



*“DOVE VANNO A FINIRE I
PASSEGGERI?”*

**3° Rapporto
sulla mobilità urbana in Italia**

Roma, 2 marzo 2006

Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro di Isfort diretto da Carlo Carminucci. In particolare, Carlo Carminucci ha redatto la sezione introduttiva e la prima parte del Rapporto; Luca Trepiedi ha redatto la seconda parte del Rapporto; Eleonora Pieralice ha curato le elaborazioni statistiche e l'apparato grafico-tabellare. Si ringraziano Emanuele Proia e Francesca Pico di ASSTRA per l'assistenza fornita al gruppo di lavoro nel corso della preparazione del Rapporto.

INDICE

Nuovo ciclo della domanda, vecchi problemi per il trasporto urbano (<i>considerazioni di sintesi</i>)	Pag.	1
PARTE PRIMA		
Alle soglie di un nuovo declino strutturale?	“	8
1. Una domanda in espansione	“	9
2. Ritorna il monopolio dell'auto	“	13
3. L'“altra” mobilità da promuovere: il ciclopeditone e le combinazioni modali	“	21
4. C'è ancora voglia di trasporto collettivo, nonostante tutto	“	24
5. L'analisi di segmentazione: si rafforza il peso degli spostamenti per tempo libero	“	31
6. L'autobus alla prova della qualità	“	36
7. I cittadini e le politiche di contrasto all'inquinamento e al traffico, tra entusiasmo e disincanto	“	43
PARTE SECONDA		
L'offerta di trasporto urbano, tra nuove <i>chance</i> e segnali di mancata crescita	“	50
1. Premessa: i principali contenuti dell'indagine	“	51
2. Un settore sostanzialmente fermo al 2002	“	54
3. Il potenziale di offerta: lo stop inaspettato delle grandi città, continua a perdere terreno il Sud	“	58
4. <i>Performance</i> e costi dei servizi all'utenza: un sistema sempre più polarizzato?	“	62
5. L'impegno per la qualità e l'innovazione del parco circolante: lo sforzo c'è (e qualcosa si vede)	“	66

Nuovo ciclo della domanda, vecchi problemi per il trasporto urbano *(considerazioni di sintesi)*

“Il punto di chiusura della riflessione porta allo snodo cruciale della scarsità di risorse disponibili per investire nel trasporto pubblico urbano, snodo sul quale con voci sempre più forti e convergenti i protagonisti del settore richiedono attenzione istituzionale. E’ in gioco la possibilità di rimettere in moto un sistema della mobilità collettiva da troppo tempo stretto tra l’affannosa risposta alle emergenze quotidiane e il rischio di un nuovo declino strutturale”.

Con queste righe si concludevano le considerazioni di sintesi del Secondo Rapporto sulla mobilità urbana in Italia del 2005. Riproporle ora, in apertura del Terzo Rapporto, risponde certo all’esigenza di assicurare continuità alla riflessione, ma vuole soprattutto richiamare l’attenzione sulla prospettiva evocata del nuovo declino strutturale del settore. Se un anno fa tracciare quella linea di orizzonte poteva essere un punto di caduta naturale, anche un po’ “retorico”, a conclusione di un’analisi che coglieva una situazione di profonda *impasse* del trasporto urbano, oggi il grido di allarme assume contorni molto più precisi e la stessa visione pessimistica sul futuro riguarda il breve periodo, piuttosto che il medio-lungo.

Cosa è successo dunque nel 2005 sul fronte della domanda di mobilità urbana, tanto da generare questi livelli di preoccupazione?

A differenza del biennio precedente, il composito quadro dei comportamenti, delle propensioni e delle valutazioni dei cittadini verso la mobilità e il trasporto urbano nel 2005 si è fortemente dinamizzato, mettendo in rilievo nuove tendenze evolutive e dando impulso a sviluppi embrionali già manifestati negli anni scorsi.

In particolare, almeno cinque rilevanti linee “di movimento” devono essere sottolineate.

Innanzitutto, torna a crescere la domanda di mobilità nel suo complesso. Il numero indice relativo all’ammontare degli spostamenti effettuati dalla popolazione italiana in un giorno medio feriale (base 100 al 2000) passa da 94,7 del 2004 a 97,7 del 2005, attestandosi sul livello più alto dal 2000. In valori assoluti il numero complessivo di viaggi in un giorno medio feriale aumenta dai quasi 120 milioni del 2004 agli oltre 128 milioni del 2005 (+3,3%), con una

particolare accelerazione nello scorcio conclusivo dell'anno (+11,2% nel quarto trimestre rispetto al trimestre corrispondente del 2004). E' presumibile che questa ripresa della domanda si iscriva nel miglioramento complessivo della congiuntura economica, o comunque delle aspettative, a partire dal secondo semestre del 2005, come lascia intendere il significativo aumento della componente di mobilità per il tempo libero. Gli spostamenti in ambito urbano seguono una linea del tutto divergente e diminuiscono nettamente nel 2005 in raffronto al biennio precedente. Ma non è un dato incoerente. Le percorrenze crescono in numero e in lunghezza, la domanda è espansiva, si torna alla logica del "viaggio" dopo anni di estrema frammentazione dei comportamenti di mobilità: di conseguenza, ci si sposta di più fuori dai confini comunali e lo spazio urbano cede quote di concentrazione del trasporto in termini sia assoluti che relativi, mantenendo comunque un'incidenza altissima, pari ad oltre il 75% del totale dei viaggi.

Il secondo elemento chiave di evoluzione del quadro va ricercato nella ripartizione modale, dove si legge un forte recupero della quota dell'automobile che passa dal 78,9% degli spostamenti urbani assorbiti nel 2004 all'81,9% del 2005, a scapito soprattutto dei mezzi pubblici nel loro complesso, attestati a poco più del 10% del mercato (-2,1% rispetto al 2004). L'automobile quindi torna a monopolizzare il mercato della mobilità urbana, dopo alcuni anni di modesto arretramento. La ripresa delle "quattro ruote" trova peraltro conferma nei dati sulle immatricolazioni di nuove autovetture, in crescita sostenuta da metà del 2005. Il miglioramento seppur lieve delle aspettative economiche generali produce evidentemente un effetto amplificato su questo segmento dei consumi, grazie anche alla leva degli strumenti di finanziamento a cui si fa sempre più ricorso (credito al consumo) o alla diffusione di mezzi a minor consumo energetico (motori diesel).

