



POCA LUCE IN FONDO AL TUNNEL COME RIPARTIRE DOPO LA CRISI

11° Rapporto sulla mobilità in Italia

- Sintesi -

Roma, 28 maggio 2014

Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro misto Isfort-ANAV-ASSTRA diretto da Carlo Carminucci per Isfort, che ha anche curato la revisione dei testi, da Guido del Mese per ASSTRA e da Tullio Tulli per ANAV. Hanno fatto parte del gruppo di lavoro: Giuseppe Alfieri (ANAV), Antonello Lucente (ANAV), Elisa Meko (ASSTRA), Eleonora Pieralice (Isfort, elaborazioni statistiche), Teresa Pierro (ASSTRA), Massimo Procopio (Isfort), Emanuele Proia (ASSTRA) e Luca Trepiedi (Isfort). Angela Cesaroni (Isfort) ha curato l'editing del testo.

INDICE

0. Premessa	1
1 I segnali della ripresa (<i>Il monitoraggio della domanda</i>)	2
1.1. Ripartono i consumi di mobilità	2
1.2. La ritirata del trasporto sostenibile	5
1.2.1. La mobilità collettiva dopo la crisi, tra bilanci e prospettive	5
1.2.2. Meno trasporto pubblico negli spostamenti urbani	9
1.2.3. Il quadro più incoraggiante della mobilità extra-urbana	13
1.3. Ancora stabile il fronte della qualità percepita dei servizi	15
2. In fase di pericolosa contrazione (<i>Il monitoraggio dell'offerta</i>)	18
2.1. I dati di produzione	18
2.2. I dati economici	25
2.4. Le evidenze dell'analisi gestionale	28
3. Meno auto e più vecchie (<i>Il focus sulla mobilità privata</i>)	31
4. Presente e futuro della mobilità urbana nell'opinione dei cittadini UE (<i>Il benchmark europeo</i>)	36

0. Premessa

L'undicesimo Rapporto sulla mobilità in Italia, realizzato anche grazie al contributo finanziario dell'Associazione Hermes, è frutto del lavoro congiunto delle équipes di ricercatori di Isfort, di ASSTRA e di ANAV, con la consulenza scientifica di Hermes.

Il Rapporto si articola quest'anno in tre sezioni di monitoraggio, una sezione di approfondimento basata su confronti europei e un'indagine ad hoc sugli scenari di evoluzione del trasporto pubblico locale.

La prima sezione è focalizzata sul monitoraggio della domanda, secondo lo schema di analisi consolidato nelle passate edizioni del Rapporto che fa perno sull'elaborazione in profondità dell'ampia base dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (indagine telefonica annuale su un campione rappresentativo della popolazione italiana). Si conferma per il 2013 l'estensione dell'elaborazione e dell'analisi dei dati alla dimensione extraurbana della domanda.

La seconda sezione è centrata sulla valutazione delle performance economico-produttive e di qualità dei servizi delle aziende di trasporto pubblico, sulla base di un cospicuo campione di aziende associate ad ASSTRA e ad ANAV. L'inclusione nel campione di un nucleo di aziende rilevanti associate ad ANAV consente, già dal Rapporto dello scorso anno, l'estensione dell'analisi ai servizi extraurbani, assicurando una maggiore robustezza dei dati elaborati. Si ricorda che i dati di monitoraggio sull'offerta si riferiscono al 2012, ultimo anno con disponibilità dei bilanci aziendali; tuttavia aggiornamenti significativi al 2013 sono stati realizzati da ASSTRA ed ANAV per alcuni rilevanti indicatori.

La terza sezione è dedicata al monitoraggio della mobilità privata ed in particolare all'analisi degli indicatori relativi al parco veicolare privato, all'incidentalità e ai costi del trasporto individuale.

La quarta sezione contiene la rielaborazione e la lettura dei dati della recente indagine di Eurobarometro sull'atteggiamento dei cittadini europei verso i temi della mobilità urbana: rilevanza dei problemi del traffico, utilizzazione dei mezzi di trasporto, valutazione sulle misure di contrasto. L'analisi è condotta attraverso la comparazione tra le opinioni espresse dai cittadini italiani e quelle dei Paesi dell'Unione Europea.

La quinta sezione, infine, propone un'originale indagine qualitativa sugli scenari futuri del trasporto pubblico locale in Italia, effettuata attraverso interviste in profondità ad un qualificato panel di operatori, istituzioni ed esperti del settore.

Il presente documento contiene un'ampia sintesi delle prime quattro sezioni del Rapporto. Il commento relativo ai risultati dell'indagine sugli scenari di evoluzione del Tpl (quinta sezione) viene invece presentato a parte, in versione integrale, in un diverso documento.

1 I segnali della ripresa (Il monitoraggio della domanda)

1.1. Ripartono i consumi di mobilità

Un avvio di ripresa della domanda ha contrassegnato la mobilità degli italiani nel 2013.

Nel giorno medio feriale gli spostamenti complessivi della popolazione italiana (14-80 anni) hanno riagganciato la soglia dei 100 milioni, con un incremento del +2,8% rispetto al 2012 (**Tabb. 1 e 1bis**). E il volume dei passeggeri*km (il totale delle distanze percorse) è aumentato in misura più sensibile, con una variazione del +9,6% (da 1,26 miliardi del 2012 a 1,38 miliardi nel 2013)¹.

Tab. 1 - La dinamica della domanda di mobilità (valori assoluti in milioni)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2000
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	100,2	97,5	106,6	123,8	125,4	128,1	126,2
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	1.381,8	1.261,2	1.302,2	1.381,4	1.432,8	1.561,0	1216,2

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 1bis - La dinamica della domanda di mobilità (variazioni percentuali)

	2012-2013	2008-2013	2000-2013
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	+2,8	-21,9	-20,4
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	+9,6	-11,5	+13,6

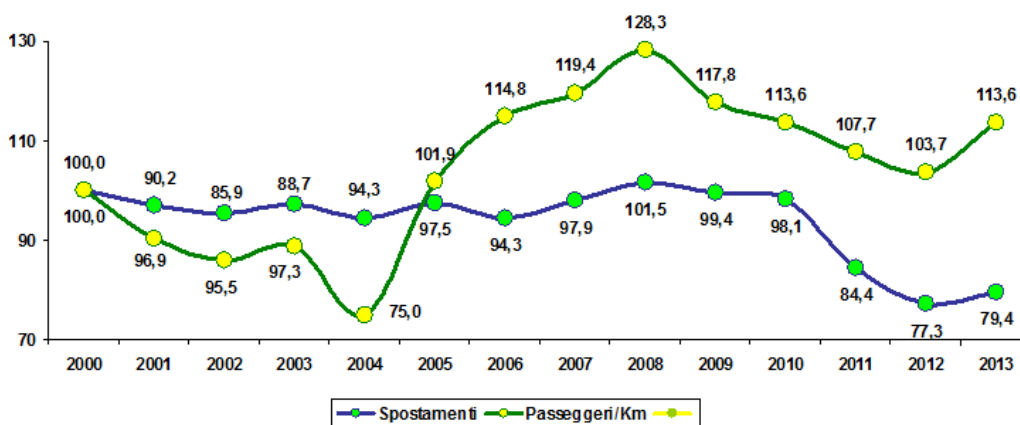
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

¹ L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15000 interviste annue ripartite su 4 survey (una per stagione, tre/quattro settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. I campioni trimestrali sono indipendenti e "gemelli" (omogenei rispetto alle caratteristiche di base). L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (**solo giorni feriali**), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. E' da sottolineare che nel 2012 e nel 2013 le interviste effettuate sono state circa la metà rispetto alla serie storica 2000-2011. Le oltre 7000 interviste realizzate per ciascuno di questi due anni assicurano tuttavia un margine di errore molto contenuto e quindi la piena confrontabilità dei dati in serie storica.

Si riaccendono i motori dei consumi di mobilità nel Paese, dunque, ed è un segnale di particolare rilievo:

- sia perché l'entità della crescita, come si è appena visto, non è marginale;
- sia perché si interrompe un trend negativo della dinamica della domanda che perdurava dal 2008 (**Graf. 1**);
- sia, infine, perché è una variazione positiva che giunge in un anno ancora "in rosso" per l'economia italiana (PIL al -1,9%) e per i consumi delle famiglie (-2,6%).

Graf. 1 – La dinamica della domanda di mobilità complessiva
(spostamenti e passeggeri*km – Numeri indici anno 2000=100)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Non vanno tuttavia trascurati gli elementi di potenziale debolezza di questo scenario di "luce in fondo al tunnel" che sembra delinearsi. L'osservazione sui livelli quantitativi dei consumi di mobilità indica chiaramente che c'è moltissimo terreno ancora da recuperare dopo un ciclo di recessione così lungo e profondo: i 100 milioni di spostamenti del 2013 si confrontano infatti con i 128 milioni del 2008 (-21,9%), e l'1,38 miliardi di passeggeri*km del 2013 con l'1,56 miliardi del 2008 (-11,5%).

Il segnale registrato deve poi consolidarsi nel 2014 perché si possa parlare di una inversione di tendenza. Se così fosse, la domanda di mobilità anticiperebbe una ripresa, che seppure in misura molto modesta, caratterizzerà l'economia italiana nel 2014.

Un cambiamento rilevante si registra nella ripartizione tra le percorrenze dentro il perimetro urbano² e quelle extra-urbane.

² La definizione di "mobilità urbana" usualmente adottata nelle precedenti edizioni del Rapporto include tutti gli spostamenti che l'intervistato dichiara di avere effettuato con origine e destinazione in uno stesso comune, ad eccezione delle percorrenze dichiarate superiori ai 20km.

Negli ultimi 5 anni si è assistito da un progressivo aumento della quota di mobilità extra-urbana: dal 37,4% delle percorrenze registrate nel 2008 al 41% registrate nel 2013 (**Tab. 2**). E' in atto quindi un duplice processo di redistribuzione dei poli di domanda di mobilità sul territorio, da un lato, e soprattutto di allungamento delle percorrenze determinato dalla maggiore distanza tra le origini degli spostamenti (residenze) e i luoghi di destinazione (lavoro, scuola, fruizione del tempo libero), dall'altro lato. In sostanza, i noti fenomeni della dispersione urbana (*sprawl*), accelerati dalla crisi economica che spinge fasce di popolazione verso le periferie e le corone urbane alla ricerca di condizioni abitative e di vita meno onerose, in questa fase stanno dispiegando in pieno i loro effetti, con un improprio sovraccarico di domanda di pendolarismo.

Tab. 2 – Il peso della mobilità urbana (valori assoluti e valori percentuali)

	2013	2012	2011	2008	Var %	
					2012-2013	2008-2013
Numero spostamenti urbani in un giorno medio feriale (in milioni)	59,1	58,6	69,9	80,2	-16,2	-22,9
Numero spostamenti extra-urbani in un giorno medio feriale (in milioni)	39,7	37,9	34,1	46,6	-4,7	-14,8
% spostamenti urbani sul totale spostamenti	59,0	60,1	65,6	62,6	(-1,1)	(-3,6)
% spostamenti extra-urbani sul totale spostamenti	41,0	39,9	34,4	37,4	(+1,1)	(+3,6)

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

L'altra modifica strutturale della domanda di mobilità riguarda la distribuzione dei viaggi per motivazione. La **Tab. 3** mette in rilievo come, nel tempo della crisi, si sia profondamente ridisegnato il profilo delle ragioni degli spostamenti: il tempo libero soprattutto, emblema negli ultimi 20 anni del pervasivo processo di frammentazione e spaccettamento della domanda di mobilità quale riflesso dell'avanzare di stili di vita sempre più acquisitivi, individualizzati, frenetici, perde un terzo del proprio peso sotto i colpi del calo di consumi: dal 32,7% degli spostamenti totali nel 2008 al 23,9% nel 2013. In termini assoluti questo significa che nel giorno medio feriale in Italia sono stati effettuati nel 2013 oltre 10 milioni di spostamenti in meno (al netto dei rientri a casa) per ragioni di tempo libero rispetto al 2008, primo anno di piena espressione della crisi economica del Paese. Contestualmente è diminuito in misura significativa anche il montante degli spostamenti per lavoro (oltre 5 milioni in meno), ma per effetto della forte riduzione della domanda complessiva di mobilità questo decremento non si è tradotto in una perdita di peso relativo (anzi gli spostamenti per lavoro passano dal 30,8% del totale nel 2008 al 31,2% nel 2013). Regge invece la domanda "basic" di mobilità, legata alla gestione familiare: "solo" 1,7 milioni di spostamenti in meno, ma un aumento di quota complessiva di 7 punti percentuali.

Tab. 3 – L'articolazione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti (distribuzione %) – Totale^(*)

	2013	2012	2008
Lavoro	31,2	31,0	30,8
Studio	6,5	5,5	5,1
Gestione familiare	38,4	40,0	31,4
Tempo libero	23,9	23,4	32,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

^(*) *Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.*

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Questa focalizzazione sul crollo dei consumi di mobilità connessi al tempo libero, era stata oggetto di analisi già nelle note di lettura del Rapporto dello scorso anno. La novità del 2013 – rispetto agli ultimi anni - è rappresentata dalla lieve ripresa della domanda di trasporto per tempo libero, sia in valori assoluti, sia nella quota percentuale. Non è casuale che nel quadro dell'avvio di una ripresa generale dei consumi di mobilità dei cittadini, sia proprio questa componente della domanda, più strettamente legata al ciclo economico, a mostrare l'andamento più positivo (ancorché molto modesto, come si è detto).

1.2. La ritirata del trasporto sostenibile

1.2.1. *La mobilità collettiva dopo la crisi, tra bilanci e prospettive*

Alla fine (possibile) della crisi, come è cambiato il *modal split* dei cittadini italiani? Molto meno di quanto ci si poteva attendere. Anzi, le modifiche più profonde vanno nel segno opposto di quello presunto (e auspicato).

In particolare, proprio nel 2013, nell'anno come si è visto della ripresa della domanda di mobilità degli italiani, le soluzioni di trasporto alternative all'automobile hanno registrato una piccola, ma molto significativa, battuta d'arresto.

Considerando il volume complessivo degli spostamenti (i successi paragrafi saranno invece dedicati ad un'analisi di dettaglio delle due componenti, urbana ed extra-urbana, della mobilità) il trasporto non motorizzato ha subito un'ulteriore erosione della propria quota modale - in declino ormai da diversi anni -, scendendo al 16,9% del totale delle percorrenze (**Tab. 4**). In particolare sono i tragitti a piedi che cedono oltre un punto di *share*, in buona parte compensato dalla ripresa della bicicletta.

Allo stesso tempo, il trasporto pubblico nel suo insieme (gomma-ferro; breve-media-lunga percorrenza) registra nel 2013 un diminuzione di passeggeri del - 1,9% (circa mezzo milione in meno nel giorno medio feriale) e la sua quota modale riferita ai soli mezzi motorizzati scende al 13,6%, dal 14,3% del 2012,

interrompendo una striscia positiva di aumento del *modal split* che proseguiva dal 2007 (con un'unica pausa nel 2009) (Tabb. 5 e 6). Viceversa, l'automobile nel 2013 torna a guadagnare mercato, sia in valore assoluto (+4,1% di passeggeri), sia nella quota modale motorizzata (dall'82% del 2012 all'82,7% del 2013).

Tab. 4 – Il peso % degli spostamenti non motorizzati di trasporto sul totale spostamenti

	2013	2012	2008
A piedi	13,8	14,9	17,5
In bicicletta	3,1	2,3	3,6
<i>Totale mobilità non motorizzata</i>	<i>16,9</i>	<i>17,2</i>	<i>21,1</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 5 – Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto

	2013	2012	2008
Auto	82,7	82,0	81,4
Moto	3,7	3,8	5,7
Mezzi pubblici	13,6	14,3	12,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 6 – Dinamica degli spostamenti con mezzo pubblico e in auto (var. % e variazioni valori assoluti) – Totale Italia

	Var. % 2012-2013	Var. 2008-2013	
		Var. %	Valori assoluti (in milioni)
Auto	+4,1	-16,3	-13,3
Mezzi pubblici	-1,9	-13,4	-1,8
<i>Totale spostamenti (motorizzati e non)</i>	<i>+2,7</i>	<i>-21,8</i>	<i>-28,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Insomma, è stato sufficiente un anno di (timida) ripresa della domanda per invertire il trend di recupero, in verità molto parziale, che soprattutto il trasporto pubblico sembrava aver innescato.

E nel bilancio dell'ultimo quinquennio, i numeri per la mobilità sostenibile sono tutt'altro che positivi: il ciclopeditone perde oltre 3 punti percentuali di quota modale complessiva (dal 21,1% del 2008 al 16,9% del 2013), mentre il trasporto pubblico guadagna solo lo 0,7% del mercato della mobilità motorizzata. Paradossalmente, l'automobile riesce a rafforzare la percentuale, già dominante, di spostamenti serviti (a scapito in particolare della moto), portandosi all'82,7%

(81,4% nel 2008). Certo, guardando alle variazioni degli spostamenti, l'automobile perde in 5 anni il 16% dei passeggeri, con una caduta in valore assoluto di oltre 13 milioni di viaggi nel giorno medio feriale. E' vero quindi che le "quattro ruote" hanno vissuto un periodo di forte crisi, confermata dai dati sul calo dei consumi di carburante, delle immatricolazioni di nuove autovetture, del traffico in generale (urbano ed extra-urbano). Tuttavia, le alternative sostenibili di trasporto non hanno sostituito l'automobile, anzi hanno a loro volta perso quote di spostamenti. Semplicemente la domanda si è ridotta, probabilmente in modo strutturale, e più o meno in proporzione tutte le modalità di trasporto sono scivolote in basso.

