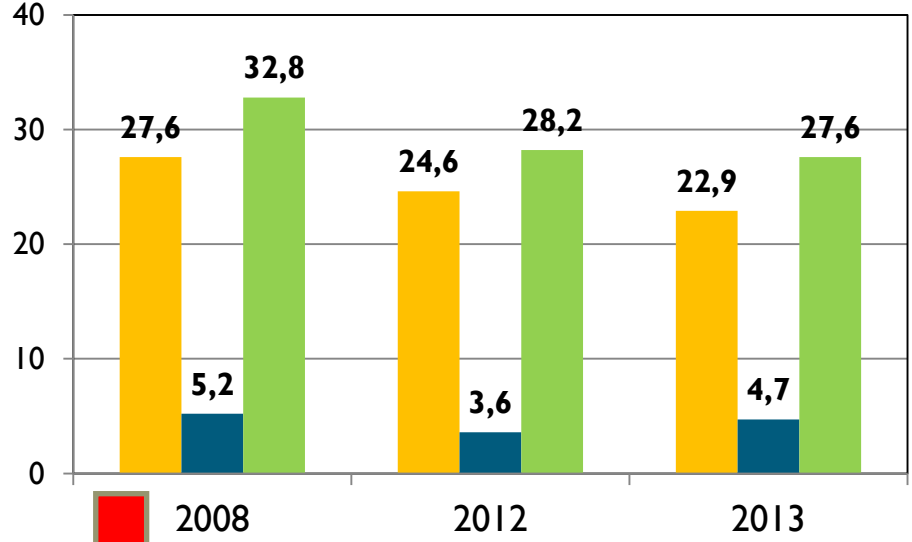


# Nessuna inversione di tendenza, invece, per il declino strutturale della mobilità ecologica

**Totale**

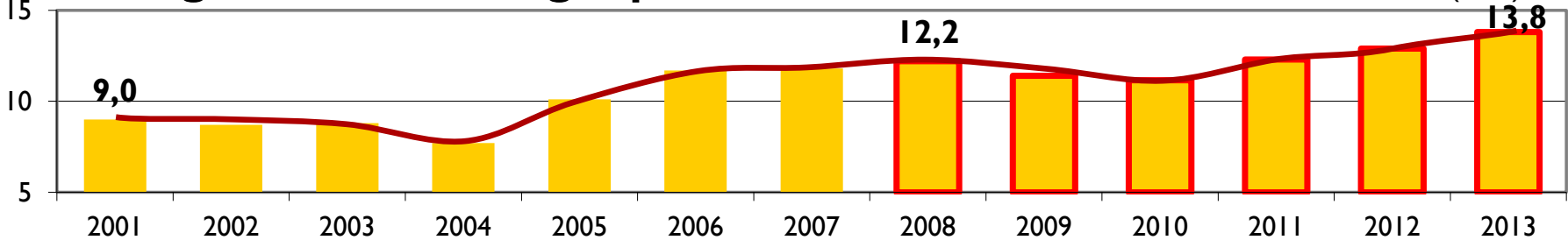


**Mobilità urbana**



- Quota modale spostamenti a piedi
- Quota modale spostamenti in bicicletta
- Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati

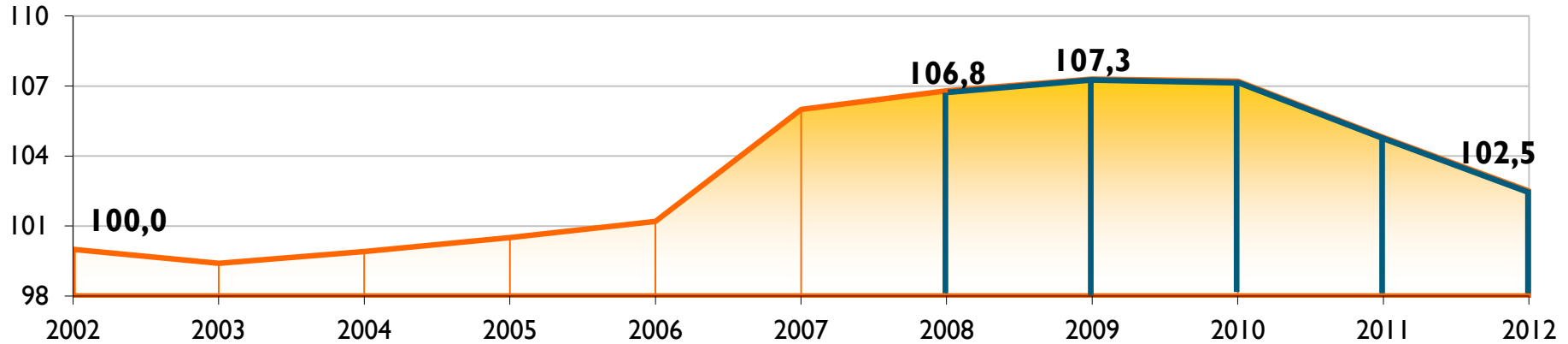
## La lunghezza media degli spostamenti continua ad aumentare...(km)



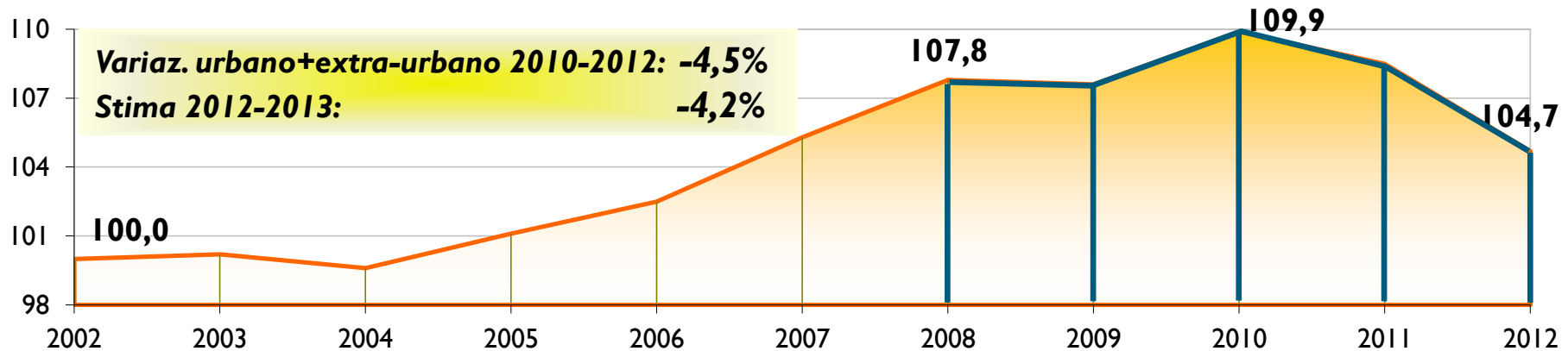
# La lenta ritirata del trasporto collettivo