La tendenza al rilancio dell'auto e al declino del mezzo pubblico - si arriva così al terzo punto - è vera soprattutto nei centri minori, mentre nelle medie e grandi città il trasporto pubblico mantiene sostanzialmente le proprie quote. Prende quindi forma una dicotomia nei modelli di mobilità urbana tra piccole e grandi città, rispetto all'utilizzazione del trasporto collettivo. E' presumibile che nei contesti urbani di maggiore dimensione una consapevolezza più diffusa dei cittadini sugli effetti devastanti del traffico privato, sperimentati ogni giorno nelle diverse facce della invivibilità - inquinamento e costi della congestione, ma anche incidentalità e deterioramento del paesaggio urbano - si saldi con le misure anche drastiche di divieto/disincentivo all'utilizzo del mezzo privato, soprattutto a protezione dei centri storici, assicurando una tenuta del trasporto pubblico pur in assenza di miglioramenti percepiti della qualità del servizio. Nei

centri minori non c'è invece nessuna combinazione virtuosa tra modifiche degli stili di mobilità, maggiore penetrazione delle culture "eco-compatibili" e politiche anche ruvide di contrasto del traffico. Il risultato, tutto in negativo, è una plastica e accentuata rappresentazione della positiva corrispondenza tra ripresa economica (o aspettative della ripresa) e uso dell'automobile.

Un ulteriore pericoloso fronte, come accennato appena sopra, si sta aprendo sul tema della qualità dei servizi di trasporto pubblico.

Due indicatori dal monitoraggio "Audimob" ne offrono una dimostrazione inequivocabile:

1. il fattore "qualità", nell'accezione stretta del comfort di viaggio, è più incidente rispetto al passato tra le motivazioni di non-scelta del mezzo pubblico. Restano comunque largamente prevalenti le ragioni legate alla disponibilità del servizio, all'accessibilità/comodità di fruizione, alla rapidità del viaggio, tutti fattori sui quali il trasporto collettivo non riesce strutturalmente ad essere competitivo;
2. peggiorano i livelli di soddisfazione per alcune tipologie modali, in particolare l'autobus/tram e il treno locale, e non in misura marginale. Nello specifico il giudizio relativo all'autobus/tram scende per la prima volta nelle medie e grandi città sotto la sufficienza (5,88 in scala 1-10), con una sensibile sforbiciata rispetto al 2004 (6,04) e, ancora di più, rispetto al 2003 (6,29). L'enfasi posta sul risultato medio complessivamente negativo non deve tuttavia far dimenticare che la maggior parte degli intervistati (il 64%) assegna un punteggio comunque positivo al servizio urbano. Anzi, rispetto al 2004 si è allargata la fascia dei "molto soddisfatti" (il 18% assegna punteggi da 8 a 10, contro l'11,8% del 2004), ma in senso opposto si sono anche ampliate le percentuali dei "poco soddisfatti" e soprattutto di chi non è "per niente soddisfatto" (punteggi da 1 a 3), segmento che raddoppia il proprio peso passando dal 5,9% del 2004 all'11,4% del 2005.

Guardando ai singoli requisiti del servizio, il deterioramento percepito delle prestazioni è generalizzato, con punte di criticità relative alla disponibilità di spazio e affollamento, al comfort e pulizia dei veicoli, alla regolarità e puntualità delle corse, al costo dei biglietti e degli abbonamenti (che sconta un effettivo aumento delle tariffe registrato in diverse città). E si denuncia anche un peggioramento dell'offerta nella frequenza/numero delle corse, a conferma di un disagio dal lato dell'utenza sulla capacità di copertura del servizio nei medi e grandi centri. Per inciso, è da osservare che nelle piccole città, dove più forte è stata la caduta delle quote di mercato del trasporto pubblico, la soddisfazione si mantiene sui livelli del 2004, mentre nelle medie e grandi - dove il trasporto pubblico "tiene" - il peggioramento degli indici è molto netto (ulteriore indizio che nelle aree metropolitane è più difficile "uscire" dal mezzo pubblico?).

Un'ultima linea di torsione nelle dinamiche del 2005, che qui preme sottolineare, riguarda gli atteggiamenti e le valutazioni dei cittadini verso le politiche per la mobilità sostenibile.

Da un lato i livelli di adesione alle misure di contrasto al traffico e all'inquinamento restano altissimi, in particolare per le agevolazioni a favore del trasporto pubblico (sconti per gli abbonamenti, corsie preferenziali) e per le limitazioni della circolazione delle auto. Dall'altro lato, qualche incrinatura nell'omogeneità dei giudizi favorevoli inizia ad affiorare. Ad esempio torna una forte contrarietà verso tariffe e pedaggi finalizzati a disincentivare l'utilizzazione dell'auto, quali il *road pricing* e il *park pricing*, misure sulle quali le valutazioni registrate nel 2004 sembravano essere più possibiliste. E soprattutto tende a peggiorare in modo vistoso il giudizio verso l'azione amministrativa nella lotta all'inquinamento da traffico, così come si estende lo scetticismo verso alcuni provvedimenti specifici (ad esempio la circolazione a targhe alterne).

D'altra parte, anche il monitoraggio condotto sul versante dell'offerta (un significativo campione di 46 aziende di trasporto pubblico aderenti ad ASSTRA e operanti nelle città di media e grande dimensione) evidenzia per il periodo 2002-2004 una strutturale difficoltà di sviluppo del settore.

La produzione chilometrica riscontrata al 2004 nelle 46 aziende del campione è praticamente ferma ai valori del 2002 (832 milioni di bus-km erogati nel 2002, 831 milioni nel 2004) e si rileva un modestissimo incremento di utenti (+2 milioni annui pari allo 0,1% in più). Calano invece di qualche punto percentuale sia i dipendenti totali (-2,1%), sia il numero di mezzi in dotazione delle aziende (-1,3%), a segnalare un recupero di efficienza che può essere annoverato tra i risultati di gestionali positivi del periodo, insieme agli investimenti in nuovi autobus, che hanno portato un sensibile ringiovanimento della flotta e la conversione ecologica dei mezzi.