Il tempo della crisi, dunque, non ha prodotto effetti tangibili di riposizionamento degli stili di mobilità dei cittadini. E l'affacciarsi della ripresa lascia prevedere che la finestra di opportunità per il trasporto pubblico e per la mobilità non motorizzata, in assenza di politiche forti di sostegno (peraltro mai messe in campo in questi anni), si possa chiudere definitivamente. Per ciò che riguarda il trasporto ecologico, c'è una tendenza strutturale al declino che sembra derivare soprattutto dagli effetti progressivi dei processi di dispersione territoriale del tessuto residenziale e di espansione sregolata delle aree metropolitane, con il conseguente allungamento delle percorrenze e una minore capacità "di presa" di mercato da parte dei mezzi senza motore (il tragitto a piedi è necessariamente di prossimità, quello in bicicletta non può spingersi troppo oltre il breve raggio).

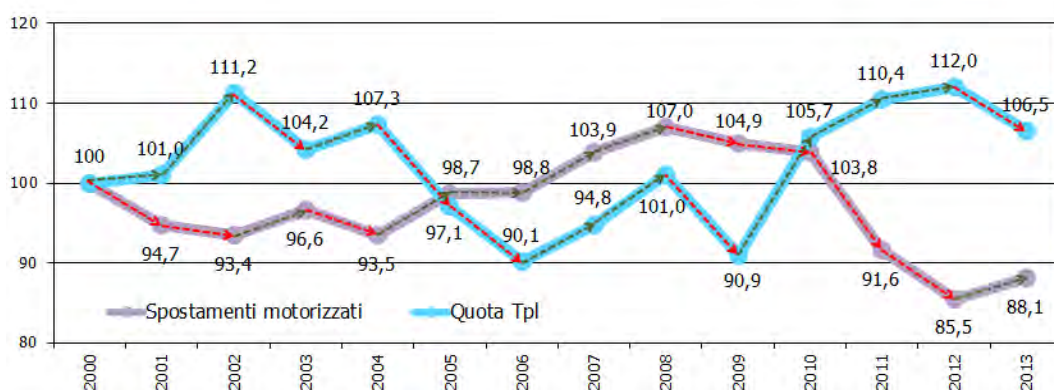
Per il trasporto pubblico la questione è più complessa. Come è stato ampiamente sottolineato nelle analisi proposte negli anni passati, diversi fattori di contesto hanno giocato a sfavore della mobilità collettiva: le perduranti incertezze del quadro normativo e regolatorio, i tagli al settore per i servizi e per gli investimenti, dal lato aziendale l'aumento dei costi dei fattori di produzione (lavoro, materie prime, servizi...) che ha creato tensioni economiche e finanziarie nella gestione vanificando gli sforzi prodotti, insufficienti a dire il vero, per recuperare efficienza. A ciò si aggiungono la debolezza delle politiche nazionali e locali "di sistema" per promuovere modelli di mobilità più sostenibili alle diverse scale, e da ultimo gli aumenti tariffari generalizzati che in assenza di miglioramenti tangibili dei servizi offerti non hanno favorito il miglioramento dell'immagine del trasporto pubblico presso la platea di utenti attuali e potenziali. Un insieme di concause, insomma, che nel corso degli ultimi anni non hanno messo il settore nelle condizioni ottimali per intercettare il calo di domanda del trasporto individuale. Alla fine i consumi si sono assestati su livelli molto più bassi, senza avviare percorsi significativi di riequilibrio modale.

Accanto a questo scenario, per lo più noto e largamente analizzato, c'è un ulteriore profondo fattore strutturale di debolezza della mobilità collettiva, ovvero l'incapacità di guadagnare quote di mercato in presenza di una dinamica positiva della domanda. Questo meccanismo deriva da una caratteristica specifica dello stile di mobilità dei cittadini italiani, ovvero l'atteggiamento di forte preferenza per il mezzo individuale (l'auto in particolare) a cui fa da contraltare un'immagine di residualità e marginalità che viene assegnata al trasporto pubblico.

Il **Graf. 2** rappresenta bene questa situazione. Dal 2000 al 2013 solo nel biennio 2007-2008 il trasporto pubblico ha visto crescere la propria quota modale in una fase di espansione della domanda di mobilità. Per tutti gli altri anni, la fetta di mercato del mezzo pubblico si allarga quando la torta complessiva (mercato della mobilità) si

restringe; in altri termini, ripiegano i consumi di trasporto (per effetto normalmente di minori consumi generali e minore disponibilità di reddito delle famiglie) e i cittadini, per ragioni di risparmio, tendono a prendere un po' di più un mezzo di trasporto pubblico. Quando la domanda risale, i cittadini inevitabilmente tornano a viaggiare in automobile, non essendo il trasporto pubblico percepito come alternativa strutturale per soddisfare i propri bisogni di mobilità.

Graf. 2 – L'andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

L'altro indicatore tradizionalmente monitorato da "Audimob" che mostra una certa modifica dell'atteggiamento dei cittadini nel corso del 2013 riguarda la propensione al riequilibrio modale. Come si è potuto sempre osservare negli anni passati, è strutturalmente alta la quota di cittadini che vorrebbe usare di più il mezzo pubblico, così come (all'inverso) è alta la quota dei cittadini che vorrebbe usare di meno l'auto.

Ebbene, nel 2013 questa forbice si è un po' ristretta. La percentuale di intervistati che vorrebbe usare di più il mezzo pubblico diminuisce dal 42,7% del 2012 al 36,7% del 2013 (più contenuto il decremento nelle sole grandi città), mentre la percentuale di quanti vorrebbero usare di meno l'automobile è scesa dal 40% al 35,5%. Per effetto di questa duplice dinamica, l'indice complessivo di propensione al cambio modale scende da 72,7 a 68,7 (in scala tra -200 e +200).

Resta quindi largamente positivo, ma è chiaro che anche dal fronte dei *desiderata* dei cittadini, dove l'orientamento verso il trasporto pubblico è sempre stato forte e crescente - altra questione sono poi i comportamenti effettivi che fanno seguito a questa sorta di "dichiarazione di principio" -, arriva un segnale di inversione di tendenza, coerente con lo scenario che pericolosamente va a tratteggiarsi: con l'aspettativa di uscita dalla crisi si affievolisce la voglia di trasporto pubblico e di mobilità sostenibile dei cittadini.

1.2.2. Meno trasporto pubblico negli spostamenti urbani

Nel suo insieme il volume di spostamenti generato dai mezzi motorizzati si è attestato nel 2013, per la componente urbana, a quasi 43 milioni (giorno medio feriale) in leggera ripresa nell'ultimo anno (+1,6%) (Tab. 7). Rispetto al 2008 il calo della domanda di mobilità urbana soddisfatta dai mezzi motorizzati resta tuttavia molto vistoso: -11,1 milioni di spostamenti, pari ad un decremento nell'ordine del 20%.

Tab. 7 - La dinamica degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (valori assoluti)

	2013	2012	2011	2008	Var. assoluta 2008-2013
Mezzi pubblici	5,5	6,4	6,8	6,8	-1,3
Mezzi privati (auto)	35,2	33,6	40,1	42,8	-7,6
Motociclo/Ciclomotore	2,0	2,2	3,6	4,3	-2,3
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>42,8</i>	<i>42,1</i>	<i>50,5</i>	<i>53,9</i>	<i>-11,1</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Guardando alle singole modalità di trasporto, l'automobile ha registrato nel 2013 una più significativa inversione di tendenza, salendo a 35,2 milioni di spostamenti rispetto ai 33,6 del 2012 (quasi il 5% in più). Nel confronto con il 2008, la diminuzione della domanda per le "quattro ruote" è quantificabile in 7,6 milioni di viaggi in meno (-17,7%). Nonostante questo notevole calo in valore assoluto, la quota modale dell'automobile si è addirittura rafforzata negli anni della crisi, per effetto esclusivo del significativo recupero dell'ultimo anno, passando dal 79,5% del 2008 all'82,4% del 2013 (Tab. 8).

Tab. 8 - La ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (val. %)

	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	12,8	15,1	13,5	12,6
Mezzi privati (auto)	82,4	79,7	79,4	79,5
Motociclo/Ciclomotore	4,8	5,2	7,1	8,0
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

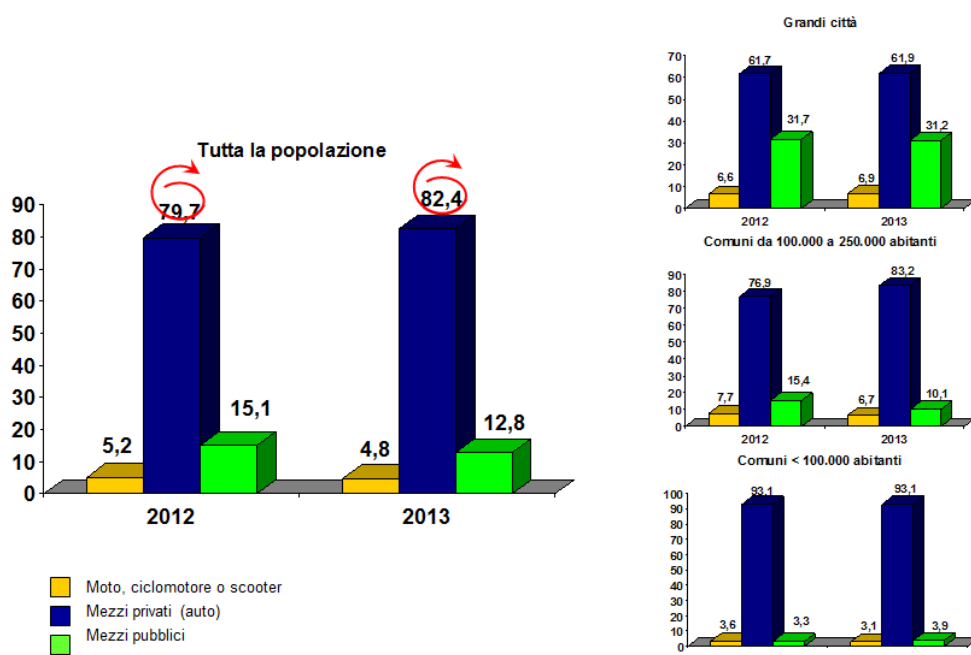
Quanto al mezzo pubblico in ambito urbano, il 2013 è stato un anno particolarmente negativo: si è registrata infatti una perdita di quasi 1 milione di passeggeri nel giorno medio feriale e lo *share* modale è sceso di oltre due punti percentuali (dal 15,1% del 2012 al 12,8% del 2013). La battuta d'arresto verificatasi nel 2013 interrompe un trend positivo (in termini di quota di mercato nel trasporto motorizzato) che per la mobilità collettiva proseguiva quasi senza interruzione dal 2006. In quell'anno il peso del trasporto pubblico ha toccato il punto più basso dell'intera serie storica di "Audimob" (cioè dal 2000), con una

quota pari al 10%. Negli anni successivi si è assistito ad un progressivo incremento della fetta di mercato della mobilità collettiva, fino a superare l'asticella del 15% nel 2012. Il brusco arresto nel 2013 riporta quindi la quota modale al livello del 2008. E' evidente che la diffusa diminuzione dei livelli di offerta dei servizi, per effetto dei tagli dei finanziamenti al settore ha contribuito a determinare l'arretramento del trasporto pubblico nel mercato della mobilità urbana.

Sul fronte dei mezzi privati, è l'automobile ad assorbire per intero la quota in uscita dal trasporto collettivo: il peso delle "quattro ruote" nel trasporto urbano motorizzato risale abbondantemente sopra l'80% (82,4%) dimostrando una capacità di attrazione formidabile che si esalta nel momento in cui alcuni segnali congiunturali favorevoli (per quanto timidi) si riaffacciano nel mercato (ripresa della domanda di mobilità, calo del prezzo della benzina). Quanto alla moto, la percentuale di spostamenti servizi si mantiene grossomodo attorno al 5% complessivo.

Come spesso accaduto negli anni passati, anche nel 2013 la tendenza generale della dinamica del trasporto pubblico tende ad articolarsi in modo differenziato nei contesti urbani. In particolare, come si evince dal **Graf. 3**, la mobilità collettiva ha "tenuto" molto meglio nelle grandi e nelle piccole città rispetto ai centri medi. Lo *split* modale nei comuni con oltre 250mila abitanti evidenzia nel 2013 una quota dei mezzi di trasporto pubblico ben salda sopra il 30% (per la precisione: 31,2%, mezzo punto in meno rispetto al 2012), senza invertire quindi la tendenza al consolidamento che si è avviata a partire dal 2007 (27,4% lo *share* del trasporto pubblico nelle grandi città in quell'anno).

Graf. 3 – Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nell'ultimo biennio
(quote % spostamenti motorizzati)

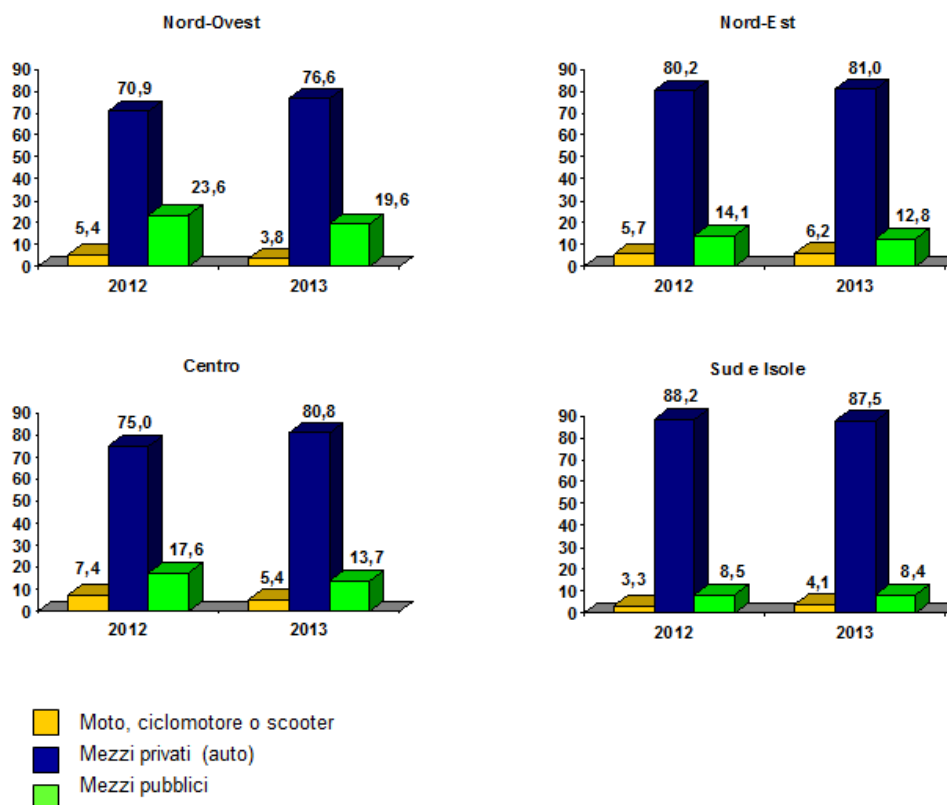


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Allo stesso tempo, è cresciuto il peso del trasporto pubblico nei comuni con meno di 100mila abitanti, risalendo al 3,9% (3,3% nel 2012). E' un livello che conferma tuttavia la sostanziale marginalità dei servizi di mobilità collettiva nei territori dispersi del Paese e conferma, in senso opposto, lo strabordante dominio dell'automobile (*share* ben superiore al 90%). La grande nota dolente, che meriterebbe un approfondimento analitico, riguarda invece le medie città (100-250mila abitanti), dove la stima "Audimob" per il trasporto pubblico segnala una caduta della quota modale di ben 5 punti percentuali (dal 15,4% del 2012 al 10,1% del 2013).

Per ciò che riguarda gli andamenti nelle circoscrizioni territoriali, come nel 2012 le dinamiche registrate sono all'insegna di una certa omogeneità seppure di segno opposto: allora si evidenziò una sostanziale diffusa avanzata del trasporto pubblico, nel 2013 – con l'eccezione del Sud – si registra un diffuso arretramento (**Graf. 4**).

Graf. 4 – La ripartizione del mercato urbano dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Per ciò che riguarda il dato sulla ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano nel 2013 si è registrata una ripresa dell'incidenza del "ferro" sul totale della mobilità collettiva, sia nel complesso delle città con oltre 100mila abitanti, sia in riferimento alle sole grandi città. Il peso della rotaia si riallinea sostanzialmente ai livelli del 2011 (37,3% nel totale, 41,6% nelle grandi città) e riprende quindi un trend di crescita che seppure con molte discontinuità ha portato l'incidenza del trasporto su rotaia a crescere di 10 punti percentuali nelle medie e grandi città italiane tra il 2005 e il 2013. Una tendenza quindi ad "inseguire" il modello delle città europee, dove la vera spina dorsale del trasporto collettivo urbano è rappresentato dalle reti tranviarie, metropolitane e ferroviarie, ma con grandi divari ancora da colmare, a causa delle incerte politiche di investimento e di concreta realizzazione delle infrastrutture su rotaia necessarie per le nostre città.