## Meno servizi, meno passeggeri nelle città

**Vetture\*km erogate in ambito urbano (numero indice)**

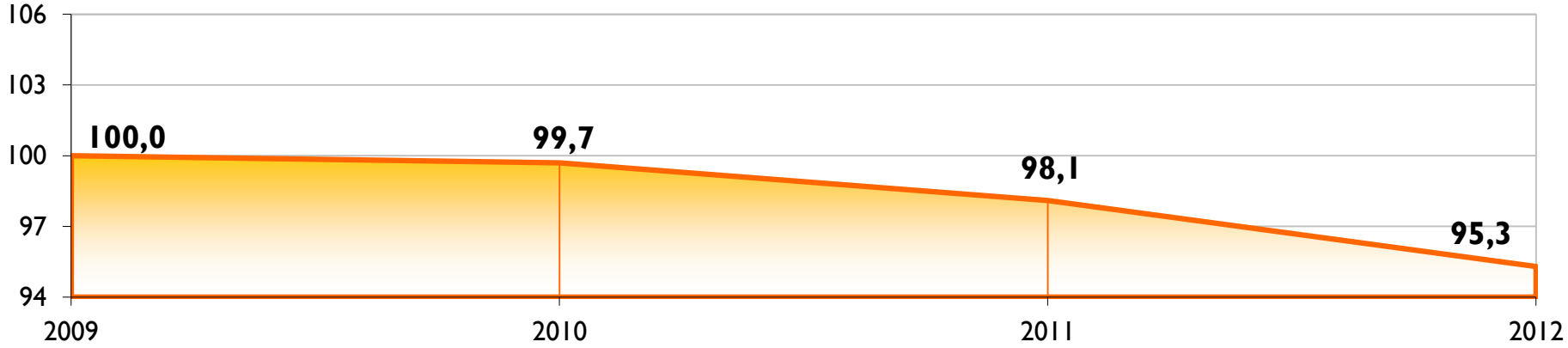


**Passeggeri trasportati in ambito urbano (numeri indice)**

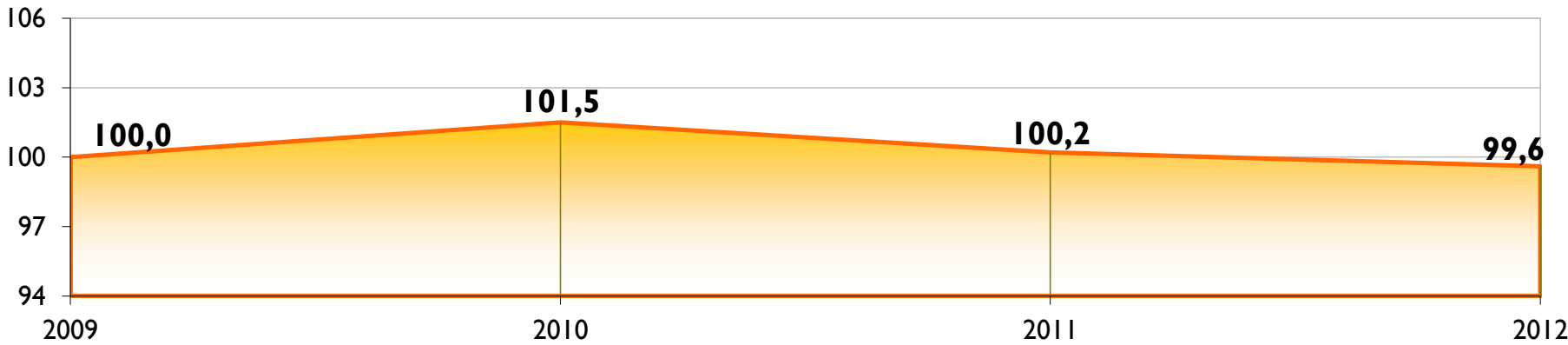


# ...tiene un po' meglio l'extra-urbano (soprattutto nei passeggeri trasportati)

### Vetture\*km erogate in ambito extraurbano (numero indice)



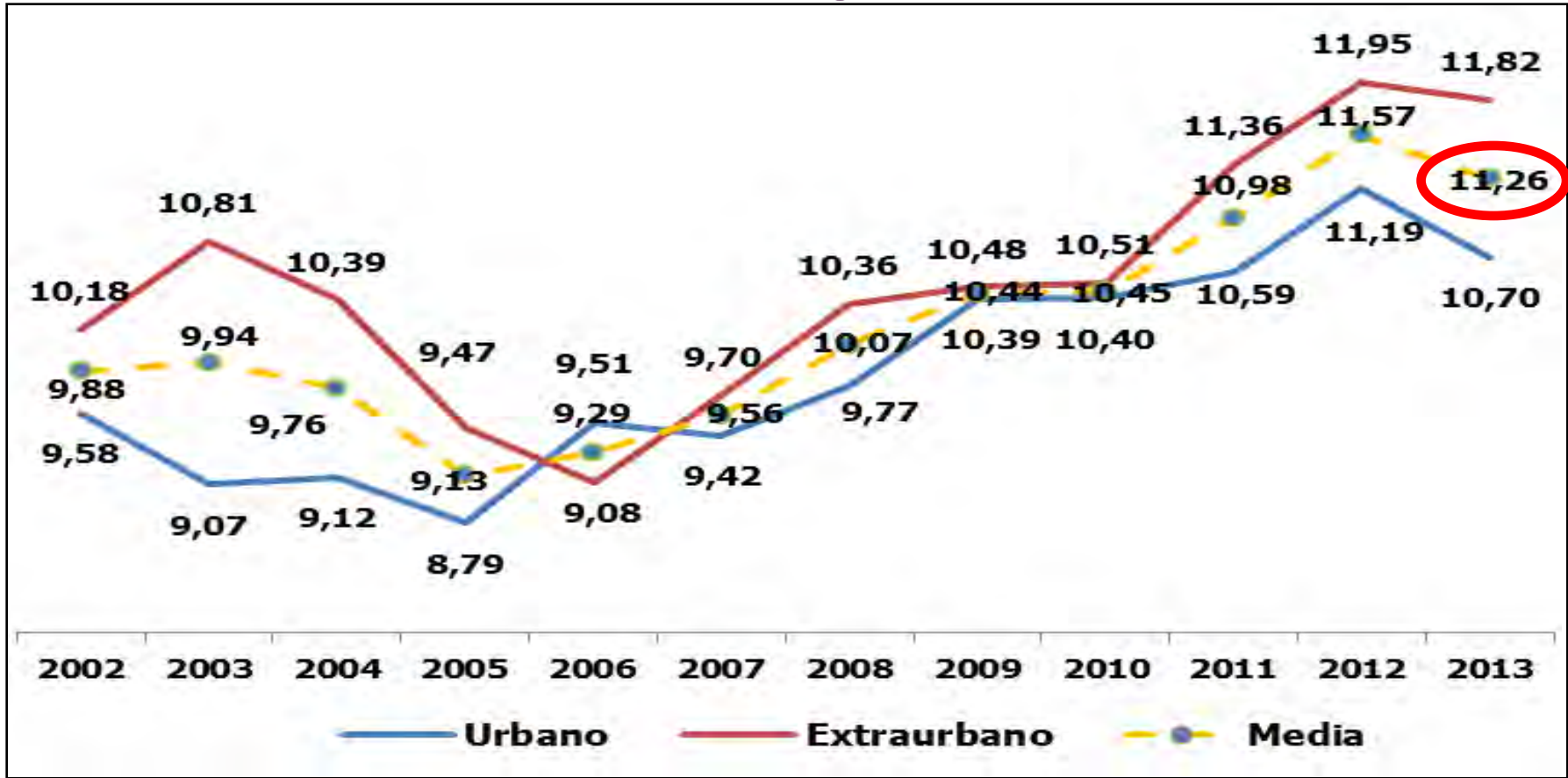
### Passeggeri trasportati in ambito extraurbano (numeri indice)