Nonostante gli sforzi evidenti compiuti dagli operatori, pure riscontrabili nella crescita del fatturato (+6,7%), dei ricavi da traffico (+6,3%) e del volume di ammortamenti (investimenti effettuati) (+8,7%), il sistema permane però complessivamente in perdita e non si riscontrano segnali in contro tendenza. In media, l'indice di copertura dei servizi (ricavi da traffico su costi operativi al netto degli ammortamenti) rimane invariato al livello medio del 30%, ancora lontano dunque dall'obiettivo del 35% che era stato prefigurato dai complessi processi di riforma e liberalizzazione del settore per l'avvio del nuovo millennio.

Al di là di alcune cause concomitanti di questa difficoltà di sviluppo del mercato - come la frammentazione su base territoriale delle imprese o la perdurante fase di incertezza normativa sull'affidamento dei servizi e sui regimi di gara che rende difficile la partenza di una nuova fase di programmazione dell'offerta - l'analisi sembra confermare che il blocco dei trasferimenti in atto nel trasporto pubblico urbano e metropolitano è, come da più parti osservato, fortemente incoerente con il quadro reale di operatività delle imprese. Il potenziale del comparto è inoltre frenato dal particolare contesto di produzione e competizione, per cui l'innovazione organizzativa e l'"attrattività" idonee a garantire maggiore possibilità di remunerazione alla mobilità collettiva sembrano poter passare solo per risposte pubbliche capaci di rimuovere le debolezze strutturali del settore e di investire in ambiti urbani in genere poco orientati al trasporto pubblico (con quale eccezione).

Il quadro di sintesi rapidamente tratteggiato presenta dunque diversi punti problematici, sia dal lato della domanda, sia dal lato dell'offerta.

I processi di ricomposizione del mercato nel 2005 sembrano aver spazzato in un solo anno i leggeri progressi del trasporto pubblico registrati tra il 2000 e il 2004, i quali evidentemente erano determinati più dalle difficoltà congiunturali che da miglioramenti quantitativi e qualitativi dell'offerta, da politiche amministrative di promozione di modelli alternativi di trasporto - molte sperimentazioni in corso, ma ancora poco incisive e capillari¹ - o da modifiche negli "stili" di mobilità dei cittadini.

Proprio questo rilievo negativo sugli stili di mobilità dei cittadini rischia di vanificare le potenzialità di risposte costruite "dal basso". Nel biennio precedente la larga e crescente adesione dei cittadini verso le politiche di difesa dei centri storici dal traffico, di razionalizzazione e disincentivazione del trasporto individuale, di sviluppo dei servizi pubblici e della mobilità lenta, lasciava intendere che una nuova alleanza tra comunità locale, istituzioni e aziende di trasporto in favore della sostenibilità potesse fondarsi proprio a partire dal comune riconoscimento della priorità ambientale e dalla constatazione che "i cittadini sono dalla parte delle politiche per la mobilità sostenibile". Questa cornice di riferimento resta ovviamente in larga parte confermata. E va anche detto che la mobilità ciclopedonale ha manifestato

¹ La documentazione sulle politiche urbane per una gestione sostenibile della mobilità è ormai molto ampia. Si vedano ad esempio Isfort, "Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile. Le politiche promosse in 10 città italiane", Rapporto periodico n. 3 (giugno 2005) e TRT Trasporti e Territorio, "La nuova mobilità urbana", Quaderno RT n. 1 (settembre 2002), di cui è in corso di pubblicazione un aggiornamento curato sempre da TRT in collaborazione con Isfort.

nell'ultimo anno una particolare vivacità, grazie soprattutto alla crescita della quota di percorrenze effettuate in bicicletta. Ma come si è visto il consenso quasi incondizionato per le misure di riorganizzazione e regolazione del trasporto a difesa dei beni collettivi urbani – e quindi sacrificando un pezzo della libertà individuale “di movimento” – subisce qualche erosione; e allo stesso tempo si estende la “freddezza” verso le azioni amministrative e di lotta al traffico e allo smog.

Gli spunti di analisi qui richiamati – si rimanda, come d’abitudine, ad una lettura puntuale del testo per lo sviluppo delle diverse questioni sollevate – sono sufficienti per cogliere il nocciolo del problema strutturale che il trasporto pubblico urbano si trova a fronteggiare. Appare evidente infatti che esiste un pericoloso disallineamento tra un “ciclo della domanda” molto sensibile alle variazioni della congiuntura e comunque ancora largamente dominato dall’auto, e un “ciclo dell’offerta” che insegue a tentoni e procede per miglioramenti marginali (quando ci sono), tra sperimentazioni a singhiozzo di *policy* per nuovi modelli di mobilità urbana, instabilità del quadro normativo e regolatorio, incertezza (e scarsità) delle risorse disponibili per i servizi e per il rinnovo del materiale rotabile, investimenti infrastrutturali “dedicati” del tutto insufficienti².

Il sistema del trasporto pubblico urbano deve quindi essere in grado di imprimere un’accelerazione ai processi di adeguamento strutturale di cui necessita, se vuole porre un argine alla ripresa di una fase espansiva dei consumi di mobilità che sta rimettendo in discussione gli equilibri fra mobilità individuale e mobilità collettiva faticosamente raggiunti nei fragili spazi urbani.