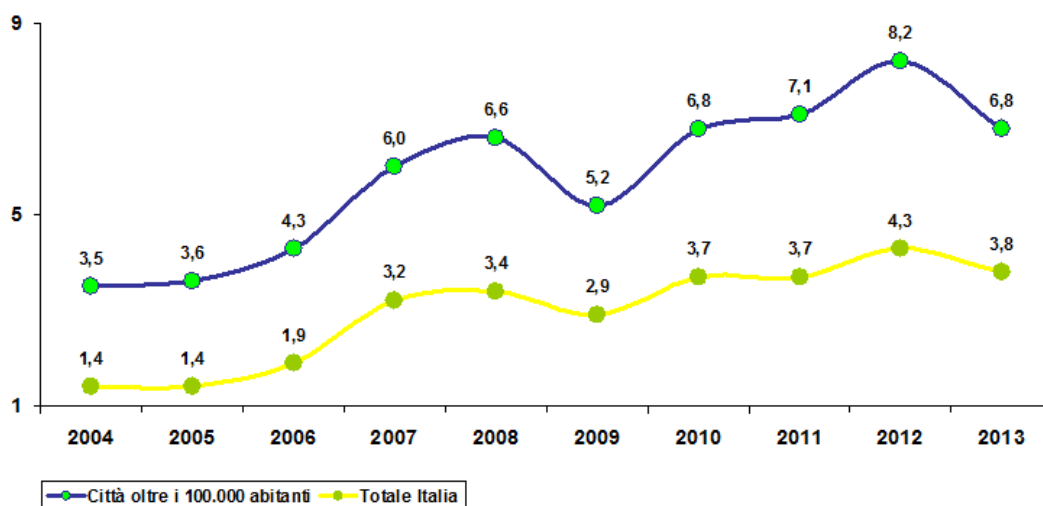
Sul fronte dell'intermodalità il 2013 registra per la prima volta dopo diversi anni un arretramento della quota relativa, come si può leggere nel **Graf. 5**. Le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti sono scese negli ambiti urbani dal 4,3% del 2012 al 3,8% del 2013. Guardando alle sole città con oltre 100mila abitanti la percentuale è più alta, al 6,8% nel 2013 ma anche in questo caso con una diminuzione rispetto al 2012. Nella serie storica resta una dinamica nell'insieme di segno positivo e che apre ampie opportunità di sviluppo per una efficace organizzazione dei sistemi di mobilità urbana, sia integrando i soli mezzi di trasporto pubblico (gomma e ferro), sia combinando mezzi collettivi con mezzi individuali (auto soprattutto, ma anche le "due ruote"). Nel 2004 gli spostamenti intermodali pesavano complessivamente per appena l'1,4% nel totale; nel 2012 questa percentuale era triplicata, prima di arretrare leggermente lo scorso anno. Quanto alle sole medie e grandi città, il peso delle combinazioni modali è passato dal 3,5% del 2004 all'8,2% del 2012 (e poi al 6,8% del 2013 come si è appena visto).

Come di consueto lo sguardo finale nell'analisi dei mezzi di trasporto nella mobilità urbana è dedicato all'insieme degli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta.

In valori assoluti la mobilità non motorizzata nelle aree urbane ha registrato nel 2013 un volume di spostamenti del tutto simile a quello del 2012. Di conseguenza, a fronte di un certo incremento della domanda di mobilità in valore percentuale, la componente più ecologica del trasporto ha perso qualche posizione, passando nell'insieme dal 28,2% del 2012 al 27,6% del 2013 (**Tab. 9**). Rispetto al 2008, il calo delle percorrenze a piedi o in bicicletta è stato molto vistoso: la quota modale complessiva degli spostamenti non motorizzati raggiungeva infatti allora il 32,8% nelle aree urbane e il 21,1% nel totale del Paese, quindi circa 5 punti percentuali in più rispetto al dato dello scorso anno.

Nella suddivisione tra spostamenti a piedi e spostamenti in bicicletta, nel 2013 si è verificato un incremento della quota del pedale salita al 4,7% nelle aree urbane e al 3,1% nel totale nazionale, dopo la battuta d'arresto del 2012 (3,6% e 2,3% rispettivamente). Continua invece a scendere il peso della mobilità pedonale, ormai sotto il 25% nelle aree urbane e sotto il 15% nel totale. E' un processo questo che va consolidandosi ormai da diversi anni, come già sottolineato in precedenza.

Graf. 5 – % spostamenti intermodali urbani (sul totale degli spostamenti motorizzati nelle città oltre i 100.000 abitanti)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 9 – La dinamica della mobilità ecologica (spostamenti a piedi o in bicicletta) (valori assoluti e %)

	Totale			Mobilità urbana		
	2013	2012	2008	2013	2012	2008
Quota modale spostamenti a piedi	13,8	14,9	17,5	22,9	24,6	27,6
Quota modale bicicletta	3,1	2,3	3,6	4,7	3,6	5,2
Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati	16,9	17,2	21,1	27,6	28,2	32,8

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

1.2.3. Il quadro più incoraggiante della mobilità extra-urbana

Continua nel 2013 la dinamica positiva del trasporto extra-urbano. Gli spostamenti motorizzati (oltre il 98% del totale) sono cresciuti del 4% tra il 2012 e il 2013, arrivando a sfiorare il volume complessivo di 40 milioni di viaggi nel giorno medio feriale (**Tab. 10**). La vivacità della domanda nell'ultimo biennio compensa tuttavia solo in parte la caduta registrata negli anni della crisi, a partire in particolare dal 2008. In quell'anno gli spostamenti giornalieri complessivi fuori dai perimetri urbani si erano attestati a 46 milioni, ovvero il 15% in più rispetto al livello dello scorso anno.

Tab. 10 - La dinamica degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità extraurbana (valori assoluti e var. %)

	2013	2012	2008	Var % 2012-2013	Var% 2008-2012
Mezzi pubblici	5,4	4,9	6,0	+10,2	-10,0
Mezzi privati (auto)	32,7	31,9	38,5	+2,5	-15,1
Motociclo/Ciclomotore	1,0	0,8	1,5	+25,0	-33,3
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>39,1</i>	<i>37,6</i>	<i>46,0</i>	<i>+4,0</i>	<i>-15,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

L'andamento dei diversi mezzi di trasporto segnala dati positivi sia per i modi collettivi che per quelli individuali. Il trasporto pubblico tuttavia ha mostrato nel 2013 una spinta maggiore rispetto all'automobile: i passeggeri saliti su uno dei mezzi collettivi utilizzati per destinazioni extra-urbane (pullman, treno, autobus extraurbano, aereo...) sono aumentati in un anno del 10%, mentre quelli che hanno utilizzato l'automobile solo del 2,5%. Molto alta anche la crescita dell'uso della moto, ma in questo caso i volumi interessati sono relativamente modesti (attorno al milione di viaggi giornalieri). Di conseguenza, la quota modale del trasporto collettivo è salita nel 2013 di quasi un punto percentuale raggiungendo la soglia del 13,9% (**Tab. 11**). E' stata quindi in parte recuperata la caduta piuttosto significativa registrata nel 2012 rispetto al 2011 (dal 14,8% al 13%) e la fetta di mercato conquistata dai mezzi pubblici extra-urbani torna al livello del 2010, comunque uno dei più alti registrati nella serie storica di "Audimob". Ad ogni buon conto, i viaggi con le "quattro ruote" restano l'opzione largamente più praticata dai cittadini che si muovono sulle direttrici extra-urbane: un volume complessivo di 32,7 milioni di spostamenti, pari all'83,5% del totale (84,7% nel 2012).

Tab. 11 - La ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità extraurbana (val. %)

	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	13,9	13,0	14,8	13,0
Mezzi privati (auto)	83,5	84,7	83,0	83,8
Motociclo/Ciclomotore	2,6	2,2	2,2	3,2
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Quanto alla ripartizione della domanda di trasporto pubblico tra modalità "gomma" e modalità "ferro", è da segnalare nel 2013 una crescita della quota dei sistemi ferroviari, che hanno assorbito il 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (41,8% nel 2012). Il peso del trasporto su rotaia è di conseguenza molto rilevante nelle direttrici extra-urbane, ed in tendenziale crescita negli anni seppure la dinamica non sia né particolarmente pronunciata (a differenza di quanto accade nella mobilità urbana), né continua.

Infine, uno sguardo alla componente intermodale della domanda di mobilità extra-urbana. Nel 2013, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" la quota complessiva di viaggi extra-urbani effettuati utilizzando più di un mezzo di trasporto sono stati il 6,4% del totale (quasi il doppio rispetto a quanto registrato in ambito urbano), un valore sostanzialmente allineato a quello del 2012 e rimasto stabile dal 2007 (con l'eccezione di una certa crescita nel 2010 e nel 2011).

1.3. Ancora stabile il fronte della qualità percepita dei servizi

La qualità percepita dei diversi mezzi di trasporto mostra negli ultimi anni una stabilità per certi versi sorprendente. La crisi economica e il conseguente profondo rimodellamento di stili e comportamenti di mobilità dei cittadini avrebbero infatti potuto modificare almeno il livello percettivo di soddisfazione per le soluzioni di trasporto adottate. Così non sembra essere successo e già nei Rapporti degli ultimi anni si è dato conto di questa sostanziale "linea piatta", su cui torna a focalizzarsi il commento anche questo anno, pur nello sforzo di esplicitare qualche modulazione di rilievo.

Nella cornice di continuità delle dinamiche di soddisfazione per i mezzi di trasporto, il primo dato che emerge ad uno sguardo di insieme per il 2013 è la (naturale) conferma degli ampi divari registrati tra qualità percepita del viaggio con un mezzo individuale rispetto al mezzo collettivo (**Tab. 12**).

Tab. 12 - Indici di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10)^(*)

	2013 ^(**)		2012		2008	Totale
	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	
Moto, ciclomotore, scooter	8,8	8,4	8,4	8,4	8,7	8,4
Automobile	7,4	8,2	7,5	8,1	7,2	7,8
Bicicletta	7,9	8,4	7,9	8,4	8,2	8,2
Metropolitana	7,3	7,6	7,5	7,5	7,3	7,3
Pullman, autobus extraurbano	6,3	6,6	6,5	6,6	6,3	6,5
Treno locale	6,0	6,0	6,2	6,1	6,2	6,0
Autobus, tram	5,7	6,2	5,7	6,1	5,7	6,0

^(*) Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

^(**) Dati da campione

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Infatti, i tre modi di trasporto individuali (moto, auto e bicicletta) raccolgono punteggi medi di soddisfazione ben superiori all'8 (in scala scolastica 1-10; la valutazione riguarda globalmente l'uso del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista), mentre tra i modi di trasporto collettivo solo la metropolitana supera il punteggio medio di 7, mentre gli altri tre qui considerati (pullman, treno locale, autobus/tram) si attestano poco sopra la sufficienza.

Più in dettaglio, nel 2013 le "due ruote" sia motorizzate (moto) che non motorizzate (bicicletta) si confermano in testa appaiati alla graduatoria dei mezzi più apprezzati con un voto medio di 8,4, lo stesso del 2012. Se si considerano le sole grandi città, si apre una forbice abbastanza significativa tra i due mezzi: il punteggio medio della moto sale a 8,8, mentre quello della bici scende a 7,9. E' una variazione non sorprendente come si è già avuto occasione di commentare nei Rapporti precedenti; infatti, è soprattutto nelle aree urbane più densamente popolate e dove il traffico è più intenso e caotico che si esaltano alcune caratteristiche premiali della moto (capacità di muoversi flessibilmente nel traffico) e allo stesso tempo si accentuano alcune debolezze della bici (vulnerabilità, sicurezza, scomodità dei percorsi). L'automobile si piazza ben saldamente al terzo posto della graduatoria assoluta, a poca distanza dai punteggi registrati dalle "due ruote": 8,2 come voto medio, peraltro in leggera crescita rispetto al 2012. Ovviamente nelle grandi città, l'auto cede un po' di percezione di qualità (7,4) per effetto dei disagi prodotti dalla congestione urbana.

Quanto ai mezzi pubblici, come già nel 2012 rispetto al 2011, dal monitoraggio effettuato lo scorso anno viene in evidenza un profilo di risposte in linea con gli anni precedenti. I mezzi urbani di superficie (autobus e tram) e il treno locale si attestano nel gradimento dei cittadini utenti appena sopra la sufficienza. Circa gli altri mezzi pubblici di trasporto, la metropolitana conferma le eccellenti performance registrate negli ultimi anni (è forse l'unico sistema di mobilità che modifica, e in positivo, il proprio punteggio), con un voto medio che sale a 7,6. Nell'extra-urbano, il pullman mantiene la sufficienza ampia a 6,6, confermando il voto del 2012.

Rispetto al 2008, il profilo della graduatoria e degli stessi singoli voti non si è generalmente modificata con due modeste ma significative eccezioni: la metropolitana (già ricordata) che passa da un giudizio medio complessivo di 7,3 nel 2008 ad un voto di 7,6 nel 2013, e l'automobile che passa da 7,8 a 8,2 nello stesso periodo. Nell'insieme si può confermare la valutazione già espressa lo scorso anno, ovvero che i segnali di riequilibrio modale a favore del trasporto pubblico (peraltro in parte neutralizzati nel 2013, come si è visto nel paragrafo precedente) non può "essere messo in correlazione con le variazioni percepite della qualità del trasporto nei suoi diversi modi". Tuttavia, in un quadro di calo della domanda l'automobile migliora le proprie performance facendo leva su fattori congiunturali (minore traffico), mentre il dato positivo della metropolitana sembra avere una natura più strutturale, legata anche al confronto di competitività con gli altri mezzi pubblici il cui servizio è percepito come nettamente meno adeguato (autobus e treno locale).

Infine, il consueto sguardo sulla velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto. Come già rilevato lo scorso anno, il tendenziale allungamento medio degli spostamenti, a fronte di un consumo di tempo di fatto stabilizzato, sta determinando un progressivo, seppure molto graduale, incremento delle velocità medie delle percorrenze (**Tabb. 13 e 14**). In particolare nel 2013 i dati relativi al trasporto urbano evidenziano un leggero aumento della velocità media dell'auto (29km/h) che si attesta al doppio di quella dei mezzi pubblici (15km/h, stabile rispetto al 2012), mentre un sorprendente decremento della velocità media in ambito urbano ha riguardato la moto (30km/h, riallineandosi ai livelli del 2011 dopo l'exploit del 2012). Per gli spostamenti extra-urbani la crescita della velocità media è più pronunciata per i mezzi di trasporto collettivo (da 39km/h del 2012 a 42km/h del 2013), con una distanza molto più ridotta rispetto all'auto (48km/h) e alla moto (43km/h). Si conferma quindi che la criticità competitiva sui tempi di percorrenza per i mezzi collettivi di trasporto si concentra nei perimetri urbani, mentre le relazioni extra-urbane, sia per la componente ferroviaria che per quella su gomma, assicurano tempi di spostamento assolutamente ragionevoli e competitivi rispetto a quelli dei mezzi privati.

Tab. 13 – La velocità media percepita degli spostamenti urbani per mezzi di trasporto (in km/h)

	2013		2012		2008	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città
Moto, ciclomotore, scooter	30	28	33	30	30	30
Automobile	29	24	28	25	26	23
Mezzi pubblici	15	14	15	14	15	13

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 14 – La velocità media percepita degli spostamenti extraurbani per mezzi di trasporto (in km/h)

	2013	2012	2008
Moto, ciclomotore, scooter	43	46	47
Automobile	48	47	47
Mezzi pubblici	42	39	39

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

2. In fase di pericolosa contrazione (*// monitoraggio dell'offerta*)

2.1. I dati di produzione

Il **Graf. 6** mostra una contrazione generalizzata della produzione nel settore del trasporto pubblico locale e regionale, naturale conseguenza di un periodo economico che si è contraddistinto per una spiccata austerità della finanza pubblica³. Dal 2009 al 2012 le risorse pubbliche per il comparto si sono ridotte del 12% (-800 milioni di Euro). A livello complessivo nazionale i livelli produttivi hanno subito una riduzione percentuale dal 2009 al 2012 del 4,5%, vale a dire una perdita in termini assoluti di 90 milioni di km percorsi. Ad ogni buon conto non si può omettere che tali riduzioni, mentre in alcune aree hanno causato delle ricadute negative sulla qualità e frequenza del servizio reso, in altre aree sono state gestite attraverso soppressioni di alcune corse a domanda debole, riduzioni dei km fuori servizi, eliminazione delle duplicazioni e tutto ciò ha consentito in senso più ampio una razionalizzazione della rete servita secondo principi di efficienza ed ottimizzazione. Sotto il profilo territoriale le contrazioni più evidenti si sono registrate nelle aree meridionali del Paese (-10,6%), regioni in cui l'ondata dei tagli di risorse è stata (e continua ad essere) più rilevante (-27% in Campania, -20% in Sicilia). Il Nord Est ed il Centro del Paese vedono una riduzione dell'offerta km rispettivamente del 3,4% e del 4,4%, resiste maggiormente il Nord Ovest con una flessione del 2% riconducibile sostanzialmente alla tenuta delle grandi aree metropolitane.

L'analisi per singola unità campionaria mostra che quasi i due terzi delle aziende (61,3%) hanno tagliato la produzione chilometrica, un terzo ha confermato gli stessi chilometri dell'anno passato, e solo l'11% ha visto aumentare tale indicatore.

In ambito prevalentemente urbano si evince che il livello della produzione chilometrica, dopo il balzo avvenuto negli anni 2007 e 2008, prevalentemente ascrivibile al tentativo di rilancio del settore con l'iniezione di risorse aggiuntive, è tornato ai livelli 2005-2006. In particolare nell'ultimo triennio le contrazioni maggiori sono state rilevate nelle città medie e medio grandi (-5,27%), anche se non si può non sottolineare la contrazione delle grandi città con un -4,24%.

Le tendenze che si sono registrate in ambito extraurbano sono assimilabili a quanto avvenuto per i servizi urbani. Già nel 2010 vi è stato un lievissimo calo dello 0,3%; nel 2011 la riduzione è stata pari a -1,6%, nel 2012 il calo è più importante fino ad arrivare al -2,85%; -4,42% complessivo nel triennio 2010-2012. Le riduzioni si concentrano soprattutto nel Sud e Isole.

³ Le aziende del campione sono 62, distribuite tra servizi prevalentemente urbani e prevalentemente extra-urbani, e distribuite territorialmente. Il campione rappresenta il 66,4% della forza lavoro, il 60% della produzione chilometrica, oltre l'80% dei passeggeri trasportati e il 66,4% del fatturato complessivo del settore.