# Piccole, positive inversioni di tendenza

## I. Scende l'età media degli autobus (dopo 7 anni)

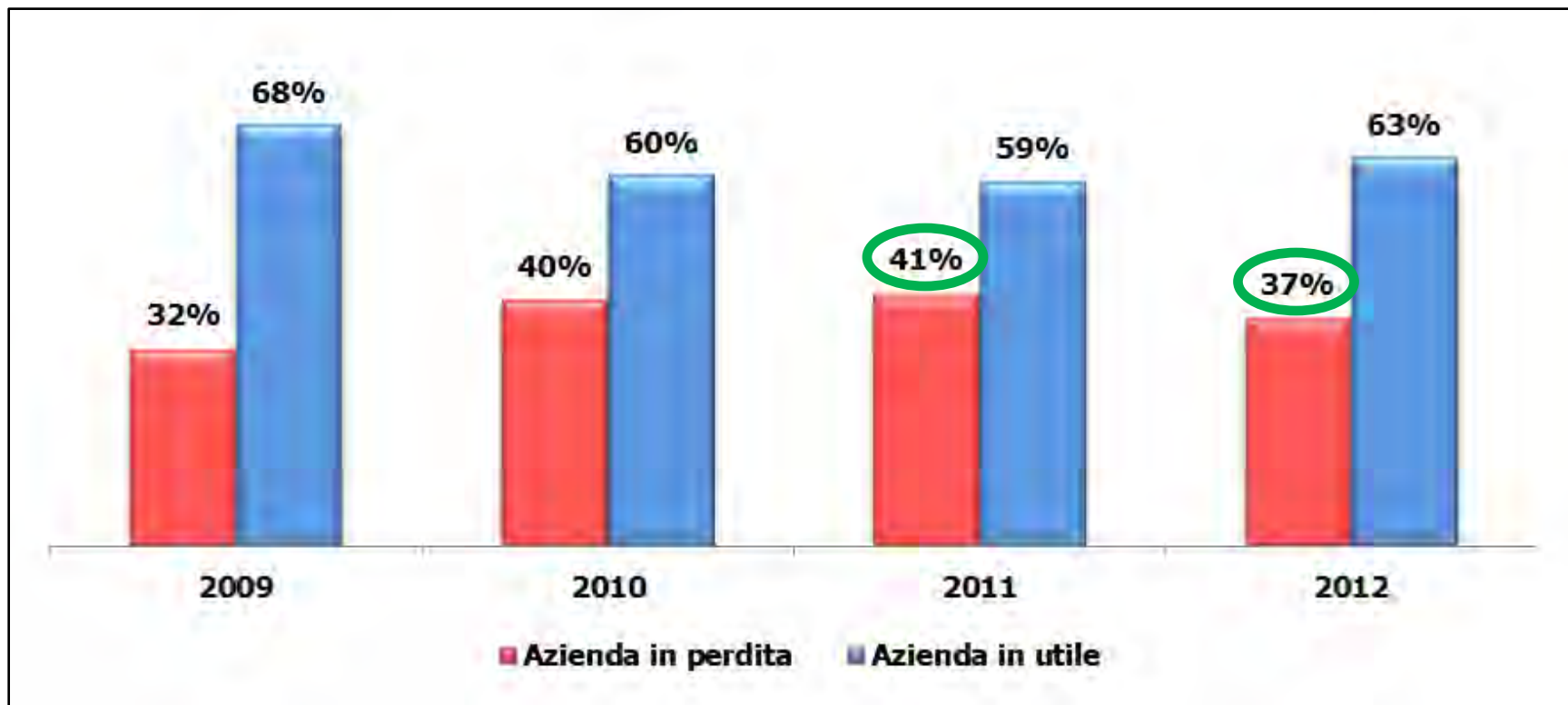
Evoluzione dell' età media degli autobus (2002-2013; anni)



# Piccole, positive inversioni di tendenza

## 2. Qualche azienda in meno ha chiuso «in rosso»

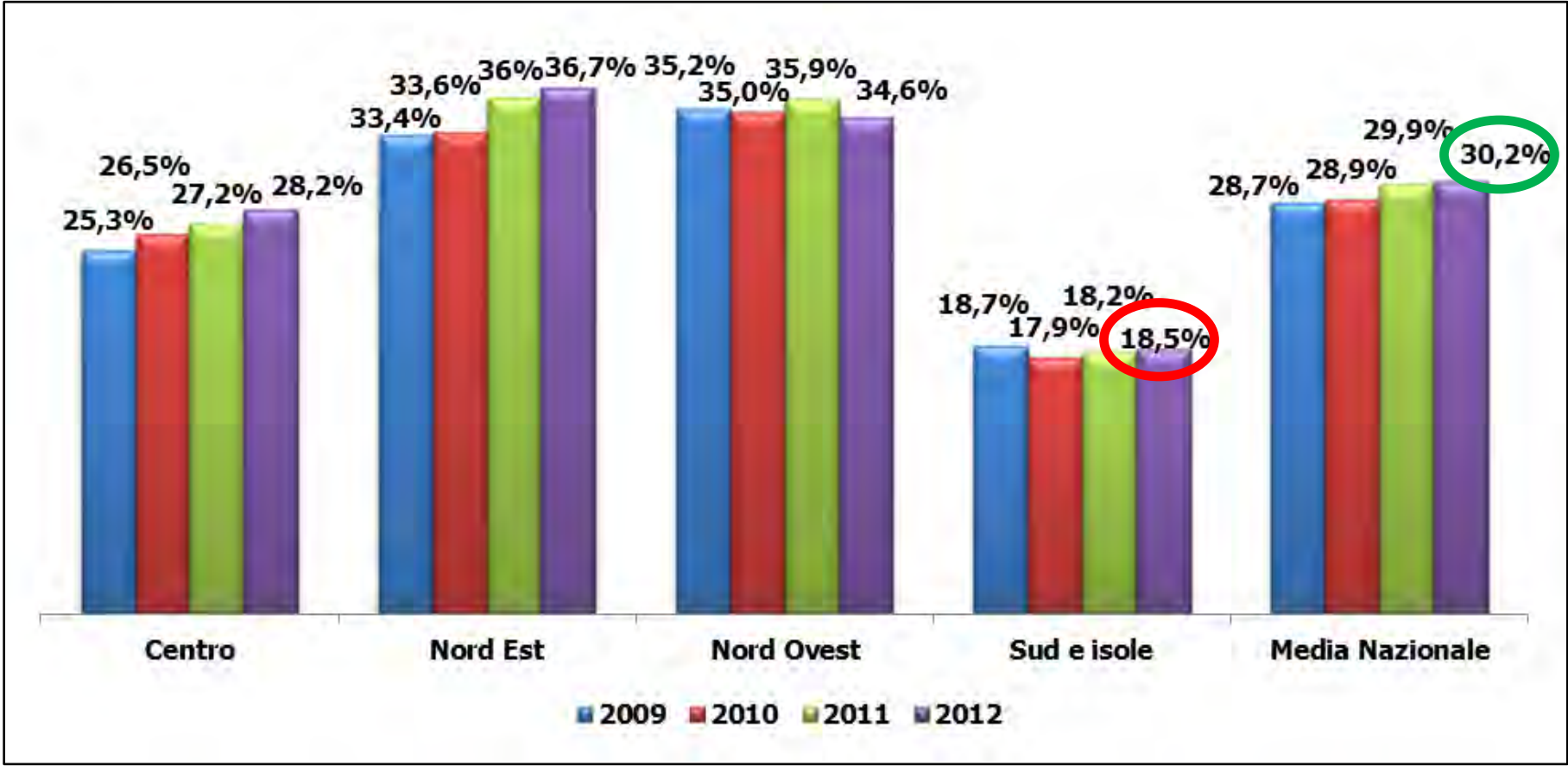
Evoluzione del risultato d'esercizio (2009-2012; % aziende)