Dall’angolo visuale della “doppia velocità” tra dinamiche della domanda e dinamiche dell’offerta non possono bastare interventi *soft*, per quanto utili e pregevoli, di graduale accompagnamento dei processi, attraverso ad esempio la sperimentazione continua e progressiva di nuove forme di mobilità ecosostenibili. Né si può fare troppo conto sul cambiamento dei modelli culturali e degli stili di mobilità dei cittadini, perché si tratta di modifiche lente e di direzione incerta. La forza di attrazione dell’automobile, ad esempio, resterà sempre alta a fronte degli enormi investimenti tecnologici e di comunicazione che i costruttori mettono in pista per rendere più confortevole il viaggio con le “quattro ruote”, accessoriare le vetture fino a farle diventare piccole “case

² E’ il caso ad esempio delle reti ferroviarie urbane, rispetto alle quali i progetti di estensione o di nuova costruzione in diverse città italiane vengono realizzati con estrema lentezza. Su questo tema Isfort sta preparando, con il contributo di Hermes e di ASSTRA, uno specifico approfondimento che verrà completato entro l’estate.

viaggianti” e più in generale rafforzarne il valore simbolico di stile di vita e di consumo. E d’altro canto, se il cittadino che si muove diventa più consapevole dei propri diritti o se il “consumatore” di mobilità diventa più consapevole delle alternative modali che ha di fronte, inevitabilmente le aspettative di qualità sul trasporto urbano, in particolare sul servizio pubblico, si innalzeranno, peggiorando i livelli di soddisfazione anche a fronte di un miglioramento dell’offerta. Ed è ciò che sta accadendo in questo scorcio, nella problematica relazione tra cittadini e mezzi pubblici di trasporto.

Infine, è illusorio pensare che la spinta all’ampliamento del mercato possa essere sostenuta in misura significativa dal mondo delle aziende. I processi di efficientamento e diversificazione dei servizi certo contribuiscono a recuperare risorse e ad attrarre nuova clientela. Ma di nuovo si tratta di progressi marginali, quando ci sono, non in grado di rompere il guscio dei limiti strutturali di contesto (organizzazione degli spazi urbani, disponibilità di infrastrutture ecc.) nei quali si muovono le aziende stesse.

E’ indispensabile invece incidere sui fattori *hard* dell’offerta: la capillarità dei servizi, il miglioramento degli standard delle prestazioni, le infrastrutture dedicate, sistemi di regolazione fortemente disincentivanti verso il mezzo privato³. Come dire: “antiche ricette per antichi problemi”. Ma con una finestra temporale di avvio delle azioni di risposta molto più breve rispetto anche solo a un anno fa. L’innalzamento delle prestazioni del trasporto pubblico urbano – con la prospettiva di un tangibile salto di qualità, oltre le logiche un po’ riduzioniste del “consolidamento” - è una necessità stringente, non più derogabile. Le aziende del trasporto pubblico devono essere in prima fila in questo sforzo poderoso di rilancio, ma evidentemente tutti gli attori del sistema – le istituzioni, le parti sociali, i cittadini, oltre alle stesse aziende – devono dimostrare di saper marciare coesi verso l’obiettivo di combattere il rischio di un nuovo declino del settore e, di conseguenza, di un ulteriore peggioramento degli standard di vita delle comunità urbane.

³ Una puntuale indicazione sugli investimenti necessari per ampliare in modo significativo l’offerta di Tpl (servizi, rinnovo mezzi, infrastrutture), nonché sulle possibili fonti di reperimento delle risorse corrispondenti, è contenuta nel documento di Federmobilità “Un piano per lo sviluppo del TPL. Fabbisogno e proposte di finanziamento” (marzo 2005).

Parte Prima

**ALLE SOGLIE DI UN NUOVO
DECLINO STRUTTURALE?**

1. Una domanda in espansione

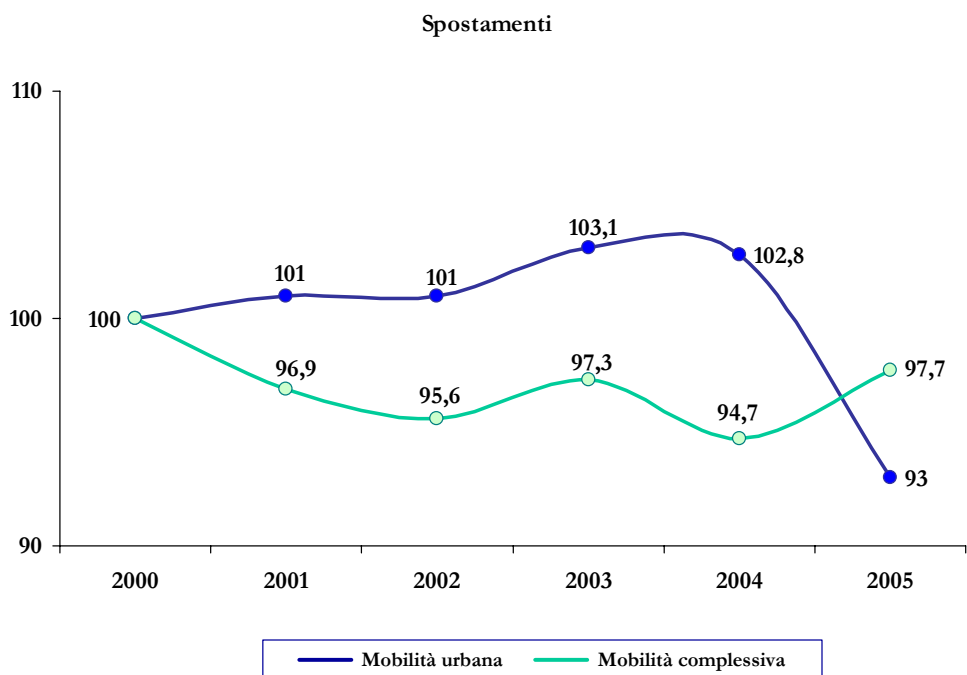
La discontinuità sembra essere il tratto distintivo delle dinamiche della domanda di mobilità dei cittadini nel 2005⁴.

E' una discontinuità che si legge in primo luogo nella forte espansione della domanda stessa. Il numero indice relativo all'ammontare degli spostamenti effettuati dalla popolazione italiana in un giorno medio feriale (base 100 al 2000) passa da 94,7 del 2004 a 97,7 del 2005, attestandosi sul livello più alto dal 2000 (graf. 1). In valori assoluti il numero complessivo di viaggi in un giorno medio feriale è passato dai quasi 120 milioni del 2004 agli oltre 128 milioni del 2005 (+3,3%) (tab. 1). E' da sottolineare che in particolare nel quarto trimestre del 2005 l'incremento degli spostamenti ha sperimentato una forte accelerazione (+11,2% rispetto al trimestre corrispondente del 2004).