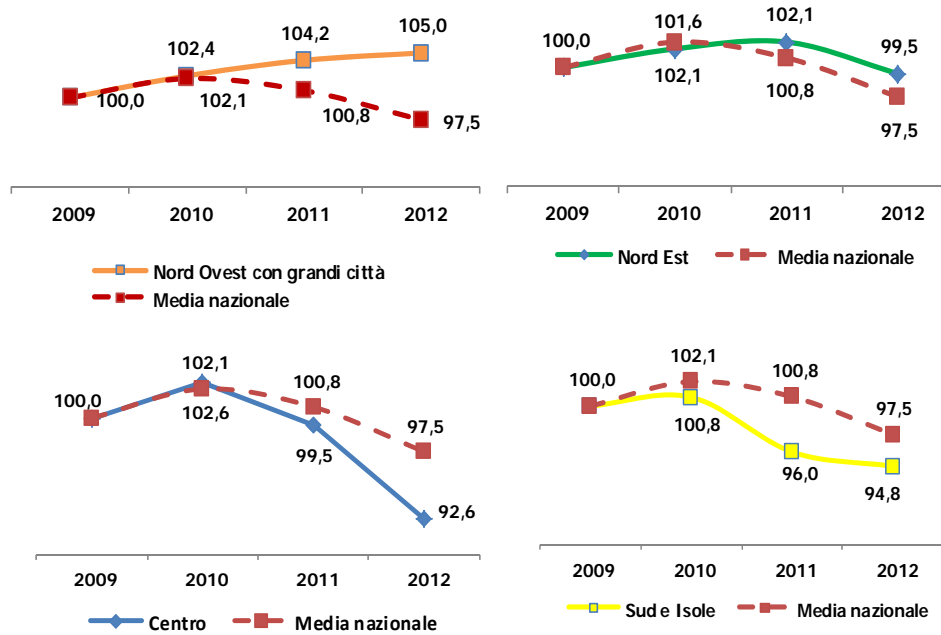
Graf. 6 – Dinamica delle vetture-Km erogate urbano + extraurbano

DATO ASSOLUTO COMPLESSIVO



<i>Quadro di sintesi</i>	
Produzione Km complessiva	2009-2012
<i>Percentuale</i>	-4,50%
<i>Assoluta</i>	- 90 milioni di km
Nord Ovest	-2%
Nord Est	-3,4%
Centro	-4,4%
Sud e Isole	-10,8%

ANALISI TERRITORIALE (2009-2012; numeri indice)

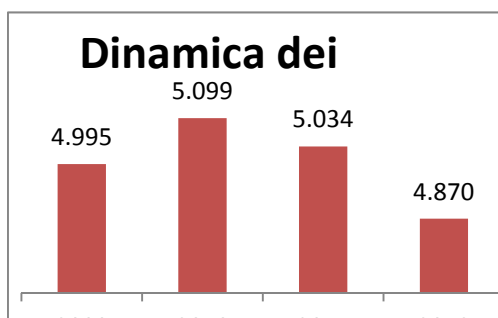


Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Anche nel 2012 la domanda di trasporto pubblico locale, definita nella presente analisi in termini di passeggeri trasportati, si registra a livello medio nazionale un'importante flessione pari -3,25% (**Graf. 7**). In termini assoluti nel quadriennio 2009-2012 vi è stata una flessione di 125 milioni di viaggi. Al fine di rendere omogenee le due rilevazioni si è proceduto ad operare un aggiornamento al 2013 su un sottocampione di operatori, dal quale si evince un'ulteriore riduzione della domanda rispetto all'anno precedente (2012) del -4,2%.

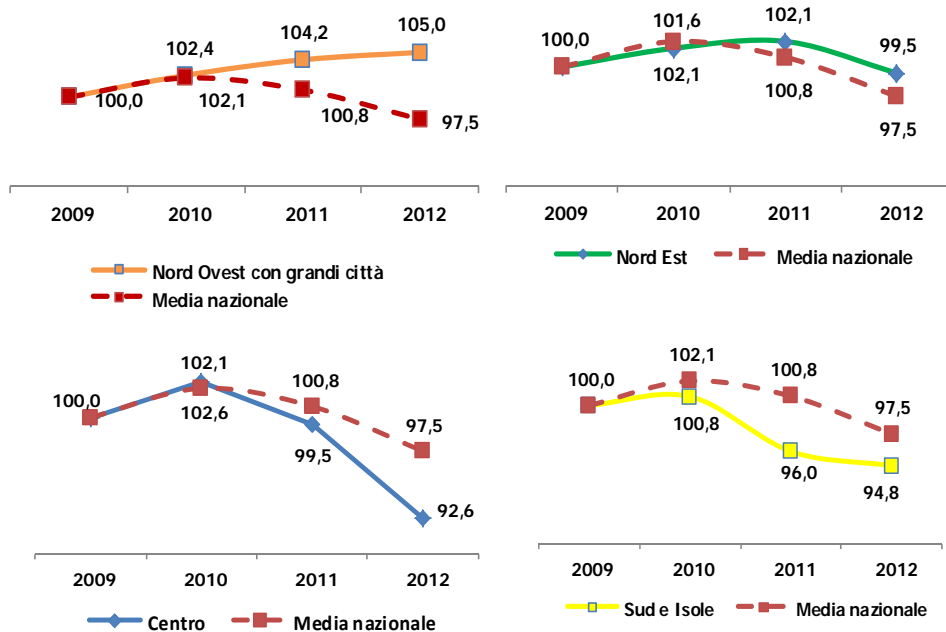
Graf. 7 – Dinamica dei passeggeri trasportati urbano + extraurbano (2009-2012; numeri indici; analisi territoriale)

DATO ASSOLUTO COMPLESSIVO



<i>Quadro di sintesi 2009-2012</i>	
Passeggeri trasportati complessivi	2009-2012
<i>Percentuale</i>	-2,50%
<i>Assoluta</i>	- 125 milioni di passeggeri
Nord Ovest	+5%
Nord Est	-0,5%
Centro	-7,4%
Sud e Isole	-5,2%

ANALISI TERRITORIALE



Analisi territoriale	2010-2012	2011-2012
Centro	-9,76%	-6,93%
Nord Est	-2,05%	-2,60%
Nord Ovest	2,50%	0,80%
Sud e Isole	-5,96%	-1,29%
MEDIA NAZIONALE	-5,00%	-3,25%

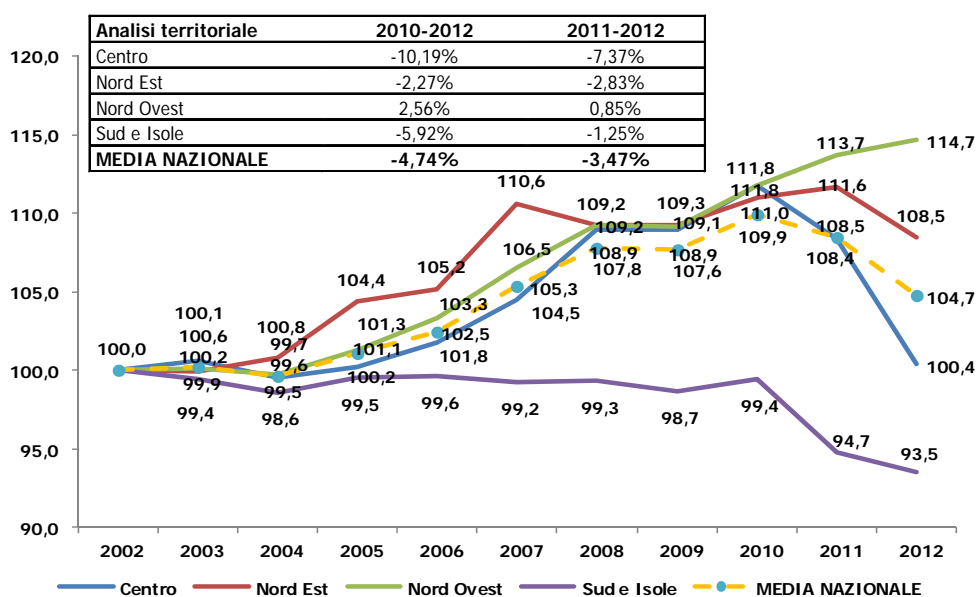
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Non si può nascondere che la riduzione della domanda è figlia di un contesto generale economico di un Paese in crisi, ma altrettanto, come si è rilevato in diverse relazioni gestionali allegate ai bilanci di esercizio, l'ondata dei tagli, oltre a produrre utili razionalizzazioni ed ottimizzazione dei programmi di esercizio, ha anche determinato eliminazioni di corse caratterizzate da buona frequentazione e un continuo calo della qualità dei servizi. Nel triennio 2010-2012, vale a dire nel periodo in cui sono state avviate le politiche di austerità della finanza pubblica, la contrazione è stata pari al -5%.

A livello territoriale sono il Centro in primis e il Sud poi i contesti in cui la riduzione è stata più marcata. Si registra, invece, una tenuta del Nord Ovest, grazie anche alle grandi aree metropolitane.

Sono i servizi urbani, soprattutto prestati nel Centro del Paese, quelli in cui la domanda è calata con ritmi più elevati (**Graf. 8**).

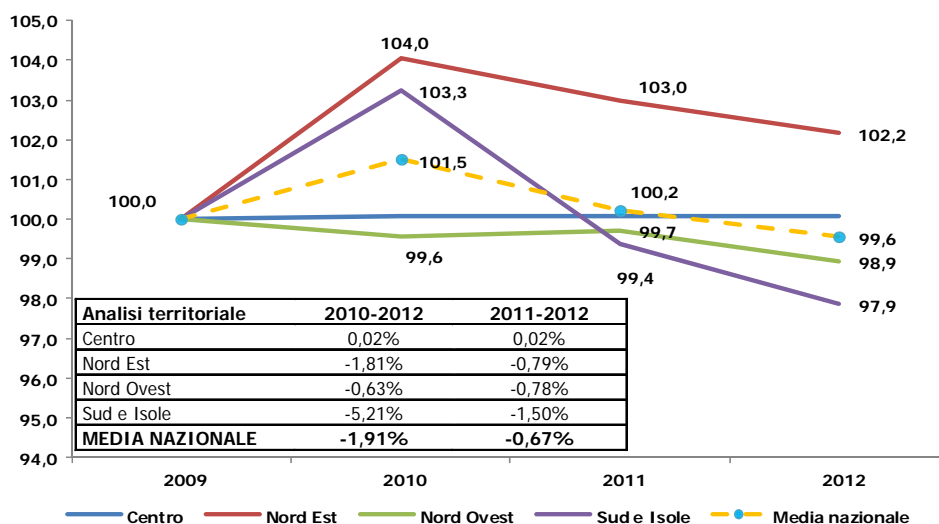
Graf. 8 – Dinamica dei passeggeri trasportati urbano e prevalentemente urbano (2002-2012; numeri indici; analisi territoriale)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Si può altresì affermare che il trasporto extraurbano mostra una generalizzata tenuta. Questo dato viene confermato anche dall'indagine specifica fatta per il 2013 in cui le riduzioni più marcate sono rinvenibili nelle aree urbane, anzi nell'extraurbano non sono poche le realtà che fanno registrare, seppur lievi, degli aumenti di domanda (**Graf. 9**).

Graf. 9 – Dinamica dei passeggeri trasportati solo extraurbano (2009-2012; numeri indici; media nazionale)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Continua anche nel 2012 il processo di razionalizzazione della forza lavoro impiegata nel settore del trasporto pubblico regionale e locale. L'analisi territoriale e dimensionale non evidenzia differenze di rilievo tra le diverse aree del Paese e per ambito di trasporto, tranne che per delle percentuali di calo maggiormente accentuate nelle aree centrali e nelle grandi aree metropolitane.

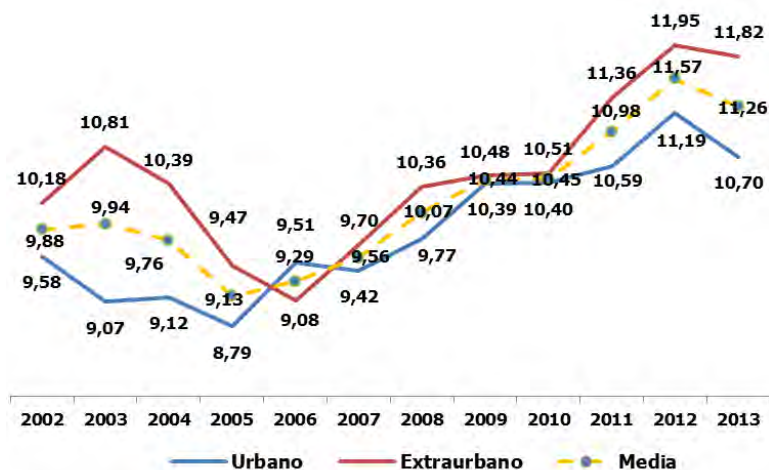
Le politiche occupazionali restrittive, come si rileva nelle relazioni alla gestione dei bilanci delle unità campionarie, sono state attuate nella maggior parte dei casi attraverso incentivi all'esodo, il blocco del turnover, la mancata riconferma delle figure professionali a tempo determinato ed in alcuni casi, anche se limitati, al ricorso alla cassa integrazione in deroga.

Il parco autobus, in diminuzione dal 2009 al 2012 di circa l'1,5%, deve essere analizzato tenendo in considerazione il tema della "qualità" dei mezzi in circolazione, deducibile, in prima battuta, dall'età media del parco mezzi.

Come si evince dal **Graf. 10**, anche se gli autobus sono leggermente "ringiovaniti" nel 2013, passando a livello nazionale da 11,57 ad 11,15 anni di età, l'anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni.

Questo dimostra l'assoluta necessità, da un punto di vista ambientale e di sicurezza, di politiche di investimento tese al rinnovo del parco autobus che possano rispondere alla domanda di servizi di trasporto pubblico efficiente e pulita, davvero concorrenziale all'uso del mezzo privato.

Graf. 10 – Evoluzione dell'età media degli autobus (2002-2013; anni)



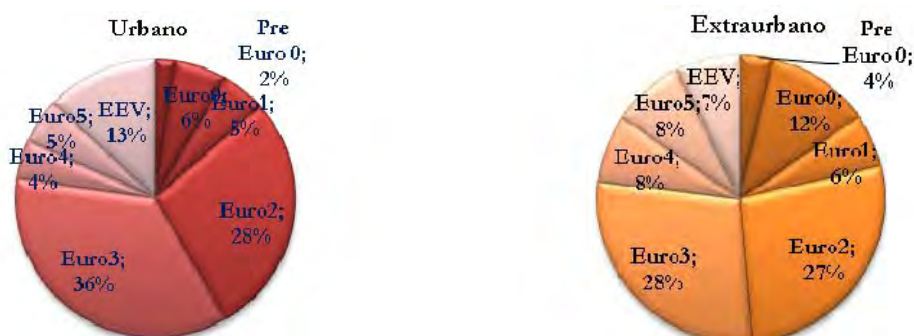
Fonte: ASSTRA – Autobus e investimenti 2013 in corso di elaborazione

Nel 2013, come già anticipato, si è registrato, per il primo anno dopo circa sette anni di crescita, una leggera flessione dell'età media dei mezzi, sia nei veicoli impiegati su tratte urbane (10,70 anni), sia in quelli destinati al trasporto extraurbano (11,82 anni).

La dinamica positiva registrata nell'ultimo anno di analisi deriva dagli investimenti effettuati sulle flotte da parte di alcune aziende che nel 2013 hanno proceduto alla relativa copertura essenzialmente con risorse proprie generate dalla gestione operativa o ricorrendo agli istituti di credito.

Il parco autobus italiano adibito al trasporto pubblico urbano ed extraurbano nel 2013 è caratterizzato per classi di emissione Pre Euro 0, Euro 0, Euro 1 (che rappresentano ancora il 12% del parco urbano e il 19% di quello extraurbano), Euro 2 (30% per urbano e 27% per extraurbano) ed Euro 3 (29% per entrambi i comparti), e una buona fetta del parco, a livello aggregato, ha alimentazione alternativa (28% dei veicoli urbani e 25% per quelli operanti nell'extraurbano). Non necessitano evidenze le ricadute che ciò comporta in termini di minore sicurezza, di maggiori costi di manutenzione, consumo dei carburanti e di danni all'ambiente (**Graf. 11**).

Graf. 11 – Ripartizione percentuale del parco urbano ed extraurbano per livelli di emissione (2013; valori percentuali)



Fonte: ASSTRA – Autobus e investimenti 2013 in corso di elaborazione

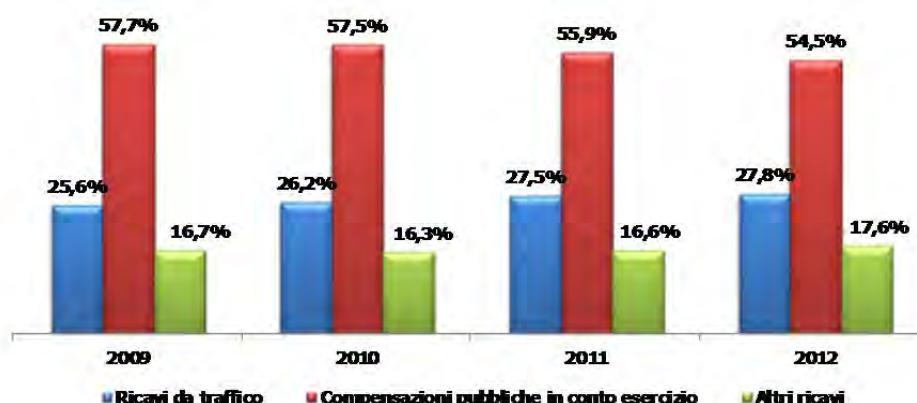
Risulta confermata per il 2013 la prevalenza dei veicoli alimentati a gasolio (86,25%), il metano continua ad affermarsi come una reale alternativa ecologica ai tradizionali autobus diesel: il 10,95% degli autobus ecologici nelle aziende campione sono a metano. I veicoli elettrici e la versione ibrida rappresentano, a livello generale, rispettivamente un 1,85% e un 0,46% del parco mezzi totale.