# Piccola, positiva continuità

## Migliora appena l'incidenza dei ricavi da traffico

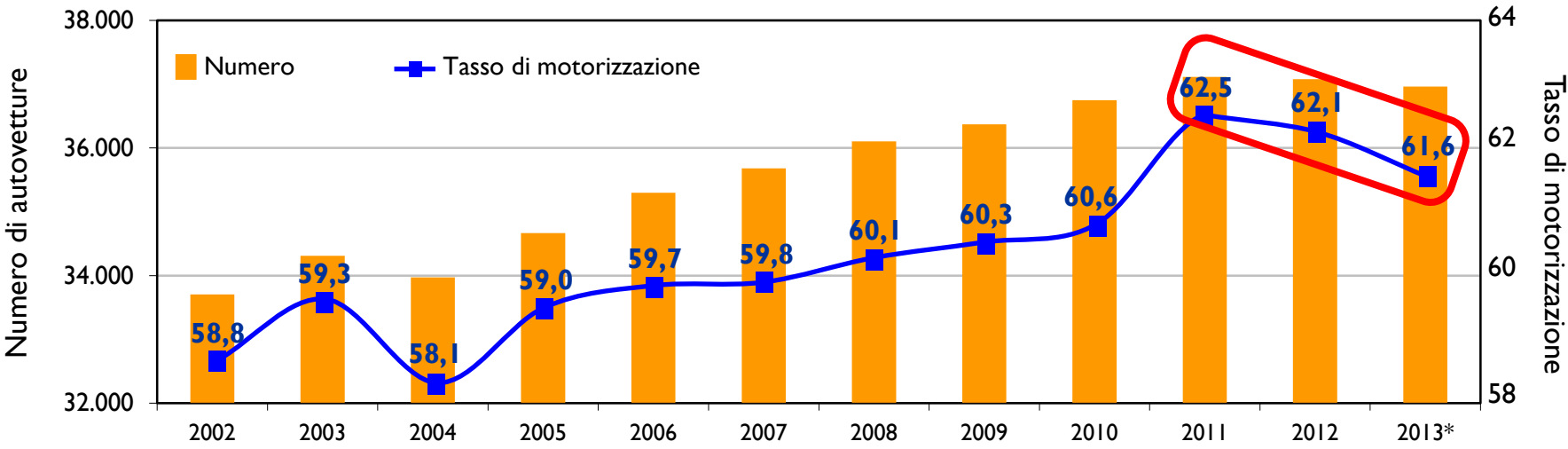
Il rapporto ricavi da traffico/costi operativi urbano+extraurbano (2009-2012; %)





# Dal monitoraggio della mobilità privata Inizia a ridursi il parco autovetture

**Numero di autovetture (.000) e tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti)**



\* Dato provvisorio

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Numero (.000)	33.706	34.310	33.973	34.667	35.297	35.680	36.105	36.371	36.751	37.113	37.078	36.962
Tasso mot.	58,8	59,3	58,1	59,0	59,7	59,8	60,1	60,3	60,6	62,5	62,1	61,6





# I contenuti della presentazione

*Primo tempo. I monitoraggi*

***Intermezzo. I confronti (in Europa)***

*Secondo tempo. Gli scenari*

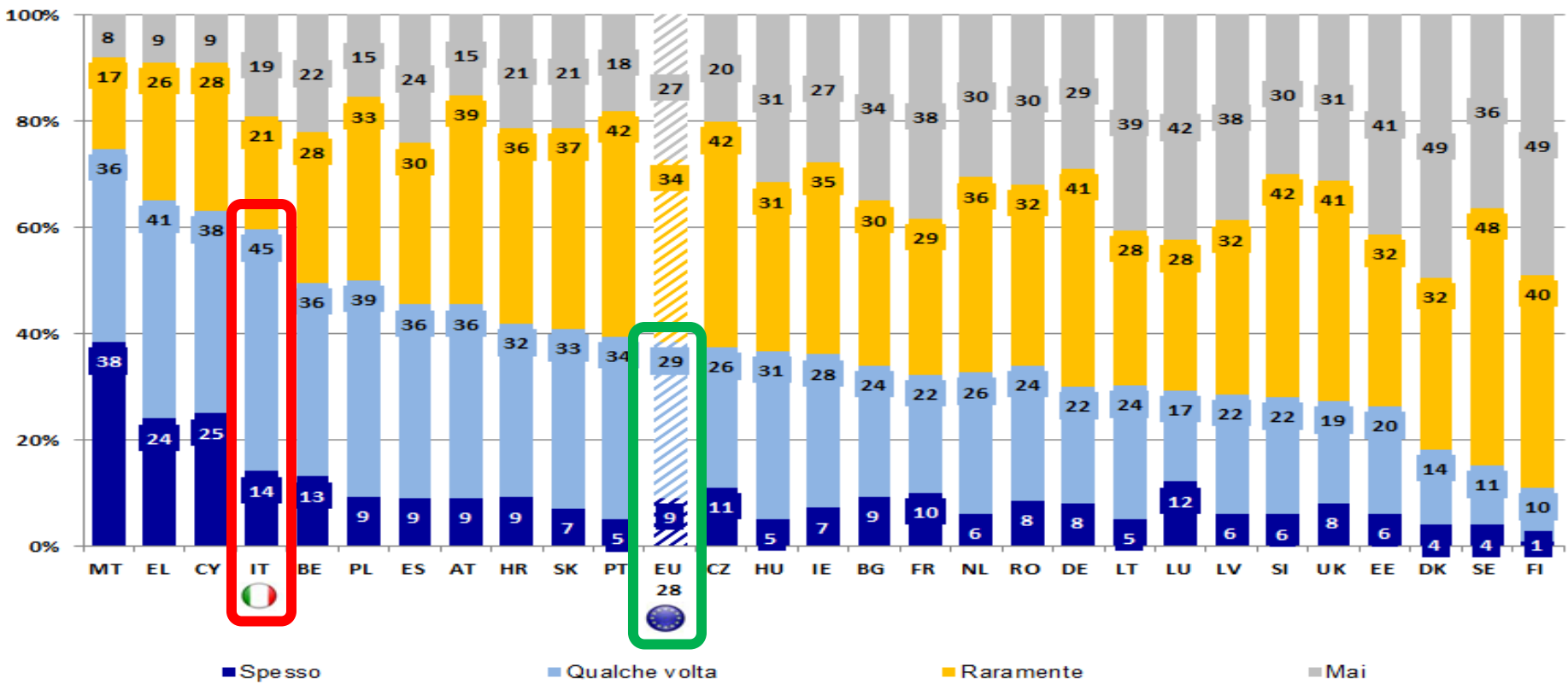
*Finale. Spunto conclusivo e ringraziamenti*