In sostanza, non solo si è arrestato il trend stagnante dei consumi di mobilità degli individui che ha profondamente contrassegnato i primi anni del nuovo millennio, ma di più i numeri a consuntivo dell'Osservatorio "Audimob" segnalano per il 2005 una significativa impennata della domanda. Si tratterà poi di verificare nel tempo quanto questo scatto in avanti sia sostenuto da fattori solidi di ripresa, o piuttosto denunci un'oscillazione fisiologica dopo una fase prolungata di declino.

⁴ Tutti i dati di questa prima sezione del rapporto sono elaborati dall'**Osservatorio "Audimob"**. L'Osservatorio "Audimob" di Isfort 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, due/tre 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. L'indagine raccoglie anche informazioni, a livello prevalentemente percettivo/valutativo, sulle ragioni delle scelte modali, sulla soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto, sugli atteggiamenti verso le politiche di mobilità sostenibile e così via.

**Graf. 1 – La dinamica della domanda di mobilità
(numeri indice: 100 = anno 2000)**



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

**Tab. 1 – L'andamento trimestrale della domanda di mobilità nel biennio
2004-2005 (numero spostamenti e var. %)^(*)**

	2005	2004	Var. % 2004-2005
<i>Spostamenti in ambito urbano</i>			
I trimestre	22.931.177	25.276.823	-9,3
II trimestre	24.668.617	26.669.846	-7,5
III trimestre	23.043.659	29.013.938	-20,6
IV trimestre	24.990.551	24.725.516	1,1
<i>Totale</i>	<i>95.634.004</i>	<i>105.686.124</i>	<i>-9,5</i>
<i>Spostamenti totali</i>			
I trimestre	27.963.479	28.169.939	-0,7
II trimestre	31.417.683	28.981.840	8,4
III trimestre	30.053.867	31.692.311	-5,2
IV trimestre	33.552.279	30.180.477	11,2
<i>Totale</i>	<i>122.987.309</i>	<i>119.024.567</i>	<i>3,3</i>

^(*) I valori si riferiscono agli spostamenti effettuati dalla popolazione italiana in un giorno medio feriale

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

D'altro canto, segnali intermittenti di uscita dell'economia nazionale dalla stagnazione si sono moltiplicati nel corso dell'anno, tonificando le aspettative, e talora le stesse propensioni al consumo, in diversi comparti dell'industria e dei servizi. Tra questi, presumibilmente, trasporti e mobilità. Il miglioramento del clima economico, con tutte le sue incertezze, si riflette sulle spese dei cittadini per spostarsi e viaggiare, riallineando un quadro dei comportamenti che per caratteristiche quantitative e qualitative è molto più vicino al profilo espansivo della domanda tracciato nel 2000, rispetto al profilo ripiegato del periodo 2001-2004.

Questa chiave di interpretazione della congiuntura trova peraltro conferme diffuse nelle specifiche elaborazioni dei dati "Audimob" riguardanti il corposo segmento della mobilità urbana⁵.

Quasi da contraltare alla curva complessiva della domanda di mobilità, gli spostamenti in ambito urbano seguono una linea del tutto divergente, e quindi "in picchiata" nel 2005 in raffronto al biennio precedente, attestandosi ad un livello significativamente inferiore anche al 2000, punto più basso di questa prima metà del decennio. Le percorrenze complessive dentro i confini comunali in un giorno medio feriale passano dai circa 105 milioni del 2004 ai circa 95 milioni del 2005 (-9,5%)⁶. Il valore del numero indice, cresciuto fino a 103,8 nel 2004, precipita a 93 nel 2005. Il processo di ricompattamento della domanda sulla mobilità urbana, costante in tutta la prima metà del decennio, inverte dunque la rotta.

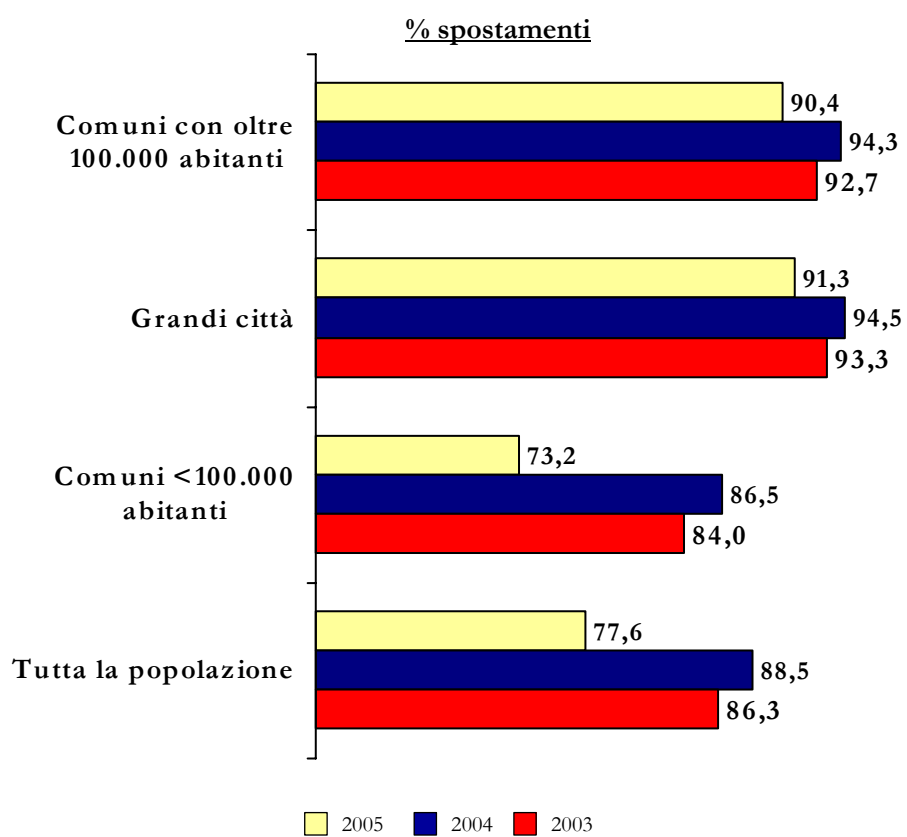
Le percorrenze crescono in numero e in lunghezza, la domanda è espansiva, si torna alla logica del "viaggio" (dopo anni di estrema frammentazione dei comportamenti di mobilità): di conseguenza, ci si sposta di più fuori dai confini comunali e lo spazio urbano cede quote di concentrazione del trasporto in termini sia assoluti che relativi.