2.2. I dati economici

Anche per il 2012 l'analisi della struttura dei ricavi delle unità campionarie esaminate fa emergere, in linea con le tendenze di finanza pubblica, una significativa contrazione della quota dei contributi pubblici a cui fa da contraltare una quota crescente dei proventi derivanti dalla vendita di biglietti e abbonamenti. Alla riduzione dei trasferimenti pubblici ha fatto seguito, infatti, una generale tendenza sia delle Regioni che degli Enti Locali a rivedere a rialzo i titoli di viaggio.

La quota delle compensazioni pubbliche in conto esercizio cala di oltre un punto (-1,4%, passando dal 55,9% del 2011 al 54,5% del 2012) mentre i ricavi da traffico salgono ancora dello 0,3% (dal 27,5% del 2011 al 27,8% del 2012). Gli altri ricavi, costituiti in particolar modo da introiti per servizi complementari (pubblicità, affitti) al TPL, servizi commerciali (granturismo, sosta) e i contributi in conto capitale, fanno registrare nell'ultimo anno di analisi un incremento del +1% (Graf. 12).

Graf. 12 – Evoluzione della ripartizione dei ricavi urbano + extraurbano (2009-2012; % su totale valore della produzione)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

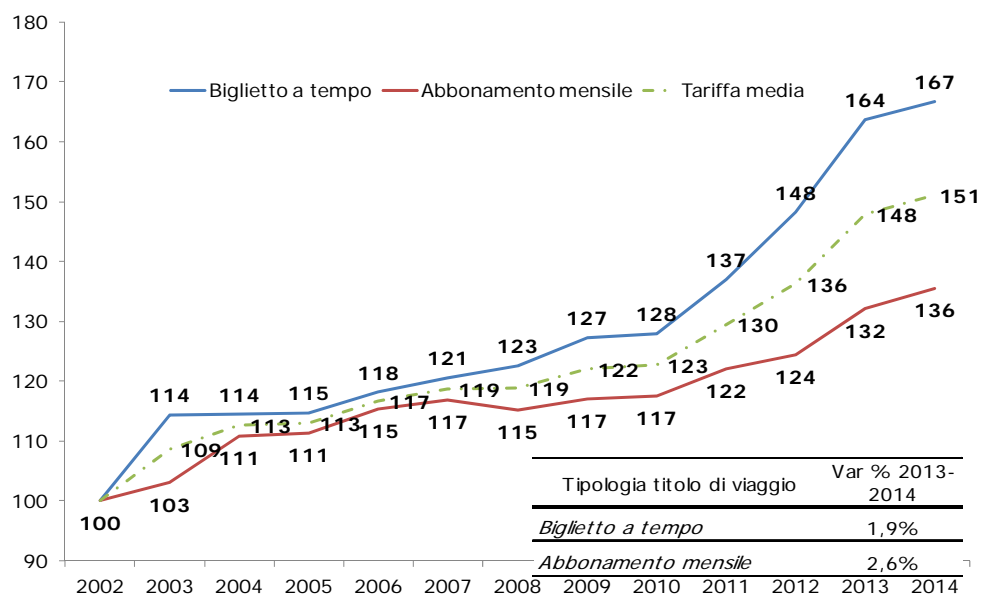
La scomposizione territoriale dell'analisi della struttura dei ricavi evidenzia accentuate sperequazioni tra le diverse aree del Paese.

La stessa analisi ripetuta per l'ambito prevalentemente urbano mette in luce una migliore performance, in termini di quota dei ricavi da traffico, delle grandi aree metropolitane (30%), aiutate ovviamente dalla presenza in alcune realtà della modalità metropolitana che fa registrare tassi di frequentazione molto elevati. Soffrono le città medio piccole in cui, come dimostrano i dati del precedente capitolo sulla domanda, il trasporto pubblico risente maggiormente dell'alternativa mezzo proprio.

Il tema delle tariffe, in un periodo di riduzione di trasferimenti pubblici e conseguentemente di servizio, ha perso il ruolo da protagonista assunto negli anni precedenti. L'aumento dei prezzi è stato spesso la risposta più immediata utilizzata da molte amministrazioni pubbliche che si sono trovate costrette a chiedere all'utenza un maggiore contributo per la copertura dei costi del servizio. Ciò ha avuto come effetto immediato un miglioramento sui flussi reddituali delle aziende, anche se non interamente compensativo dei tagli subiti, ma che è destinato a congelarsi se non alimentato da adeguate risorse. Nonostante il livello delle tariffe infatti sia comunque ben al di sotto dei livelli europei, i margini per ulteriori aumenti si sono drasticamente ridotti soprattutto perché non affiancati da miglioramenti nella qualità del servizio.

Per non intaccare lo "zoccolo duro" degli utenti, le amministrazioni pubbliche hanno fortemente rallentato gli aumenti, facendo registrare nell'ultimo anno un aumento della tariffa media del 2,2% (**Graf. 13**).

Graf. 13 – L'evoluzione delle tariffe in ambito urbano (2002- febbraio 2014; % e numeri indice)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

Nonostante le pubbliche amministrazioni tendano a privilegiare i viaggiatori abituali a dispetto di quelli occasionali, applicando maggiori aumenti a quest'ultimi rispetto ai primi, per il primo anno l'aumento dell'abbonamento mensile (+2,6%) risulta maggiore rispetto a quello del biglietto a tempo (+1,9%).

Nel 2012 rispetto al 2011 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare un aumento del 3%. Tale trend è per lo più riconducibile all'incremento del costo delle materie prime (+7%) e degli ammortamenti (+10%). Il costo del personale, invece, segna un -2% a causa della riduzione della forza lavoro impiegata.

Tab. 15 – Evoluzione dei costi della produzione (2002-2012; numeri indice e percentuali)

	2009	2010	2011	2012	Var. % 2011-2012
Materie prime	100	108	114	123	7
Servizi	100	95	93	93	0
Ammortamenti	100	128	102	111	10
Costi operativi	100	101	100	102	2
Costo del personale	100	101	100	98	-2
<i>Totale Costi della Produzione</i>	<i>100</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>103</i>	<i>3</i>

Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Per gli anni 2013-2014 è interessante rilevare come alcuni dei principali costi di produzione presentano dinamiche decrescenti dopo anni di crescita sostenuta.

Tab. 16 – Evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (2002- Marzo 2014; numeri indice e percentuali)

	2002	2012	2013	2014 marzo	Var % 2014-2013
Gasolio	100	199	194	191	-1,6
GPL	100	159	155	151	-2,5
Lubrificanti	100	154	157	159	1,0
Manutenzioni e riparazioni	100	141	144	146	1,6
Assicurazioni	100	139	139	135	-2,4
Pneumatici	100	123	124	125	0,4

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT e Statistiche per l'energia MISE

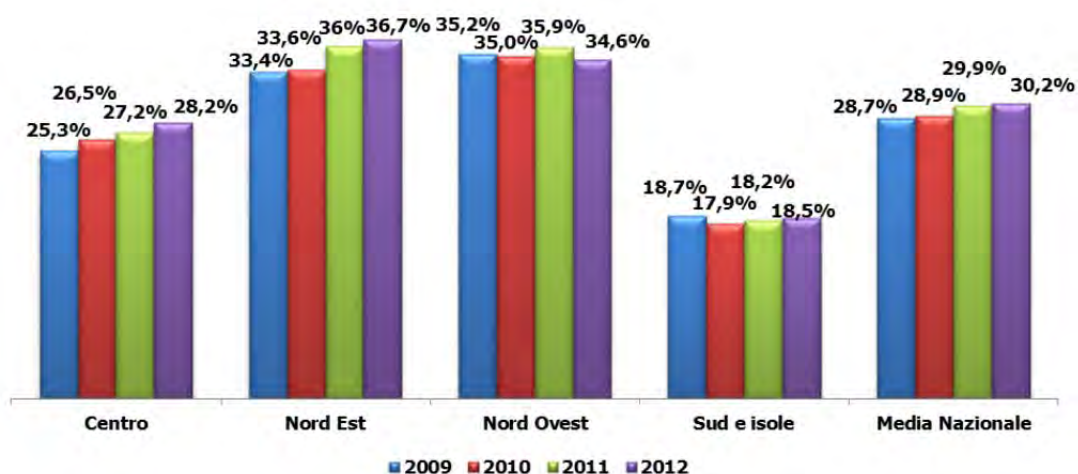
2.4. Le evidenze dell'analisi gestionale

Il presente paragrafo riporta una sintetica analisi delle principali evidenze dell'analisi dei bilanci di esercizio delle aziende del campione.

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale, vale a dire l'indicatore obiettivo del settore, o meglio che il legislatore ha individuato come parametro di riferimento per la valutazione dell'efficacia-efficienza degli operatori (D.Lgs n.422/1997), fa segnare a livello medio nazionale un miglioramento. Come illustrato nei paragrafi precedenti tale risultato va ricondotto ad un incremento delle tariffe (per compensare i tagli di trasferimenti pubblici) più sostenuto rispetto alla crescita fisiologica dei costi operativi di produzione.

In ogni caso, a livello medio nazionale, si è sempre molto al di sotto del valore obiettivo del 35%, anche se è evidente la forte dispersione territoriale tra le aree settentrionali e le aree centro meridionali del Paese (**Graf. 14**).

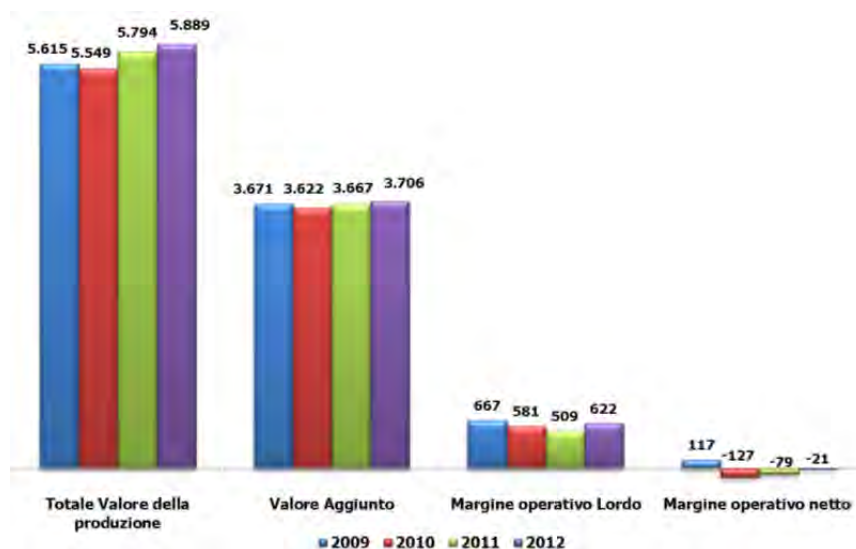
Graf. 14 - Il rapporto ricavi da traffico/costi operativi urbano+extraurbano (2009-2012; %)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Al fine di indagare nel dettaglio le tendenze economico-finanziarie del settore aggregato si riporta di seguito un grafico (**Graf. 15**) il quale mostra chiaramente, mediante la riclassificazione del conto economico secondo la metodologia del valore aggiunto, quali sono stati gli andamenti che hanno caratterizzato nel triennio 2009-2012 le aziende di trasporto pubblico regionale e locale.

Graf. 15 - Evoluzione degli indicatori gestionali (2009-2012; valori assoluti espressi in milioni di euro)



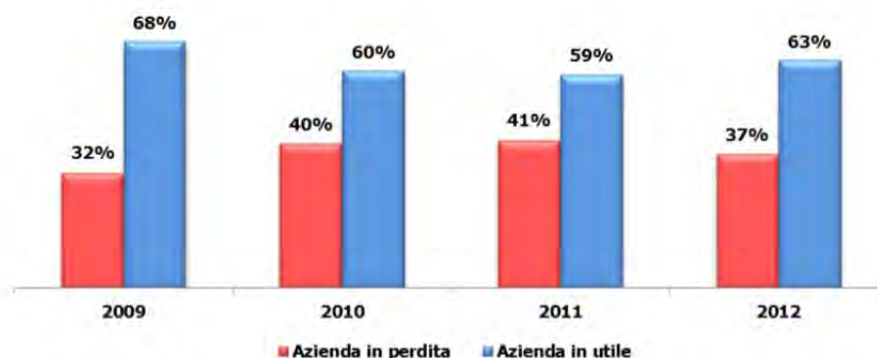
Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2012, rispetto ai tre anni precedenti, si registra un lieve miglioramento del valore aggiunto, indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (Totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

A cascata, quindi, si assiste anche ad un lieve incremento del margine operativo lordo, meglio noto come EBITDA acronimo per *Earnings before interests, taxes, depreciation and amortization*. Tale indicatore, essendo espresso al lordo dei costi non monetari (ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni) rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento operativo di un'azienda.

Si inverte, infine, il trend negativo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti in rosso le quali passano, per la prima volta dopo vari anni, dal 41% del 2011 al 37% del 2012 (Graf. 16).

Graf. 16 – Evoluzione del risultato d'esercizio (2009-2012; % aziende)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

I miglioramenti degli indicatori gestionali, seppur timidi e comunque in attesa di conferme per l'anno 2013, costituiscono un segnale molto importante di come le aziende di trasporto pubblico locale stanno reagendo ad un contesto di riferimento particolarmente difficile, non solo dovuto al clima di austerità di finanza pubblica di tutti i livelli istituzionali coinvolti (Regioni ed Enti Locali), ma anche ad una domanda calante. Questi dati, ad ogni buon conto, sono anche frutto di una seria politica di razionalizzazione e minimizzazione dei costi di produzione delle aziende, operata in principal modo attraverso un'ottimizzazione dei turni di lavoro e l'eliminazione, in alcune realtà, degli sprechi di gestione.

3. Meno auto e più vecchie (*Il focus sulla mobilità privata*)

Prosegue anche nel 2014 l'osservazione e l'analisi dei principali dati relativi alla mobilità privata, investigata sotto vari aspetti, dalla consistenza del parco veicolare, al mercato delle auto nuove, ai consumi e prezzi del carburante, all'incidentalità e, in continuità con lo scorso anno, agli strumenti di dissuasione e di promozione di forme di mobilità alternativa.

Dallo studio del complesso dei dati il primo elemento che emerge è che nel 2012, dopo ben 8 anni di crescita continua, il numero di autovetture che circolano sulle strade italiane diminuisce, ma non di molto (-0,1%) e rimanendo sopra quota 37 milioni, anche se i primi dati forniti dall'ACI per il 2013, ancora provvisori, quantificano il parco auto sotto tale soglia. Non diminuiscono invece i motocicli, il cui tasso di crescita tuttavia rallenta (dal +2% del confronto 2010-2011 al +0,8% del 2011-2012), raggiungendo quasi 6,5 milioni di unità (i primi dati sul 2013 indicano valori praticamente identici al 2012) (**Tav. 1**).

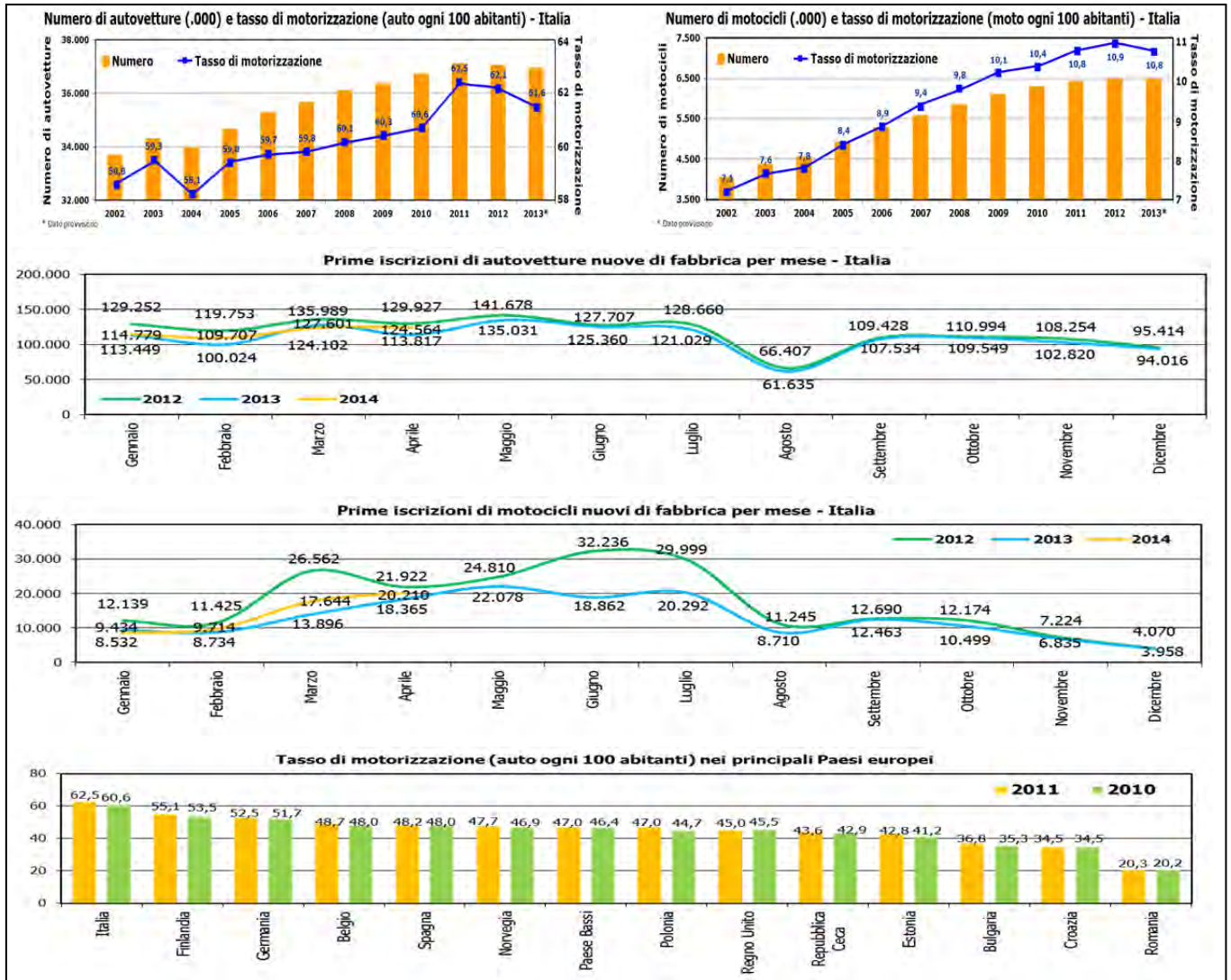
Le dinamiche sui valori assoluti si riflettono anche nel considerare il parco veicolare in rapporto alla popolazione, infatti per ogni 100 italiani nel 2013 si contano 61,6 auto (erano 62,5 nel 2011 e 62,1 nel 2012), un indicatore che certamente confermerà l'Italia come il primo tra i più grandi Paesi europei per tasso di motorizzazione, e 10,8 moto. Se si valutano poi, per il 2012, solo coloro che hanno un'età compresa tra 18 (14 anni per le due ruote) e 80 anni, si raggiungono valori, rispettivamente, pari a 80 e 13,3.