# Per gli italiani è più faticoso muoversi

## L'intensità dei problemi di accessibilità nei Paesi UE

Quando si sposta in città, quanto spesso incontra problemi che limitano il suo accesso ad attività, beni o servizi?



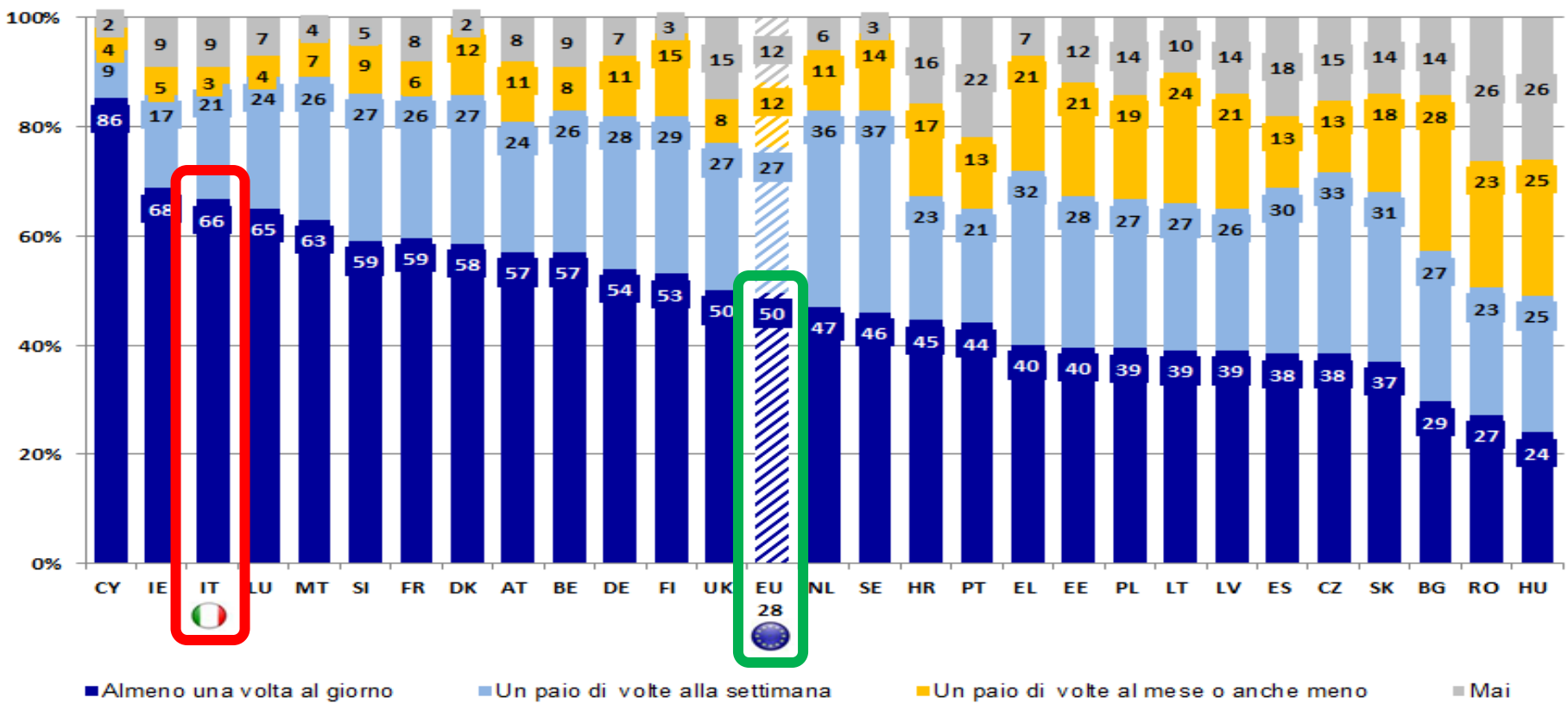
Fonte: Elaborazione Isfort su dati CE-Eurobarometro, dicembre 2013



# Si usa di più l'automobile (è una conferma)

## Frequenza di utilizzo dell'automobile. Vari Paesi UE

Quanto spesso...? Usa l'auto (come guidatore o passeggero)