Il peso della mobilità urbana si contrae sensibilmente, pur rimanendo attestato su livelli altissimi (graf.2). Tra il 2004 e il 2005 i tragitti nei perimetri comunali rappresentano il 77,6% del totale contro l'88,5% del 2004 (e l'86,3% del 2003). Sulla rilevante perdita di quota incide soprattutto il dato dei centri minori. Nelle città con oltre 100.000 abitanti, invece, l'erosione è più contenuta; gli spostamenti di tipo urbano sono stati nel 2005 il 90,4% del totale, a fronte del 94,3% nel 2004. Lo stesso è accaduto nelle sole grandi città (centri con oltre 250.000 abitanti).

⁵ Per "mobilità urbana" si intende l'insieme degli spostamenti effettuati dai residenti intervistati, per i quali si dichiara che la destinazione finale del viaggio è all'interno dei confini comunali e la cui lunghezza non è superiore ai 20km dichiarati.

⁶ Il dato si riferisce alla domanda generata dalla popolazione residente e non può tener conto dei flussi in entrata e in uscita *nei* e *dai* diversi contesti urbani, i quali determinano (se di segno positivo) una pressione aggiuntiva sulla mobilità urbana. Questo effetto è particolarmente vero per le città di maggiore dimensione.

Graf. 2 – Il peso della mobilità urbana nei diversi contesti urbani



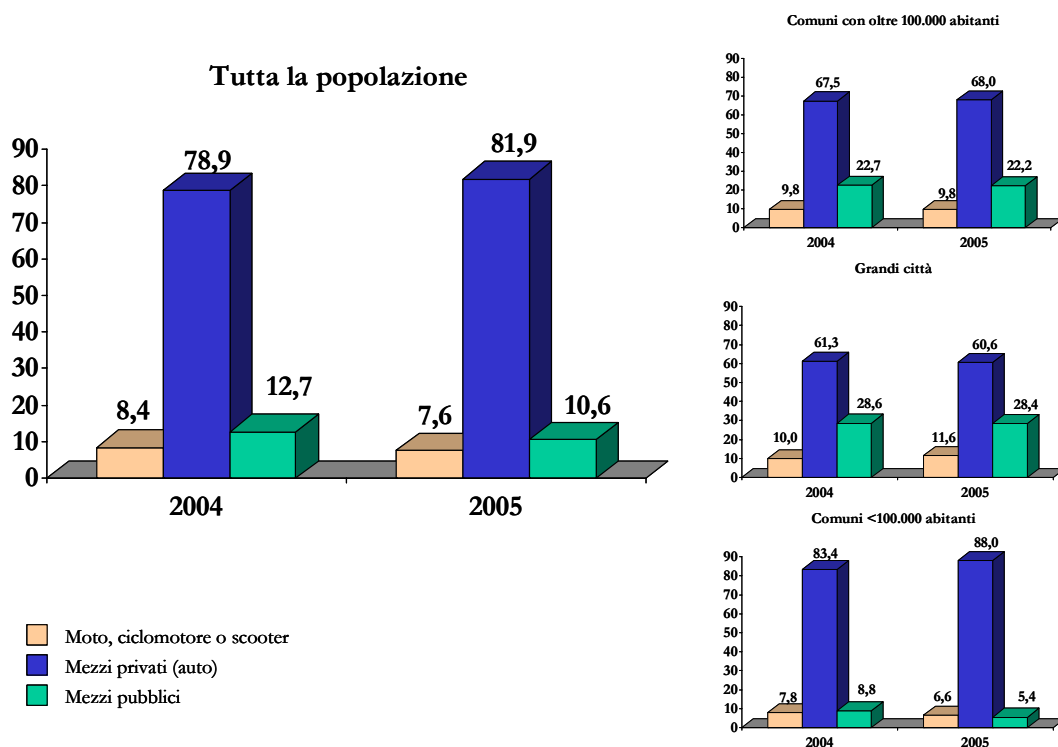
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

2. Ritorna il monopolio dell'auto

E' dall'analisi delle quote di mercato dei diversi mezzi di trasporto che si ricavano, come al solito, le chiavi di lettura fondamentali per interpretare le dinamiche del settore e soprattutto, in chiave di sostenibilità urbana, i segnali utili per promuovere lo sviluppo di modelli alternativi di mobilità.

E proprio le tendenze che emergono da questi dati giustificano atteggiamenti di forte preoccupazione. Si conferma innanzitutto la dinamizzazione del quadro di riferimento, e certo non nella direzione auspicata. Guardando all'insieme degli spostamenti motorizzati (graf. 3) colpisce il vistoso incremento dello *share* di mercato dell'auto (e altri mezzi privati), che passa dal 78,9% del 2004 all'81,9% del 2005. Vengono erose le quote sia delle "due ruote" (dall'8,4% al 7,6%), sia soprattutto dei mezzi pubblici nel loro complesso, attestati a poco più del 10% degli spostamenti (-2,1% rispetto al 2004).

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



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

Il 2005 è stato quindi l'anno del rilancio dell'automobile, dopo i (marginali) cedimenti sperimentati tra il 2000 e il 2004. Peraltro l'andamento delle quote modali nella mobilità urbana non è dissimile da quanto registrato nel mercato complessivo (tab. 2). Le "quattro ruote" raggiungono nel 2005 una fetta della domanda soddisfatta superiore di oltre 2 punti percentuali rispetto al 2004 (81,5% contro 79,3%), e superiore anche al picco del 2000 (80,1%). Viceversa, il ripiegamento dei mezzi pubblici attesta la quota di mercato nel 2005 (12,3%) ad un livello inferiore non solo al 2004 (13,4%), ma anche al 2000 (12,8%).