La diminuzione del numero delle auto si spiega con un mercato del nuovo in continua diminuzione (nel 2013 si sono vendute poco più di 1,3 milioni di auto, quasi 100mila unità in meno rispetto al 2012), anche se i primi mesi del 2014, pur rimanendo molto lontani dai valori che si registravano negli anni precedenti la crisi economica, quando al PRA si iscrivevano oltre 2 milioni di autovetture all'anno, segnalano un timido cambiamento di rotta: ad esempio nel mese di aprile si rileva una crescita del 9,4% rispetto all'omologo mese del 2013.

L'insieme di questi dati tuttavia non può che determinare un ulteriore invecchiamento del parco auto, infatti sempre secondo l'ACI l'età media nel 2012 per le autovetture a benzina è di circa 11 anni (era inferiore ai 9 anni nel 2008), quasi 7 per quelle a gasolio (3 e ½ sempre nel 2008), con evidenti conseguenze sulle maggiori emissioni inquinanti e sui maggiori pericoli di incidentalità.

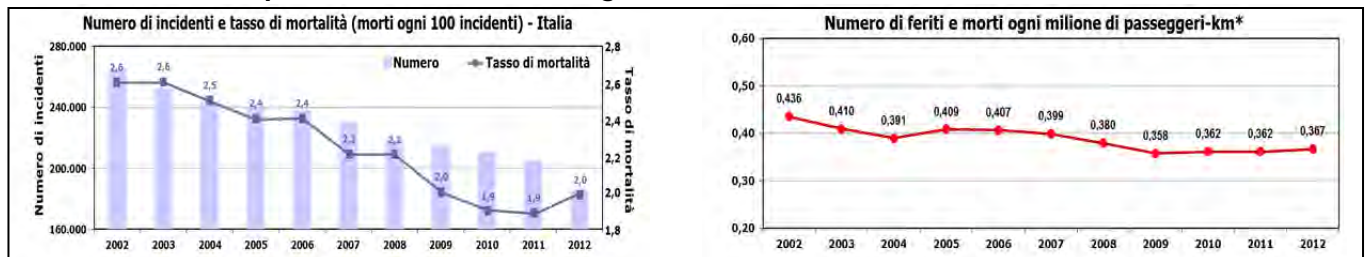
Anche con riferimento agli incidenti stradali il 2012 rappresenta un anno di discontinuità, se non altro in termini di indice di mortalità. Infatti, pur in una situazione di diminuzione del numero assoluto di incidenti, morti e feriti nel confronto con il 2011 (rispettivamente -9,2%, -5,4% e -9,3%), il rapporto tra morti e incidenti nel 2012 si attesta su un valore pari a 2, vale a dire in crescita rispetto all'anno precedente e simile a quello registrato nel 2009. In crescita è anche il numero di feriti e morti in rapporto ai passeggeri-km stimati dal MIT, in questo caso addirittura in accelerazione rispetto allo scorso anno (da 0,362 del 2011 a 0,367 del 2012) (**Tav. 2**).

Tav. 1 – La mobilità privata: alcuni indicatori sul parco veicolare



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

Tav. 2 – La mobilità privata: alcuni indicatori sugli incidenti



* Sono considerati i passeggeri-km relativi al trasporto collettivo urbano ed extraurbano, nonché l'autotrasporto privato

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci, Anfia, Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

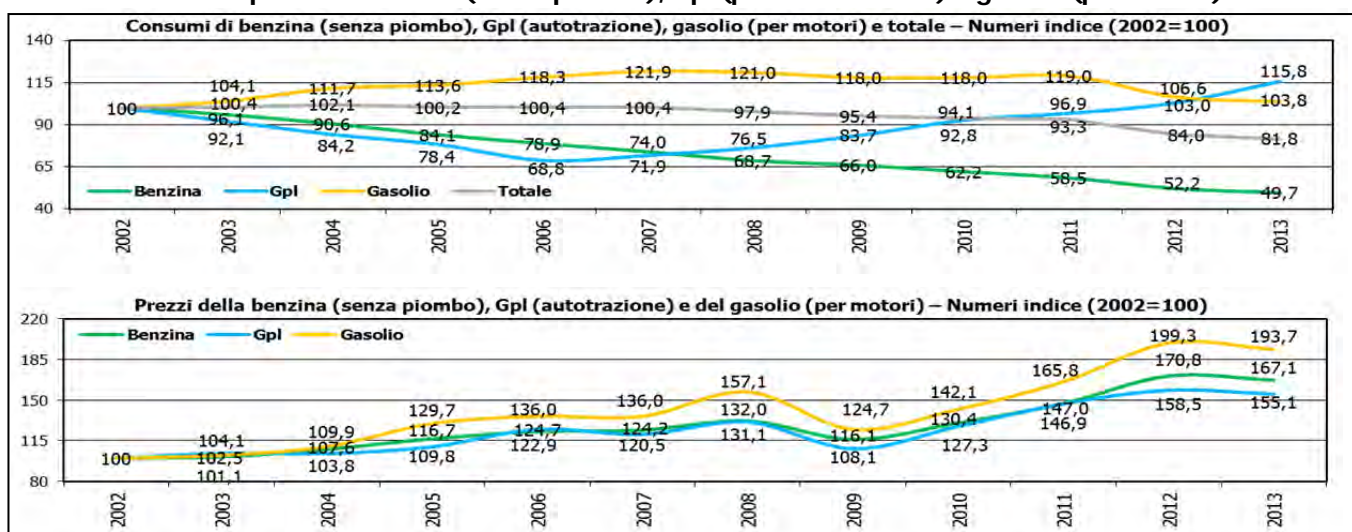
Il 2013 si presenta in piena continuità con l'anno precedente se si fa riferimento ai consumi di carburante per autotrazione. Infatti prosegue il calo dei consumi della benzina, in 11 anni più che dimezzato (fatto 100 l'anno 2002, nel 2013 si registra un indice pari a 49,7), così come quello del gasolio che in un solo biennio (2012-2013) ha praticamente annullato la crescita realizzata tra il 2002 ed il 2011. Unica tipologia di carburante che aumenta in termini di consumi è il GPL (da 103 a 115,3 tra il 2012 e il 2013 considerando sempre i numeri indice), che tuttavia, rappresentando appena il 4,8% del totale, non riesce a contrastare il calo dei consumi complessivi dei carburanti in Italia (**Tav. 3**).

Nel 2013 si raffredda la crescita dei prezzi dei carburanti, che tuttavia rimangono su livelli molto alti e ben lontani da quelli che si registravano prima dell'inizio della crisi economica quando, ad esempio, un litro di benzina costava 1,38 euro contro l'1,75 necessari nel 2013. Ciò contribuirà, verosimilmente, alla diminuzione delle spese di esercizio delle autovetture anche nel 2013, così come avvenuto nel 2012 rispetto all'anno precedente, se non altro considerando le spese per singola automobile che passano dai 4.027 euro del 2002 ai 3.610 del 2011, per attestarsi sui 3.480 nel 2012 (**Tav. 4**).

Considerazioni diverse si hanno se i costi sono rapportati non al parco auto, bensì ai chilometri percorsi dagli italiani nel 2012 e quindi all'effettivo uso delle quattro ruote; ebbene in questo caso si registra un incremento dei costi che passano dai 0,2417 euro per km del 2011 ai 0,2676 del 2012 e, ampliando l'arco temporale all'avvio della crisi economica (2008), si ottiene un incremento pari al 17%.

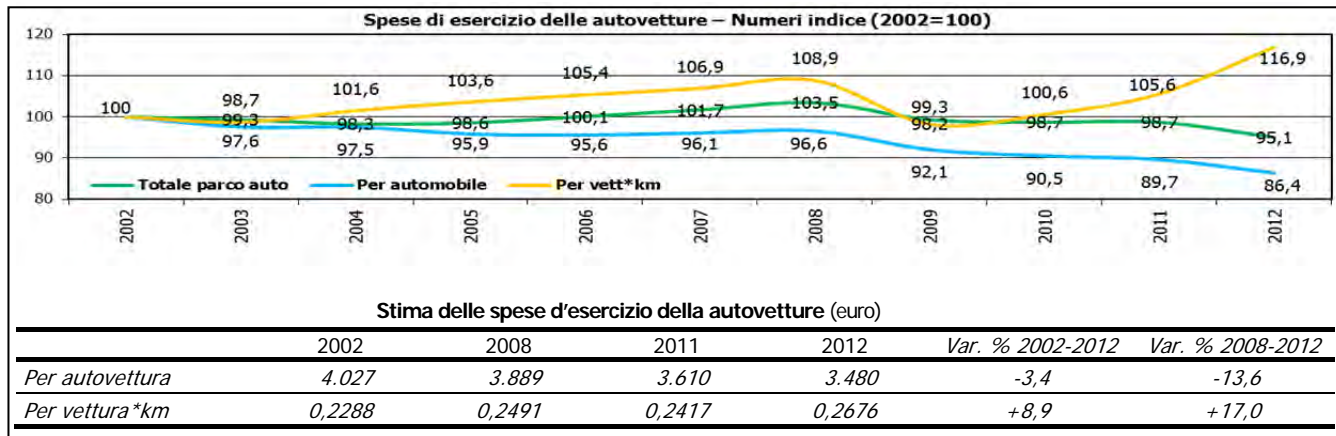
La crisi economica, quindi, continua a produrre i suoi effetti in modo consistente non solo sul mercato dell'auto e dei motocicli nuovi, ma ancor di più incide sui consumi di carburante e, come visto, sulla spesa sostenuta dagli italiani per la propria autovettura.

Tav. 3 – Consumi e prezzi di benzina (senza piombo), Gpl (per autotrazione) e gasolio (per motori)



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Tav. 4 – Stima delle spese d'esercizio della autovetture



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

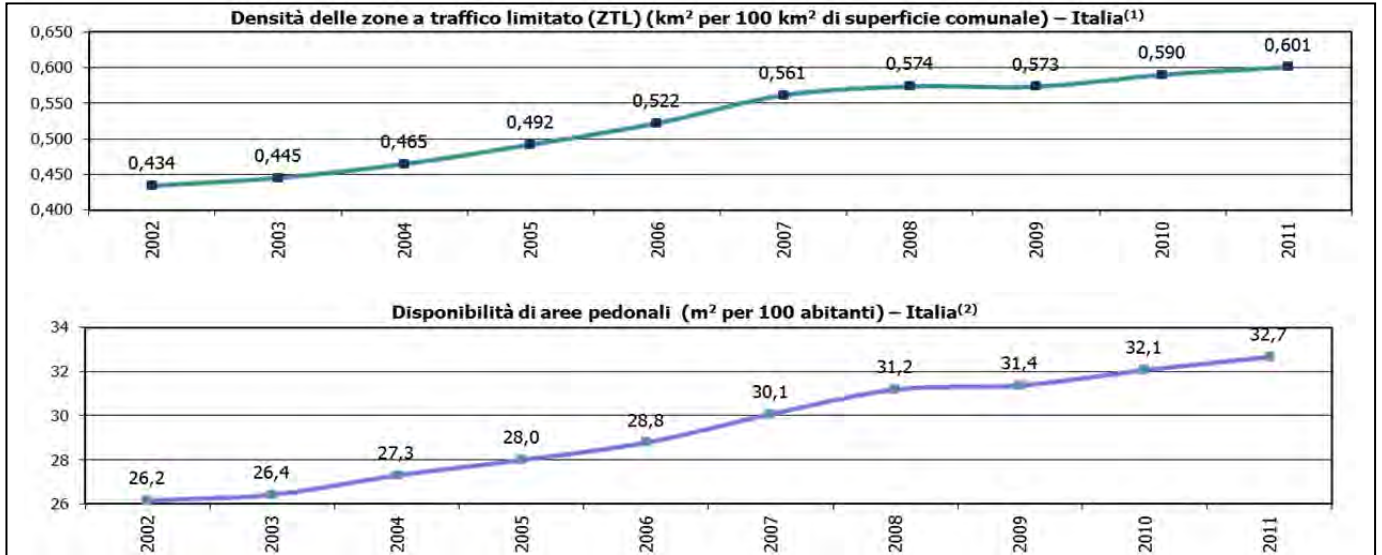
Ultimi aspetti della mobilità privata qui esaminati riguardano gli strumenti dissuasivi all'uso dell'automobile e le politiche di incentivazione di forme di mobilità alternativa (ciclopeditale).

Partendo dai primi, e in particolare dalle zone a traffico limitato (ZTL) e dalle aree pedonali, emerge come per entrambi il 2011 rappresenti un ulteriore anno di crescita, con indicatori che raggiungono il massimo da quando l'Istat ha avviato la raccolta dei dati. Infatti nel caso delle ZTL si raggiungono i 0,601 km² per 100 km² di superficie comunale (il dato, pur nazionale, si riferisce ai soli comuni capoluogo di provincia), l'1,9% in più rispetto al 2010, che diventa un +75,2% rispetto al 2002. Anche per quanto riguarda la disponibilità di aree pedonali si registra un incremento nell'ultimo biennio monitorato dall'Istat pari all'1,9% (+24,8% dal 2002), con un indicatore che nel 2011 si attesta sui 32,7 m² ogni 100 abitanti (**Tav. 5**).

Considerando, nuovamente, le politiche di disincentivazione della mobilità privata, un primo elemento che si distingue, nel confronto 2010-2011, è l'accelerazione della crescita degli stalli di sosta, siano essi a pagamento su strada che di interscambio con il trasporto pubblico. Nel primo caso, infatti, si osserva un incremento negli ultimi 2 anni del 2,4%, dopo il +1,4% precedente, il che consente di superare la soglia dei 50 parcheggi ogni 1.000 auto circolanti nel 2011. Nel secondo caso l'incremento è del 4%, era l'1,2% tra il 2009 ed il 2010, con un indicatore che si attesta sui 18 stalli (**Tav. 6**).

Dai dati appena commentati emergerebbe quindi una realtà in cui nei comuni capoluogo di provincia si ritornerebbe a puntare con maggiore decisione alla promozione di strumenti di mobilità sostenibile, tuttavia spostando l'attenzione alla dotazione di piste ciclabili, pari a 16,6 km ogni 100 km² di superficie comunale nel 2011, il tasso di crescita rallenta, passando dal +13% del confronto 2009-2010, al +6,4% dell'ultimo biennio.

Tav. 5 – Gli strumenti dissuasivi della mobilità privata nei comuni capoluogo di provincia

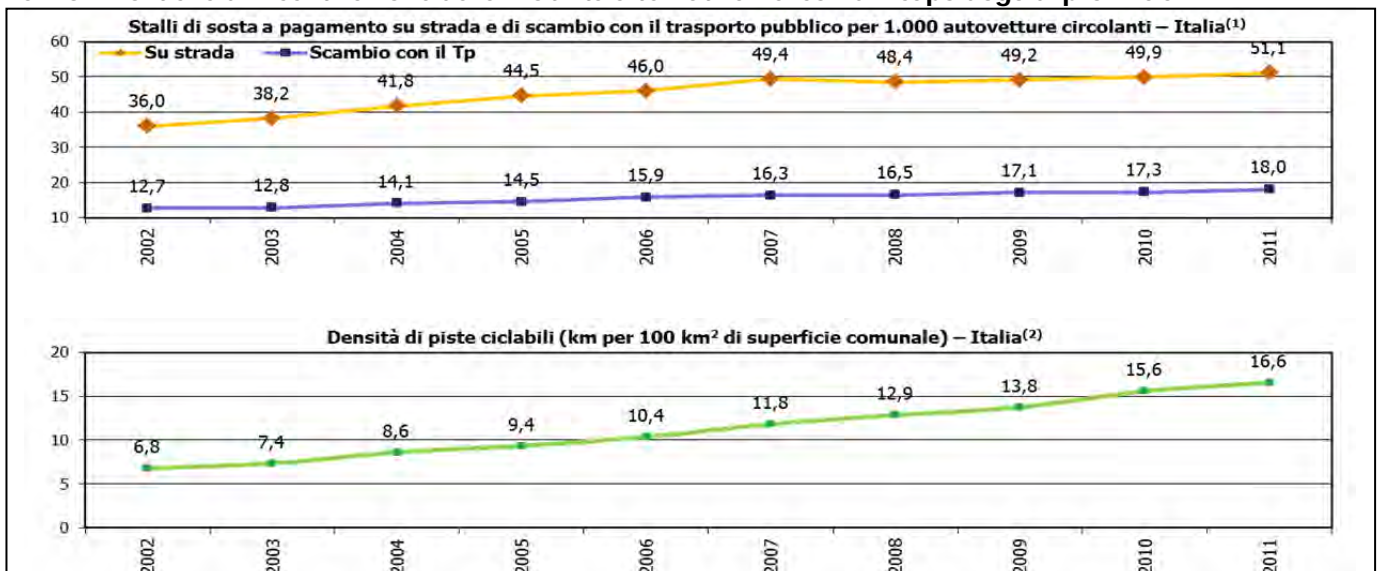


⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia al netto di Milano, Monza, Fermo e Trani. La superficie delle ZTL è comprensiva dei fabbricati.