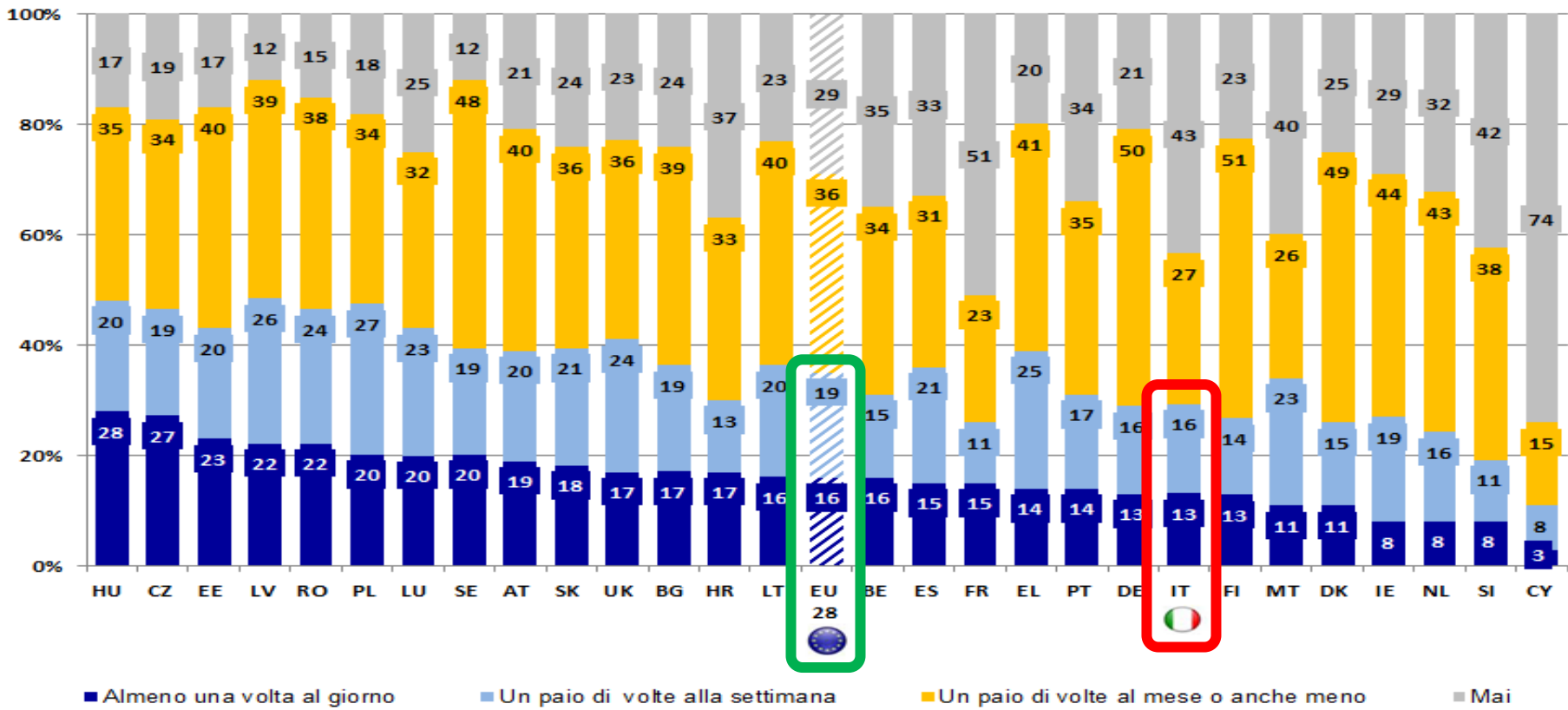
Fonte: Elaborazione Isfort su dati CE-Eurobarometro, dicembre 2013



# Si usa di meno il Tpl (è un'altra conferma)

## Frequenza di utilizzo del trasporto pubblico. Vari Paesi UE

Quanto spesso...? Usa il trasporto pubblico

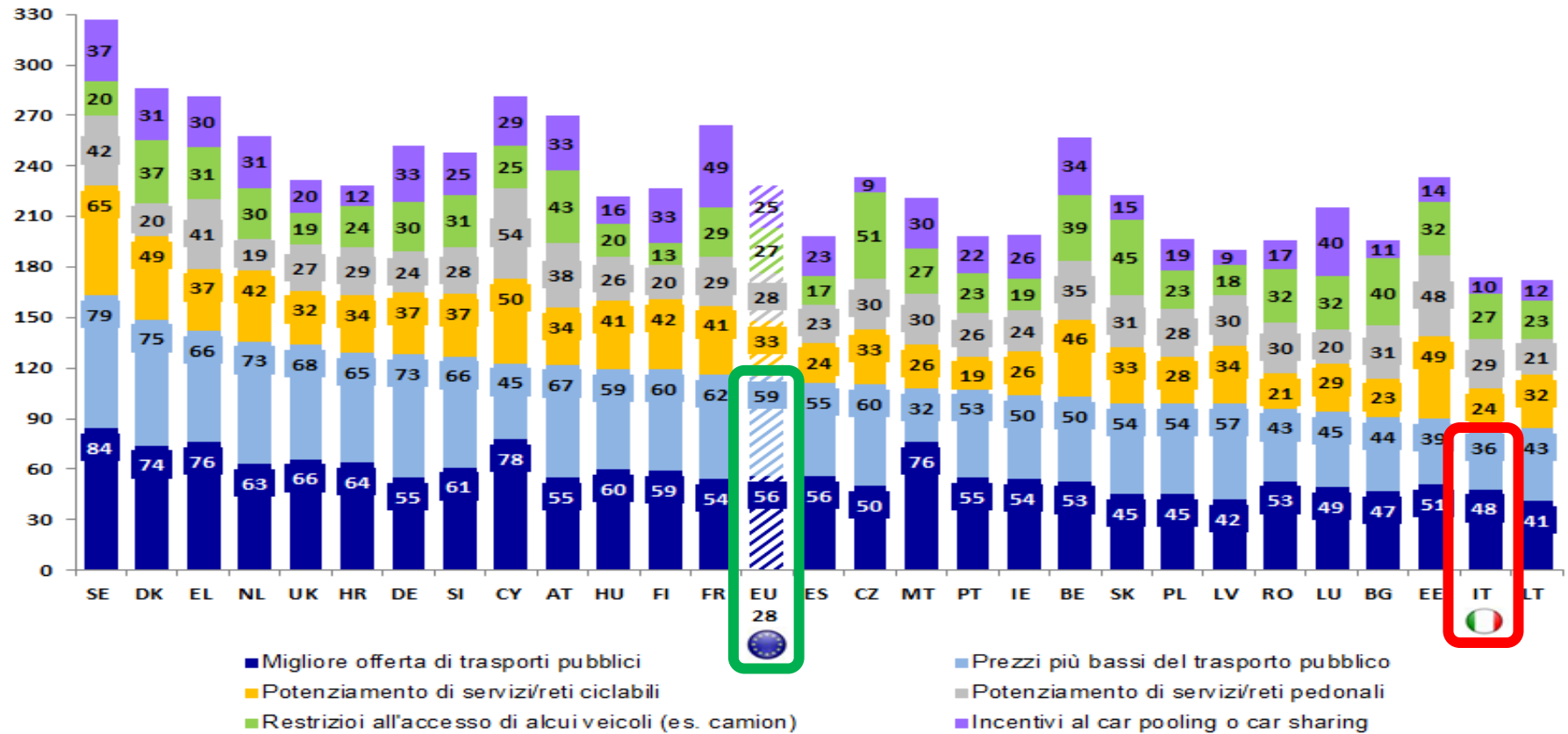


Fonte: Elaborazione Isfort su dati CE-Eurobarometro, dicembre 2013

# Più scetticismo sulle misure di mobilità sostenibile (è una sorpresa, almeno in parte)

## Giudizio sulle misure. Vari Paesi UE

Quale delle seguenti misure potrebbero migliorare la mobilità in centro? (Risposte più frequenti)