Tab. 2 – Il mercato dei mezzi motorizzati di trasporto (quote % di spostamenti)

	Totale spostamenti			Spostamenti urbani		
	2005	2004	2000	2005	2004	2000
Moto, ciclomotori o scooter	8,2	7,3	7,2	7,6	8,4	8,7
Mezzi privati (auto)	81,5	79,3	80,1	81,9	78,9	79,4
Mezzi pubblici	12,3	13,4	12,8	10,6	12,7	11,8
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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

Altri indicatori confermano la ripresa del mercato dell'auto. L'Osservatorio "Audimob", ad esempio, registra una sostanziale stabilità del numero di auto mediamente posseduto o comunque disponibile presso le famiglie (73 auto ogni 100 famiglie, sia nel 2004 che nel 2005), ma aumentano le percorrenze medie dei mezzi, pari nel 2005, secondo le dichiarazioni degli intervistati, a 14.791 km (+1,5% rispetto al 2004, ma -6,7% rispetto al 2000). Insomma, il parco auto a disposizione delle famiglie è stato sfruttato un po' di più nell'ultimo anno.

Ma sono soprattutto i dati sulle immatricolazioni resi noti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che evidenziano con chiarezza l'inversione di tendenza.

Il 2005 si è concluso infatti con un numero di nuove autovetture immatricolate pari a 2.235.882, molto vicino al consuntivo del 2004 (la diminuzione è stata del -1,27%) (tab. 3). E' un risultato sorprendentemente positivo se si considera che il primo semestre dell'anno aveva registrato cali sistematici di immatricolazioni (tab. 4); dal luglio del 2005 il mercato delle auto è in ripresa, dopo una crisi che, con qualche oscillazione, si protraeva dal 2001 (le quasi 2,5 milioni di immatricolazioni nel 2000 rappresentano il picco storico del mercato). E le prospettive sono rosee. Il mese di gennaio del 2006 ha segnato

un +10,71% di nuove autovetture rispetto allo stesso periodo del 2005. Sulla stessa onda, le previsioni UNRAE per l'intero 2006 indicano un incremento complessivo del 3% del mercato.

Tab. 3 – La dinamica delle immatricolazioni di autovetture 1985-2005

Anni	Numero di autovetture immatricolate	Numero indice
1985	1.653.217	100,0
1986	1.769.191	107,0
1987	1.929.568	116,7
1988	2.119.193	128,2
1989	2.296.784	138,9
1990	2.283.362	138,1
1991	2.220.321	134,3
1992	2.389.395	144,5
1993	1.693.323	102,4
1994	1.672.409	101,2
1995	1.732.202	104,8
1996	1.732.187	104,8
1997	2.403.697	145,4
1998	2.378.516	143,9
1999	2.338.408	141,4
2000	2.423.021	146,6
2001	2.413.378	146,0
2002	2.279.612	137,9
2003	2.247.044	135,9
2004	2.263.693	136,9
2005	2.235.882	135,2

Fonte: ACI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tab. 4 – Immatricolazioni di autovetture per mese nel 2005-2006

Mese	Numero di autovetture immatricolate	Var. % sul mese dell'anno precedente
<i>2005</i>		
Gennaio	212.568	-3,70
Febbraio	195.518	-5,55
Marzo	228.104	-8,63
Aprile	195.388	-6,39
Maggio	149.229	-27,91
Giugno	233.901	+17,98
Luglio	211.227	+1,17
Agosto	97.048	+12,69
Settembre	186.759	+3,50
Ottobre	184.752	+5,47
Novembre	177.489	+3,06
Dicembre	140.869	-6,33
<i>2006</i>		
Gennaio	237.409	+10,71

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'automobile quindi si riappropria di quel processo di monopolizzazione del mercato della mobilità degli individui che nei primi anni del nuovo millennio sembrava essere stato almeno frenato, peraltro senza significative erosioni delle quote presidiate, come si è appena visto. E' un'inversione che si manifesta peraltro in una fase della congiuntura economica ancora debole, contrassegnata da segnali di ripresa molto fragili. Tuttavia, il miglioramento seppur lieve delle aspettative economiche generali produce evidentemente un effetto amplificato su questo segmento dei consumi, grazie anche alla leva degli strumenti di finanziamento a cui si fa sempre più ricorso (credito al consumo) o alla diffusione delle autovetture con motore diesel, meno energivore.

Il quadro di analisi proposto porta dunque a conclusioni tutt'altro che incoraggianti. Se è vero che un modesto spiraglio di ripresa economica riposiziona così nettamente le scelte modali degli italiani verso le "quattro ruote", vanificando in un solo anno un ciclo ben più lungo di consolidamento incrementale delle quote di mercato del trasporto pubblico, ciò significa che molto di più si deve fare, sia per incidere sugli "stili" (le attitudini profonde, i meccanismi decisionali, la percezione "culturale" in senso ampio) della mobilità dei cittadini, sia per sostenere la capacità competitiva, o comunque la forza di penetrazione, del trasporto collettivo.

L'articolazione del dato complessivo per ampiezza dei contesti urbani spiega in buona misura dove è avvenuto il riposizionamento della domanda sulle "quattro ruote".

In effetti, i centri di media e grande dimensione non sono stati interessati da alcuno *shift* modale significativo tra il 2004 e il 2005. Nelle città con oltre 100.000 abitanti l'auto guadagna mezzo punto percentuale di quota, sottraendola ai mezzi pubblici. Nelle grandi città si registra addirittura un arretramento del mercato servito dall'automobile (-1,3%), quasi interamente ceduto alle "due ruote". Tutto sommato, quindi, le tendenze nei medi e grandi centri mantengono la linea di stabilità dell'ultimo quinquennio.

E' invece nelle città piccole e medie (fino a 100.000 abitanti), dove risiede i 3/4 della popolazione italiana, che la già marginale fetta di mercato del trasporto pubblico crolla dall'8,8% del 2004 al 5,4% del 2005, a intero beneficio dell'auto (quasi 5 punti percentuali in più, assorbendo anche una diminuzione abbastanza rilevante degli spostamenti in moto/motorino). In particolare, è nei centri con popolazione tra 20.000 e 50.000 abitanti che gli spostamenti urbani soddisfatti dai mezzi pubblici diminuiscono tra il 2004 e il 2005 del 4,5%, a grande vantaggio dell'automobile (+5,6%) (tab. 5).