⁽²⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia al netto di Monza e Fermo. La superficie delle aree pedonali è non comprensiva dei fabbricati.

Fonte: Istat

Tav. 6 – Politiche di incentivazione della mobilità alternativa nei comuni capoluogo di provincia



⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia al netto di Monza e Fermo

⁽²⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia al netto di Monza

Fonte: Istat

4. Presente e futuro della mobilità urbana nell'opinione dei cittadini UE (Il benchmark europeo)

Il trasporto è come noto uno dei fattori-chiave dello sviluppo contemporaneo sotto diversi punti di vista. In primo luogo poiché esso garantisce funzioni di accessibilità e collegamento tra territori e aree del pianeta più o meno centrali o periferiche, ponendole in condizione di operare scambi e relazioni strategiche in tempi e a prezzi vantaggiosi. Oltre ad essere un servizio fondamentale per la circolazione di persone e beni (e svolgere, come si dice, una funzione "derivata" a vantaggio degli insediamenti umani e produttivi presenti nello spazio), l'attività di trasporto nelle sue molte articolazioni tecnologiche e funzionali è però anche un importante settore economico in sé, partecipe delle prospettive di crescita e qualificazione del capitale sociale, produttivo e professionale dell'Europa; tale può essere considerato tanto dal punto di vista del valore aggiunto prodotto (4,6% del PIL europeo), quanto dell'occupazione di addetti (circa 10 milioni, pari al 4,5% della forza lavoro continentale)⁴.

Essendo inoltre più del 68% degli europei residenti in ambito urbano, la condizione di mobilità delle città è poi particolarmente importante per la crescita attuale e futura.

Data l'alta percentuale di attività che si svolgono nei poli urbani (vi si genera l'85% del PIL dell'Unione), i problemi con le infrastrutture di trasporto in tali aree possono portare gravi conseguenze economiche. Di fatto la congestione stradale, presente dentro e nell'intorno delle città determina, nel continente, ritardi, insufficienze e perdite stimate in quasi 100 miliardi di euro ogni anno, cifra pari all'1% del PIL complessivo dell'UE. Una parte rilevante di tali disfunzioni (code, ingorghi stradali) si riflette anche in consumi energetici eccessivi e in costi per famiglie e imprese, in ragione anche di modelli di spostamento in cui il motore tradizionale, a benzina e gasolio, continua ad essere usato in dimensioni enormi e oggi forse non più sostenibili (nel continente secondo le più recenti stime Eurostat⁵ si consumano circa 283.580 Ktoe l'anno di carburante per trasporti, qualcosa come 500 miliardi di euro di valore, a stare molto prudenti).

In considerazione di questi problemi dunque, muovendo in una logica volta a tenere insieme competitività e sostenibilità dei territori, l'UE si è interessata negli anni sempre più alla dimensione urbana dei trasporti, prima con lo specifico *Piano d'azione* del 2009 (messa in atto delle indicazioni emerse dal *Libro Verde* sul

⁴ Report a cura della Commissione UE (DG MOVE, Transport Research and Innovation Portal) dal titolo *Employment in the EU transport sector: Communicating transport research and innovation*, Lussemburgo, 2013 (per riferimenti vedi al sito web: www.transport-research.info).

⁵ Cfr. Commissione UE, *Statistica pocketbook 2013, EU Transport in figures* (<http://ec.europa.eu/transport>). L'acronimo ktoe indica 1.000 tonnellate equivalenti di petrolio.

trasporto urbano *nel 2007*) e inoltre, di recente, con il "*Libro bianco "sui trasporti 2011"*, con cui ha fissato le linee strategiche di evoluzione del settore, definendo in particolare precisi obiettivi da raggiungere, di tipo tecnologico ed organizzativo, per avvicinarsi al 2030, e poi al 2050, ad avere città meno inquinante e funzionali dal punto di vista del traffico e della mobilità collettiva.

Il raggiungimento di questi obiettivi richiede a ben vedere una conoscenza dettagliata dei problemi incontrati dai cittadini che si spostano regolarmente in area urbana e il sostegno potenziale di differenti approcci di risposta ai problemi. In questo senso le recenti indagini "Eurobarometro", commissionate dalle diverse Direzioni Generali della Commissione Europea (DG Mobilità e dei Trasporti, DG ambiente) offrono indicazioni di notevole interesse su cui può essere utile soffermare l'attenzione al fine di precisare inclinazioni e linee di condotta collettive su cui fare leva per impostare opportuni percorsi di cambiamento.

Di particolare interesse sono i risultati del recente sondaggio dal titolo "Atteggiamenti degli europei nei confronti della mobilità urbana" (*Speciale Eurobarometro 460, dicembre 2013*)⁷ che abbiamo provato a rileggere ed elaborare, al fine di allargare l'analisi "della domanda" al campo continentale e trarre indicazioni di confronto tra i 28 Paesi dell'Unione.

Intanto va notato un primo dato di opinione generale. Poco meno di quattro europei su dieci, interrogati nel corso del 2013, sostiene di incontrare problemi di mobilità urbana: esattamente il 38% dei rispondenti al sondaggio dichiara di avere "spesso" o almeno "qualche volta" difficoltà nell'accedere ad attività, beni e servizi a causa del traffico e della congestione stradale. Una percentuale non di poco conto, anche se la maggioranza (oltre il 60%) di coloro che si spostano in città sostiene di non incontrare mai o raramente problemi di questo tipo.

Come si può vedere entrando nel dettaglio dei risultati nazionali⁸, a specifica domanda (**Graf. 17**) la percentuale di quanti nel nostro Paese dichiarano di fare fatica, spesso o qualche volta, a raggiungere le mete fondamentali è molto più alta di quella rilevabile nella media europea (59% contro 38%). La difficoltà di accesso alle attività urbane, sempre a quanto rilevato dall'indagine, è presente nel "vissuto" quotidiano degli italiani il doppio di quanto non lo sia tra i tedeschi o tra gli inglesi (30% e 27%), addirittura tale esperienza negativa – che ha a che fare più o meno direttamente con l'esercizio del "diritto alla mobilità" – è oltre tre volte superiore a quella indicata da danesi, svedesi e finlandesi (i quali esprimono rispettivamente "solo" il 18%, il 15% e l'11% di indicazioni problematiche).

⁶ Vedi *Libro Bianco sul futuro dei trasporti entro il 2050* dal titolo: *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* (COM (2011) 144 definitivo).

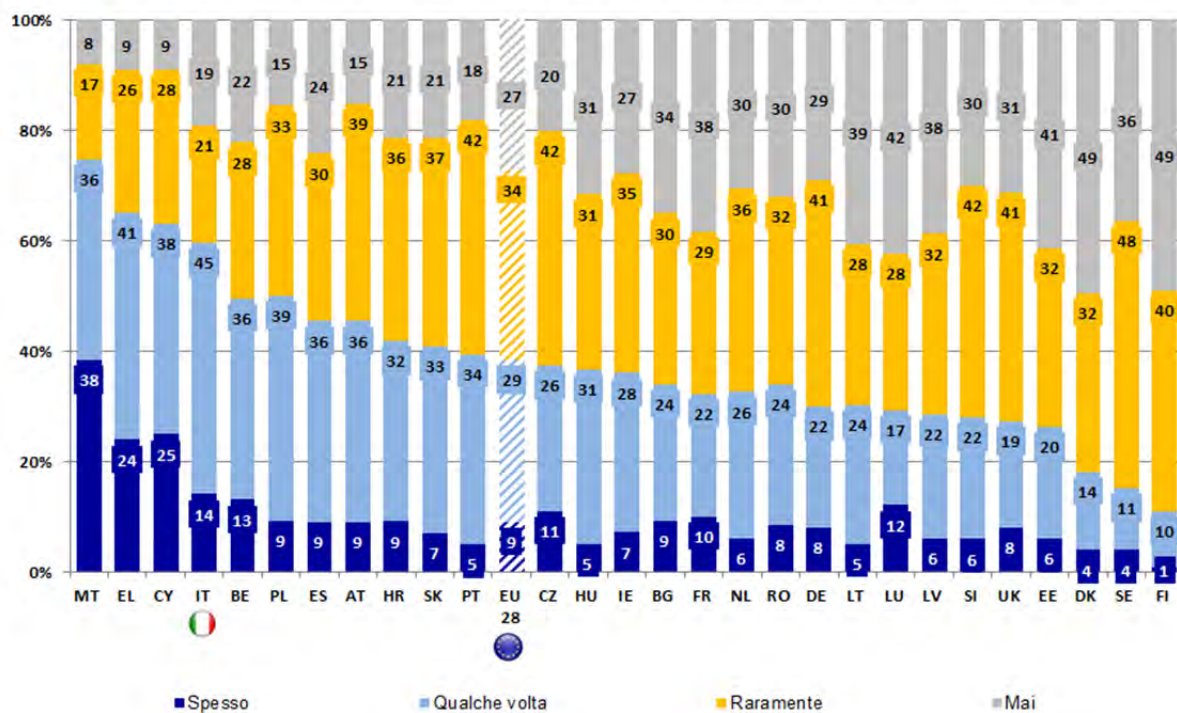
⁷ Indagine commissionata dalla Commissione (DG Mobilità e Trasporti e coordinata dalla DG Comunicazione) e condotta da TNS Opinion & Social network in 28 Stati membri dell'Unione europea tra il 24 maggio e il 9 giugno 2013.

Per maggiori informazioni vedi http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm.

⁸ L'indagine complessivamente ha coinvolto 27.680 individui nell'intero continente (UE 28); il campione italiano è costituito da 1.025 interviste.

Graf. 17 - L'intensità dei problemi di accessibilità nei Paesi UE

QD3 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

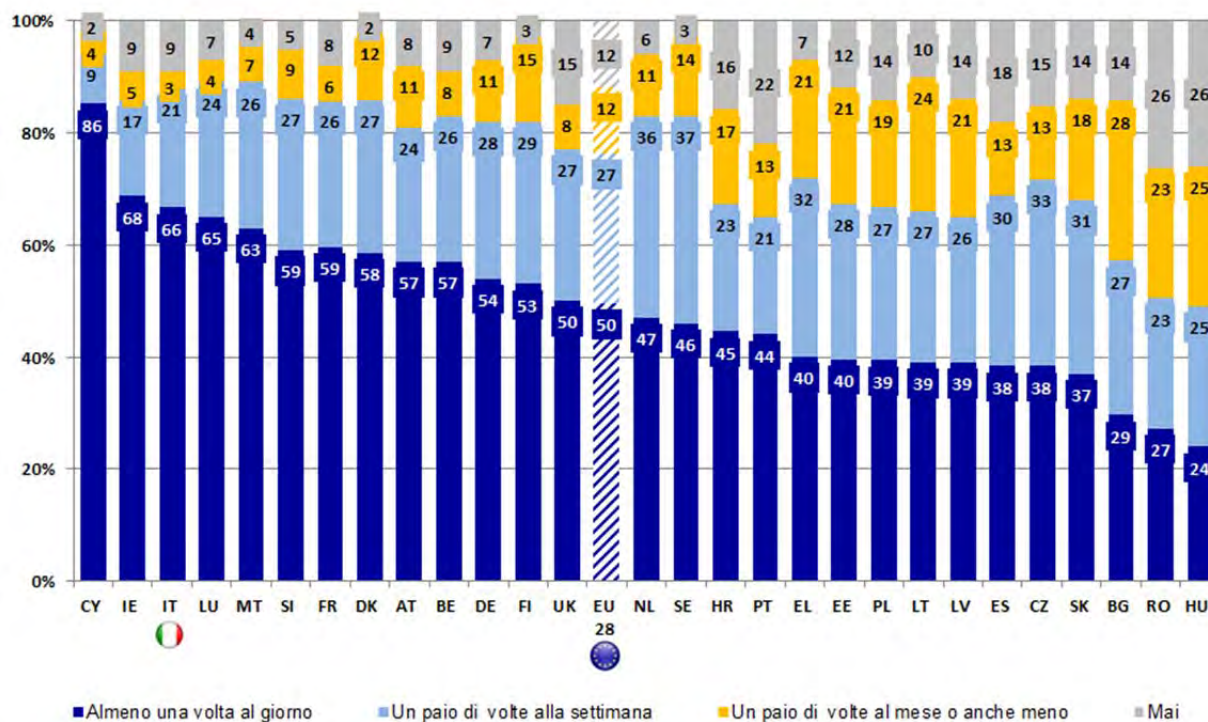
Tale primo punto di diversità è molto indicativo e trova altre conferme nell'analisi della percezione degli specifici problemi di tipo sociale e ambientale connessi alla mobilità. Ad esempio l'inquinamento atmosferico è un costo altissimo rilevato un po' in tutte le latitudini e, insieme alla congestione, rappresenta l'argomento di maggiore preoccupazione per i cittadini dell'Unione: l'81% degli europei considera l'inquinamento dell'aria un problema molto o abbastanza importante, ma è dello stesso parere ben l'88% degli italiani interpellati. Con altrettanta gravità è vista la questione degli incidenti: preoccupa il 73% dei rispondenti in Europa e addirittura l'84% di quanti si sono espressi nel nostro Paese. Differenze di accenti critici si notano anche sulle altre questioni relativamente "meno pressanti" poste a sondaggio: in una percentuale solo poco più bassa (rispettivamente il 74% nel continente e l'80% in Italia) gli indagati percepiscono come problema molto o abbastanza serio l'eccessiva onerosità dei costi viaggio (spese per servizi e attività di trasporto) e il rumore (72% delle risposte in UE e 81% in Italia).

L'analisi delle risposte fornite circa le abitudini di viaggio degli abitanti dei 28 Paesi UE offre tuttavia indicazioni di confronto ancora più utili allo scopo di precisare il posizionamento dell'Italia, in particolare rispetto alle "scelte modali" e alla tipologia di mezzi di spostamento utilizzati dai cittadini.

Innanzitutto va detto che esistono sostanziali differenze rispetto all'importanza dell'automobile nelle decisioni di viaggio (**Graf. 18**).

Graf. 18 - Frequenza di utilizzo dell'automobile. Vari Paesi UE

QD1.1 Quanto spesso...? Usa l'auto (come guidatore o passeggero)



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

La porzione di quanti sostengono di usare l'auto ogni giorno ad esempio a Cipro (85%) è assai più alta (è il triplo circa) rispetto a quella rilevata in Ungheria (24%), Romania (27%) o Bulgaria (29%). Alte percentuali di utilizzatori dell'auto si hanno anche tra i rispondenti in Irlanda (68%), Italia (66%) e Lussemburgo (65%).

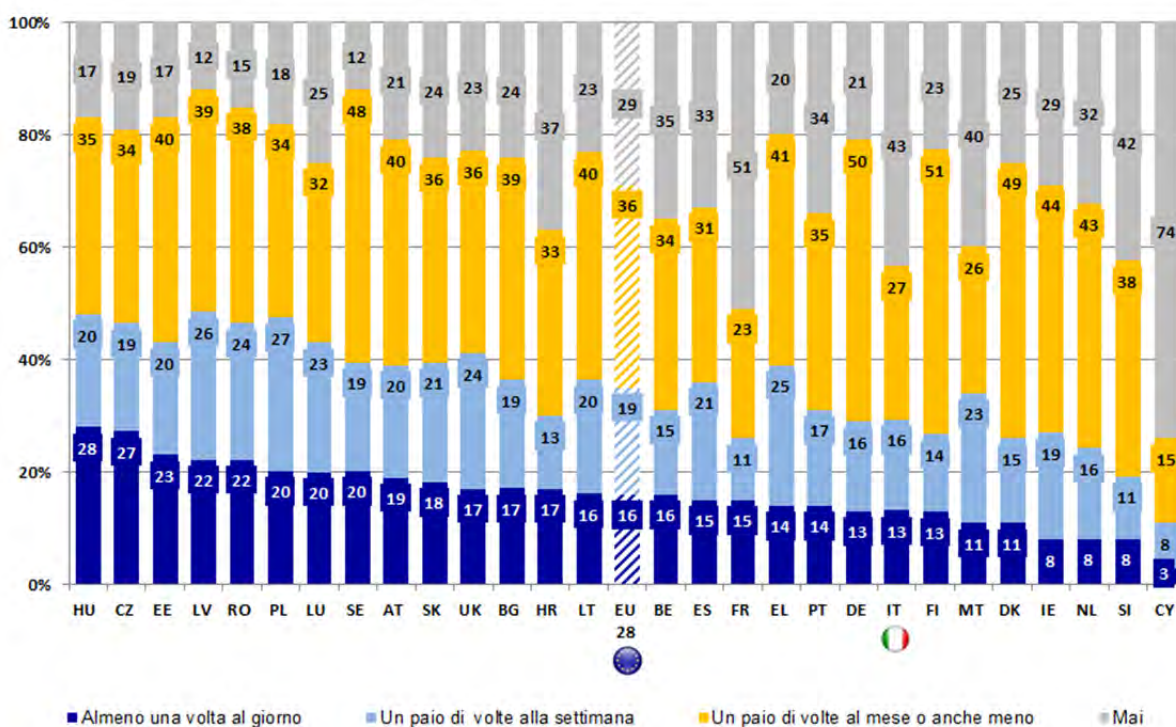
Abbondantemente sopra il dato UE28 si trovano anche importanti Paesi centroeuropei come Francia (il 59% degli intervistati dichiara di usare l'auto almeno una volta al giorno), Austria (57%), Belgio (57%) e Germania (54%); in quest'ultimo caso la percentuale di ricorso alle quattro ruote è una media di propensioni molto diverse espresse nelle regioni storiche del Paese: la quota di utilizzatori dell'auto è assai più contenuta nella Germania dell'Est (41%) che non nella parte Ovest della nazione (58%).