Possibili più risposte  
 Fonte: Elaborazione Isfort su dati CE-Eurobarometro, dicembre 2013



# I contenuti della presentazione

**Primo tempo. I monitoraggi**

**Intermezzo. I confronti (in Europa)**

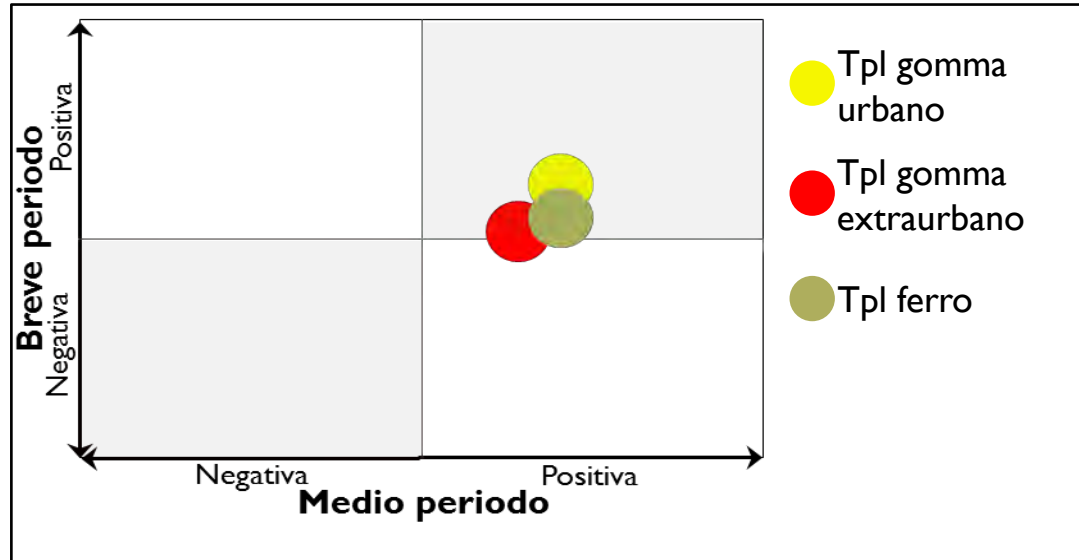
**Secondo tempo. Gli scenari**

**Finale. Spunto conclusivo e ringraziamenti**



# Avanti con moderazione (l'andamento del mercato)

## Previsioni sull'andamento del mercato in termini di passeggeri



NB Il grafico è costruito assegnando un valore pari a 2 alle risposte «molto positiva», 1 «positiva», 0 «stabile», -1 «negativa», -2 «molto negativa». Non sono stati considerati questionari incompleti

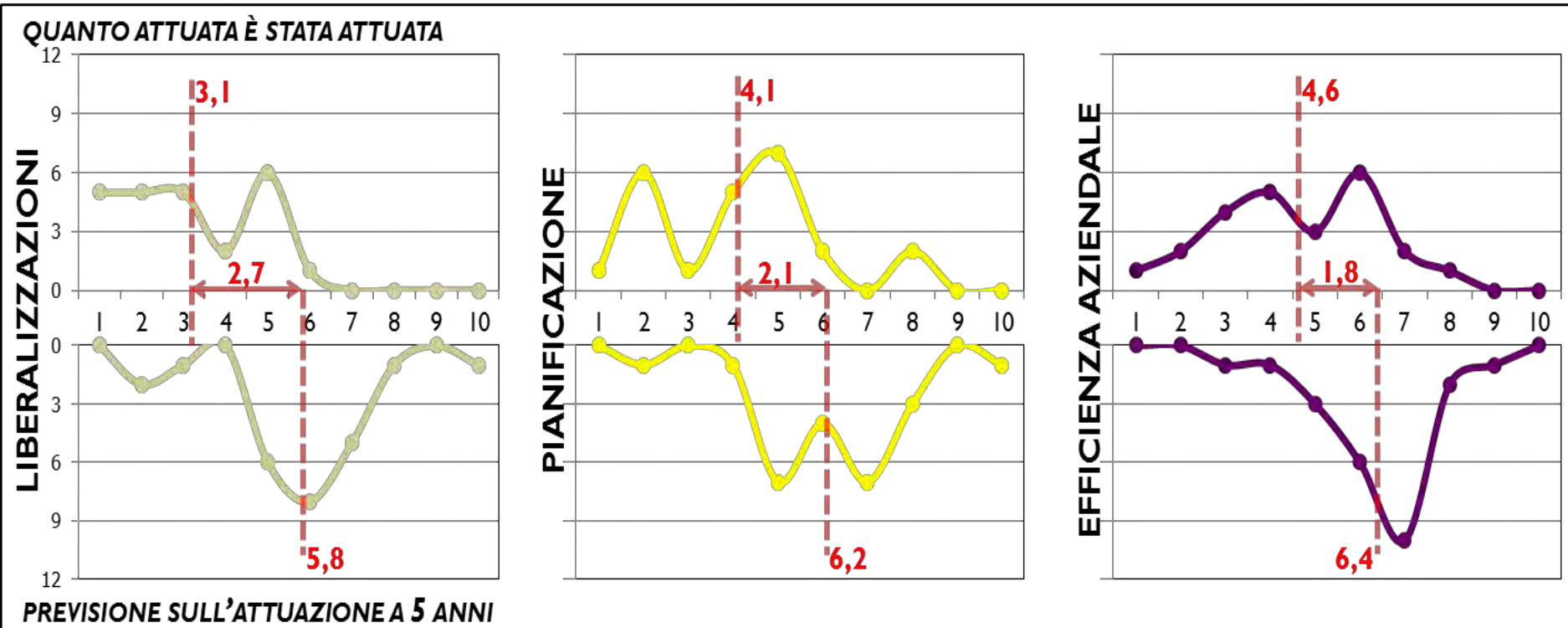
### Key issues

- la crisi bilancia effetti positivi (Tpl meno costoso) ed effetti negativi (meno mercato complessivo)
- dinamica inerziale, non ci sono novità rilevanti (investimenti aziendali, infrastrutture ecc.)
- effetti di redistribuzione modale per la razionalizzazione dell'offerta (a favore della gomma o del ferro, non è pacifico!)
- molto dipende dalle politiche per la mobilità sostenibile, nazionali e locali



# La riforma del settore, grande incompiuta (1/2)

Valutazioni sull'attuazione del D.lgs. 422/97 (Numero voti -da 1 a 10- e voto medio)







# Vincoli da rimuovere («inaggirabili»)

## Vincoli che impediscono al Tpl un pieno ed efficiente sviluppo (in ordine di rilevanza)



NB Il grafico è costruito sulla base di un valore medio derivante dall'assegnazione, per ciascun questionario, di un valore pari a 5 all'item più rilevante, 4 al secondo più rilevante, 3 al terzo più rilevante, 2 al quarto più rilevante, 1 al quinto più rilevante, 0 al meno rilevante



