L'Italia è dunque in una nutrita compagnia di realtà nazionali dove l'auto assolve in misura predominante il compito di soddisfare le esigenze di viaggio quotidiane con mezzi di trasporto (escluso quindi gli spostamenti a piedi di più corto raggio). A parità di altri parametri, lo sbilanciamento verso il motore privato è ancora più consistente nel nostro Paese, a paragone di quanto rilevato altrove, se si considera che addirittura il 51% degli italiani dichiara di servirsi dell'auto più volte al giorno (la media UE28 come detto è del 35%) e un altro 13% sostiene di essere utilizzatore quotidiano delle due ruote a motore (contro il 5% rilevato a scala continentale).

E' importante in ogni caso leggere in modo combinato il ricorso alle altre modalità, per avere un panorama più definito di indicazioni sui livelli di "sostenibilità" raggiunti dai modelli di spostamento adottati dai cittadini. A partire dall'analisi riguardante la frequenza di uso dei mezzi collettivi, dove troviamo in posizioni di vertice (**Graf. 19**) tutti i Paesi dell'Est (le percentuali di ricorso al Tpl sono ovunque sopra la media, con punte record in Ungheria e Repubblica Ceca), per proseguire poi con l'analisi del grado di utilizzo diffusione del pedale o del ricorso agli spostamenti a piedi, che vede il grosso del Centro-Nord Europa (primo caso) e la maggior parte delle nazioni mediterranee e dell'Est (secondo caso) molto più avanti dell'Italia.

Graf. 19 - Frequenza di utilizzo del trasporto pubblico. Vari Paesi UE

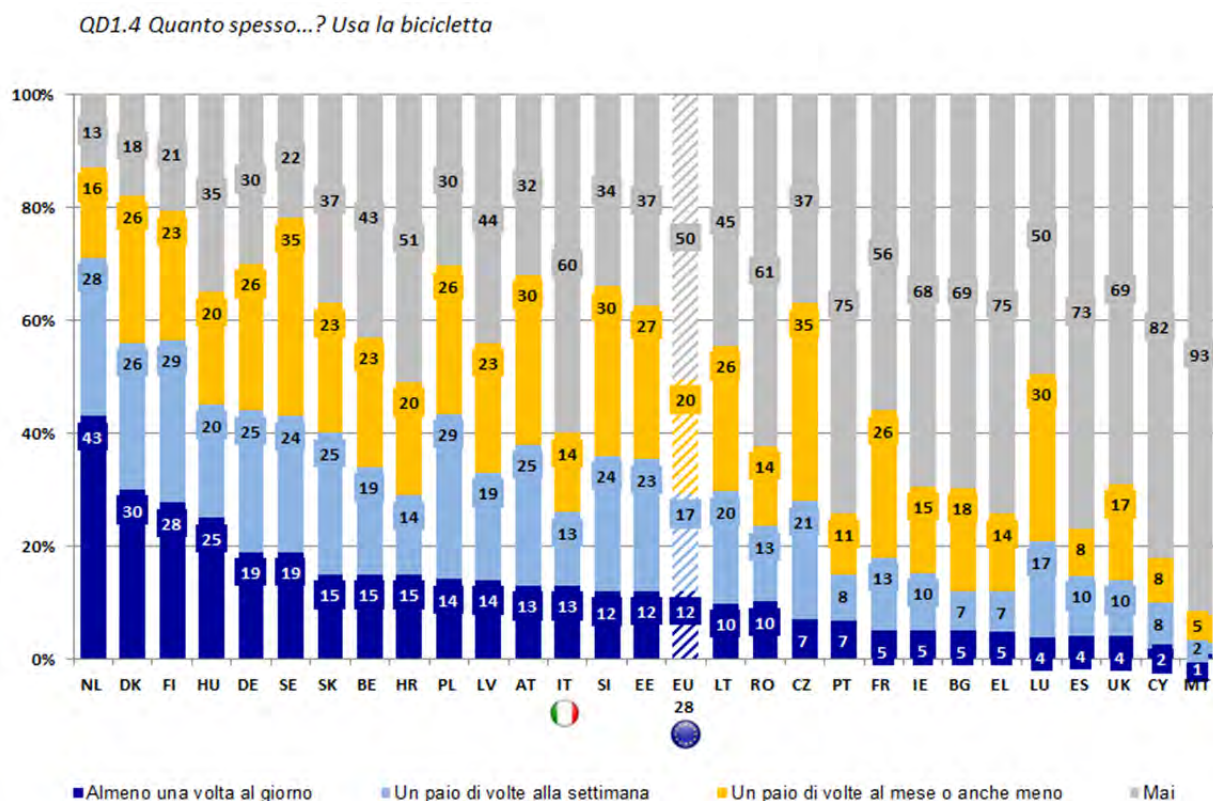
QD1.2 Quanto spesso...? Usa il trasporto pubblico



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

In particolare (**Graf. 20**) l'uso della bicicletta è certamente un'abitudine quotidiana specie per gli abitanti dei Paesi Bassi (il 43% del campione di olandesi indagato dichiara di pedalare almeno una volta al giorno e addirittura il 32% sostiene di spostarsi più volte al giorno), e inoltre per quelli di Danimarca (30% di ciclisti quotidiani), Finlandia (28%) e Ungheria (25%). Germania e Svezia (entrambe al 19%) rientrano ugualmente in questo gruppo di Paesi la cui popolazione risulta spiccatamente orientata verso le due ruote a pedale.

Graf. 20 - Frequenza di ricorso al pedale. Vari Paesi UE



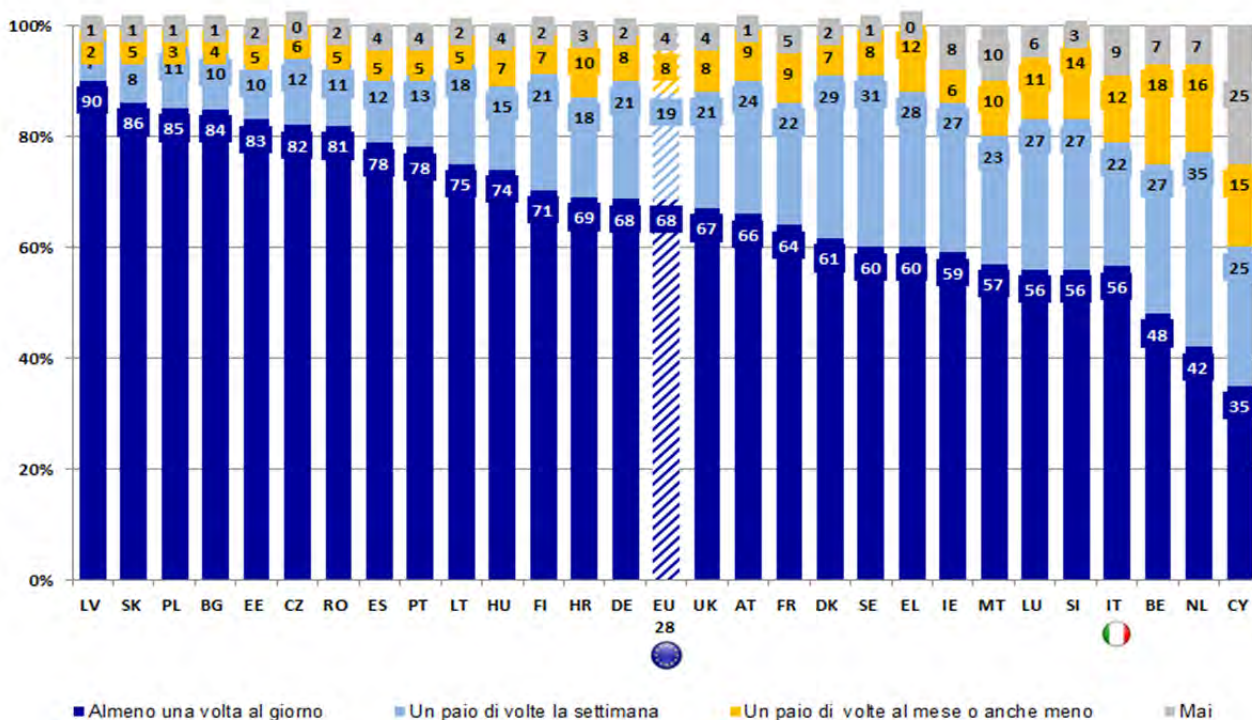
Fonte: Elaborazione Isfort su dati CE-Eurobarometro, dicembre 2013

L'Italia al riguardo si colloca di poco sopra la medie UE28 (12%), facendo meglio di Francia (5%), Regno Unito (4%) e Spagna (4%) ma con un'altissima percentuale di rispondenti (60%) che dichiara di non usare in alcun modo il pedale per spostarsi.

Stando sempre alle risposte fornite a livello di singoli Stati, tra i contesti dove si cammina di più (**Graf. 21**) troviamo ancora un nutrito gruppo di realtà del Settentrione e dell'Est europeo, come Lituania (il 90% dei cittadini dichiara di muoversi a piedi tutti i giorni), Slovacchia (86%), Polonia (85%), Bulgaria (84%), Estonia (83%) e Repubblica Ceca (82%).

Graf. 21 - Frequenza del camminare. Vari Paesi UE

QD1.5 Quanto spesso...? Va a piedi



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

L'Italia compare anche in questo caso nella parte bassa della graduatoria risultante dalla disposizione dei cittadini (56% di rispondenti che dichiara di camminare almeno una volta al giorno contro una medie UE del 68%) e chiude il gruppo dei "sedentari", vale a dire degli europei più riluttanti a muoversi con le proprie gambe, insieme agli abitanti di Belgio (48%), Paesi Bassi (42%) e Cipro (addirittura un quarto dei rispondenti dichiara di non camminare mai).

Provando a ragionare in termini di priorità d'intervento, da quanto emerso dall'indagine è chiara l'esistenza nel nostro Paese di ampi margini di crescita di tutte e tre le forme di spostamento alternative all'auto.

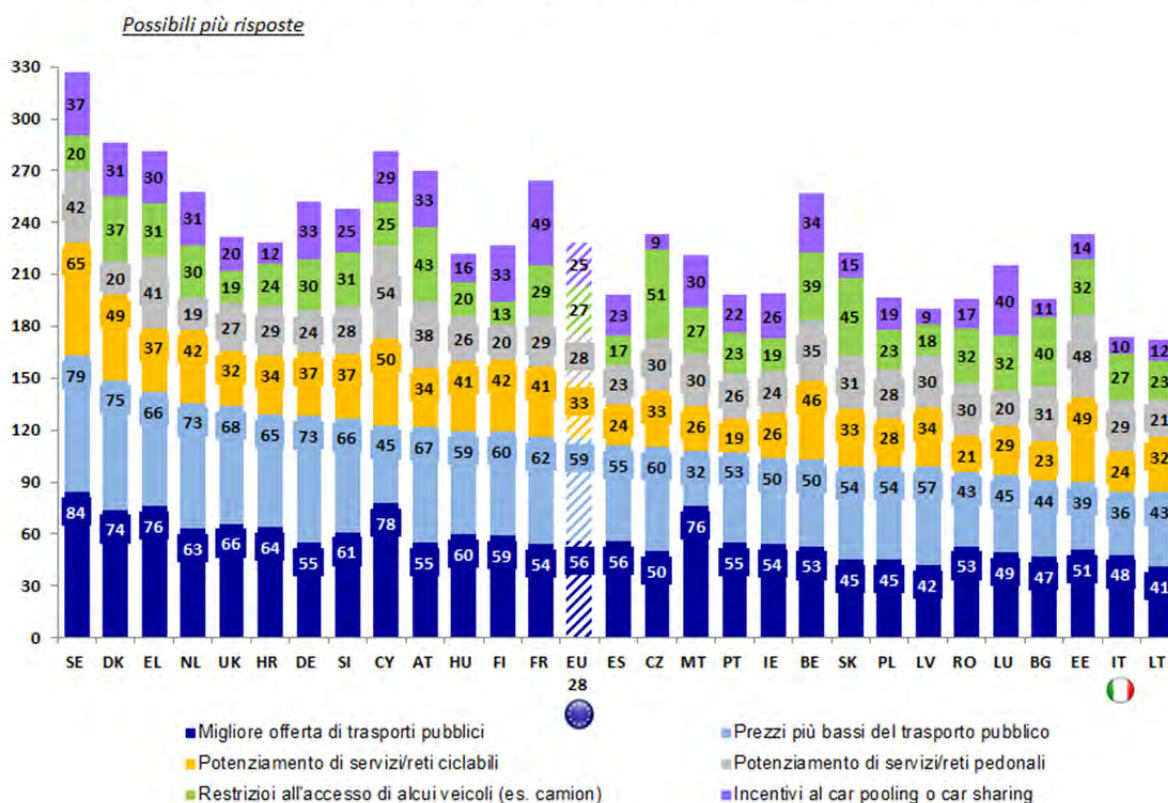
Certamente tale necessità merita di essere meglio circostanziata anche con riferimento a disposizioni diverse dal solo orientamento della "domanda" qui proposto (chiamando in causa le caratteristiche date dei sistemi urbani, l'entità delle dotazioni strumentali, le modalità di intervento sulle condizioni di offerta, ecc.). Non è secondario però notare una specifica inclinazione degli italiani sugli indirizzi concreti da prendere a livello amministrativo e di politiche urbane, con alcune differenze nei giudizi espressi che indicano il prevalere di un sostanziale e

preoccupante “scetticismo” sulle effettive possibilità che alcune misure riescano a migliorare la situazione del traffico e dei trasporti in città.

I particolari del confronto (**Graf. 22**) risaltano specie il fatto che le opzioni più comuni in Europa, pur ricevendo un un'evidente apprezzamento anche nel nostro Paese (le proposte di adeguamento del Tpl restano quelle più scelte), sono tuttavia indicate dagli italiani con minore fiducia. Migliorare l'offerta di linee pubbliche è giudicato utile ad esempio dal 48% del campione nazionale contro il 56% dei rispondenti nel continente, mentre sostiene tale ipotesi di intervento addirittura l'84% degli svedesi, il 76% dei greci, il 74% dei danesi, oltre il 60% di Inglesi, olandesi e croati, ecc... In particolare la riduzione del prezzo dei servizi pubblici è da noi considerata molto meno prioritaria: 36% contro 59% di media in UE. A preferire misure di adeguamento dei costi del Tpl sono paesi come Svezia, Danimarca, Regno Unito, Germania insieme ad alcune realtà come la Grecia e Slovenia in cui si scorgono probabilmente di più gli effetti della crisi.

Graf. 22 – Giudizio sulle misure. Vari Paesi UE

QD6. Quale delle seguenti misure potrebbero migliorare la mobilità in città? RISPOSTE PIU' FREQUENTI



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

In merito alle altre misure, lo sviluppo della mobilità pedonale prevale nei giudizi degli italiani sull'impegno nei confronti della bicicletta (29% vs 24%), mentre in pochi in Italia guardano con fiducia alla diffusione di tipologie di servizi come il "car sharing" e il "car pooling", al contrario molto apprezzati in Paesi anche vicini dell'Europa centrale (Francia, Germania, Austria, Lussemburgo, Belgio). Altrettanto a grandi linee si può dire che il potenziamento dei servizi ciclabili è preferito in realtà già molto orientate al pedale (Svezia, Danimarca, Belgio) insieme a contesti più in ritardo (Cipro, Estonia) dove è però forse già maturata una cultura di attenzione verso il mezzo a due ruote al momento non rilevabile nelle stesse proporzioni altrove, almeno a livello di opinione diffusa (proprio in Italia, insieme al Portogallo, Spagna, Romania, Bulgaria, Malta, Irlanda).

E' probabile in generale che il "fatalismo" manifestato da noi sia da imputare a più fattori concomitanti, compresa l'esistenza di una maggioranza solida di affezionati all'auto (famoso e intaccabile "zoccolo duro" di amanti del motore). Dovrebbe far riflettere però l'eventualità che tale atteggiamento nazionale in parte rifletta anche un senso di frustrazione per le molte riforme e occasioni mancate di questi anni. Da qui deriverebbe non solo il giudizio critico sulle misure "tradizionali" di livello locale, ma anche la relativa maggiore apertura verso azioni sovranazionali (applicazione di standard e più stretti vincoli normativi UE) e, inoltre, il favore espresso per "innovazioni" industriali o per sperimentazioni socialmente orientate, in grado di accompagnare in modo inedito lo sviluppo di abitudini di mobilità maggiormente in linea con la qualità urbana.

Gli italiani a ben vedere, infatti, appaiono in media relativamente più "confidenti" degli europei circa i progressi nel campo delle tecnologie dei trasporti (apprezzano in prospettiva specie l'auto elettrica), attribuiscono buone "chance" di successo alle campagne di sensibilizzazione pubblica così come all'applicazione di disincentivi, anche economici, al fine di incoraggiare necessarie evoluzioni nei comportamenti di guida e acquisto dei cittadini⁹.

⁹ Restrizioni mirate alla sosta e al transito di alcune tipologie di veicoli, forme di controllo della velocità, applicazione selettiva di costi aggiuntivi per l'uso del motore in particolari fasi della giornata, ecc..