### Key issues

- “pur nella grande confusione nessuno impedisce agli enti locali di fare le liberalizzazioni”
- il vero nodo dei finanziamenti è la certezza dei flussi
- la questione della quantità di risorse per i servizi può essere distorsiva (per fare cosa? Come si analizzano i bisogni?)
- c'è bisogno invece di risorse per infrastrutture dedicate e materiale rotabile
- divide il tema della frammentazione dell'offerta; il vero nodo è la diversificazione dei mercati e dei business
- la centralità delle politiche locali-urbane di settore e della gestione dello spazio pubblico (regolazione dell'uso dell'auto)



# Il futuro da costruire: i driver del cambiamento

## Potenziati driver di cambiamento del settore del Tpl

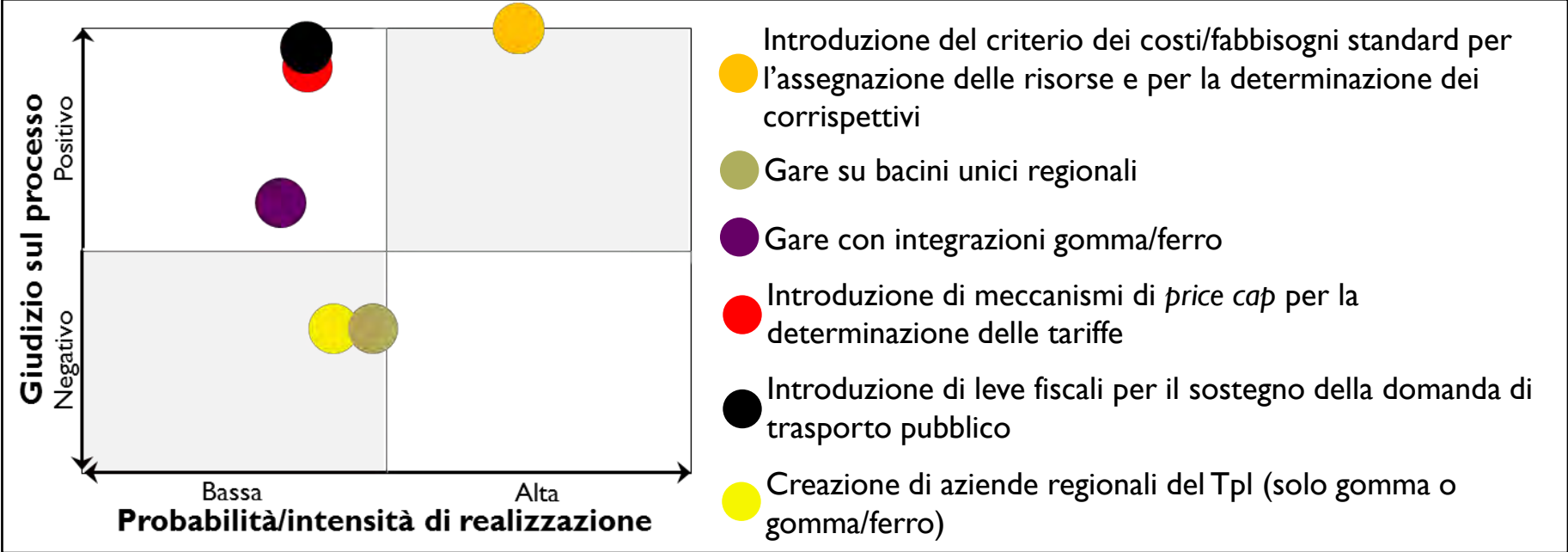
	In accelerazione già nel breve periodo	Molto rilevante, ma nel medio-lungo periodo	Non particolarmente rilevante
Processi di aggregazione nel sistema di offerta			
Processi di internazionalizzazione attiva e passiva delle aziende			
Cambiamenti e nuovi paradigmi tecnologici			
Innovazione dei servizi			
Sviluppo delle <i>smart cities</i> e in generale della mobilità urbana sostenibile			
Modifiche negli stili di mobilità dei cittadini			

NB Le dimensioni delle bolle variano in proporzione al numero di segnalazioni



# Il futuro da costruire: i temi in agenda

## Valutazioni su alcuni processi in atto nel settore del Tpl



NB Il grafico è costruito sulla base di un valore medio derivante dall'assegnazione un valore pari a 1 alle risposte «positivo» e «alta», 0 «neutro/non so» e «media», -1 «negativo» e «bassa»

### Due criteri condivisi per valutare i processi:

- conoscere i bisogni della domanda e pianificare correttamente (lato istituzionale)
- costruire progetti di impresa in logica industriale (lato aziendale)

### Costi/fabbisogni standard: condivisione assoluta, timore di applicazioni deboli



# I contenuti della presentazione

**Primo tempo. I monitoraggi**

**Intermezzo. I confronti (in Europa)**

**Secondo tempo. Gli scenari**

**Finale. Spunto conclusivo e ringraziamenti**





# Rimettere il Tpl «sulla testa» e «sui piedi»

## La ripresa di una antica lezione per un nuovo schema di lavoro

La testa, ovvero costruire una visione strategica tra *exit* e *voice* (A. Hirschmann)

Più mercato

Ampliare le opportunità di scelta per i cittadini (opzione *uscita*)

Più politica

Esercitare un controllo migliore su chi eroga servizi da parte di Enti e cittadini (opzione *voce*)

I piedi, ovvero dotarsi di una buona cassetta degli attrezzi per governare il settore

Più convergenza (efficienza)

Strumenti standard avanzati e buone pratiche per le analisi, per la regolazione, per la pianificazione, per le *policy*

Più personalizzazione (efficacia)

Analisi dei bisogni della domanda e delle specificità locali

“Una buona politica per il Tpl dovrebbe essere ispirata da due concetti di fondo che, a mio giudizio, sintetizzano le esigenze riformatrici del settore: *sistema e diversità*» (dall'indagine sugli scenari del Tpl)



# L'XI Rapporto sulla mobilità in Italia

## Quattro sezioni di analisi e monitoraggio:

- Il monitoraggio della domanda (“I segnali della ripresa”)
- Il monitoraggio dell’offerta (“In fase di pericolosa contrazione”)
- Il monitoraggio sulla mobilità privata (“Meno auto e più vecchie”)
- Presente e futuro della mobilità urbana nell’opinione dei cittadini UE

## Gruppo di lavoro

Isfort: Carlo Carminucci, Eleonora Pieralice, Massimo Procopio e Luca Trepiedi

ASSTRA: Guido del Mese, Elisa Meko, Teresa Pierro ed Emanuele Proia

ANAV: Tullio Tulli, Giuseppe Alfieri e Antonello Lucente

## Un’indagine qualitativa ad hoc:

Dove va il Trasporto Pubblico Locale in Italia: criticità e scenari nell’opinione di operatori, istituzioni ed esperti





*mercoledì*  
**28 maggio 2014**

ROMA - Hotel Quirinale  
via Nazionale n. 7

**★ Grazie per  
l'attenzione! ★**