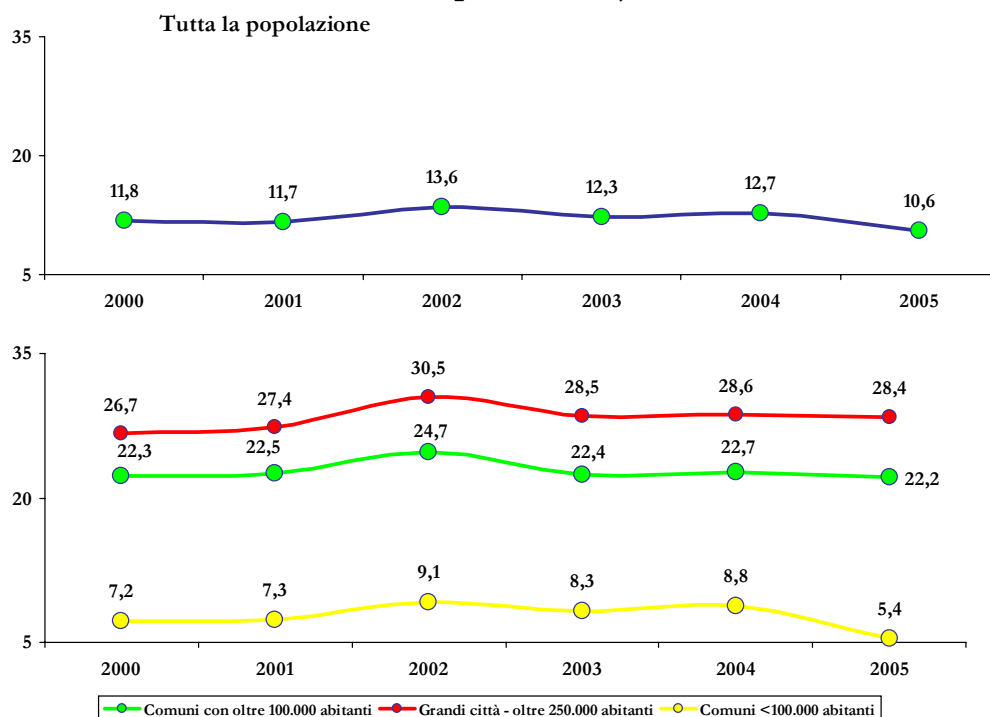
Tab. 5 – Le variazioni nelle quote di spostamenti urbani assorbite dai mezzi privati (auto) e dai mezzi pubblici nelle piccole città (var. %)

Dimensione dei centri	Mezzi pubblici		Mezzi privati (auto)	
	2004-2005	2000-2005	2004-2005	2000-2005
Fino a 5.000 abitanti	-1,7	-0,1	+4,0	+1,6
Da 5.000 a 20.000 abitanti	-3,0	-1,8	+4,9	+4,6
Da 20.000 a 50.000 abitanti	-4,5	-1,1	+5,6	+1,1
<i>Media generale (tutta la popolazione)</i>	-2,1	-1,2	+3,0	+2,5

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

Come si accennava poco sopra, nel solo 2005 la quota di spostamenti assorbita dai mezzi pubblici ha vanificato l'intero recupero del mercato (graf. 4), ancorché marginale e discontinuo, che proseguiva dal 2000, anzi peggiorando di oltre un punto percentuale il livello minimo raggiunto nel biennio 2000-2001. La stessa dinamica, tuttavia, non ha riguardato le grandi città; lo *share* del 2005 si colloca a metà strada tra il livello minimo del 2000 e il picco del 2003.

Graf. 4 – Il mercato urbano dei mezzi pubblici (quote % di spostamenti)



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

Sembra quindi profilarsi una polarizzazione divaricante tra piccoli e grandi contesti urbani, rispetto all'utilizzazione dei mezzi pubblici.

Nei centri di grande o di media dimensione una maggiore consapevolezza dei cittadini sugli effetti devastanti del traffico privato, sperimentati ogni giorno nelle diverse facce della invivibilità - inquinamento e costi della congestione, ma anche incidentalità e deterioramento del paesaggio urbano - si salda con le misure anche drastiche di divieto/disincentivo all'utilizzo del mezzo privato, soprattutto a protezione dei centri storici, assicurando una tenuta del trasporto pubblico pur in assenza di miglioramenti percepiti della qualità del servizio (come si vedrà oltre).

Nei centri minori non c'è invece nessuna combinazione virtuosa tra modifiche degli stili di mobilità, maggiore diffusione delle culture "eco-compatibili" e politiche anche ruvide di contrasto del traffico. Il risultato, tutto in negativo, è una plastica e accentuata rappresentazione della positiva corrispondenza tra ripresa economica (o aspettative della ripresa) e uso dell'automobile.

L'avanzata delle "quattro ruote" è confermata dall'elaborazione dei tassi di penetrazione modale (tab. 6).

Tab. 6 – I tassi di penetrazione delle diverse modalità di trasporto (% di popolazione che ha utilizzato i mezzi)

	nel giorno medio feriale		nell'arco di una settimana		nell'arco di tre mesi	
	2005	2002	2005	2002	2005	2002
Bicicletta	4,8	4,0	15,0	12,4	26,1	23,1
Moto/ciclomotore/scooter	5,3	5,2	9,3	8,9	13,2	12,4
Automobile	67,3	59,3	83,2	77,8	90,9	86,9
Autobus/tram	8,1	10,7	14,2	17,8	30,1	36,3
Metropolitana	1,8	1,9	3,6	3,9	11,1	9,5
Pullman/autobus extraurbano	3,0	2,0	3,8	2,7	10,6	9,6
Treno locale			3,1	n.d.	14,2	14,2
Treno Eurostar/Intercity	2,5	2,0	0,5	n.d.	9,8	9,8

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

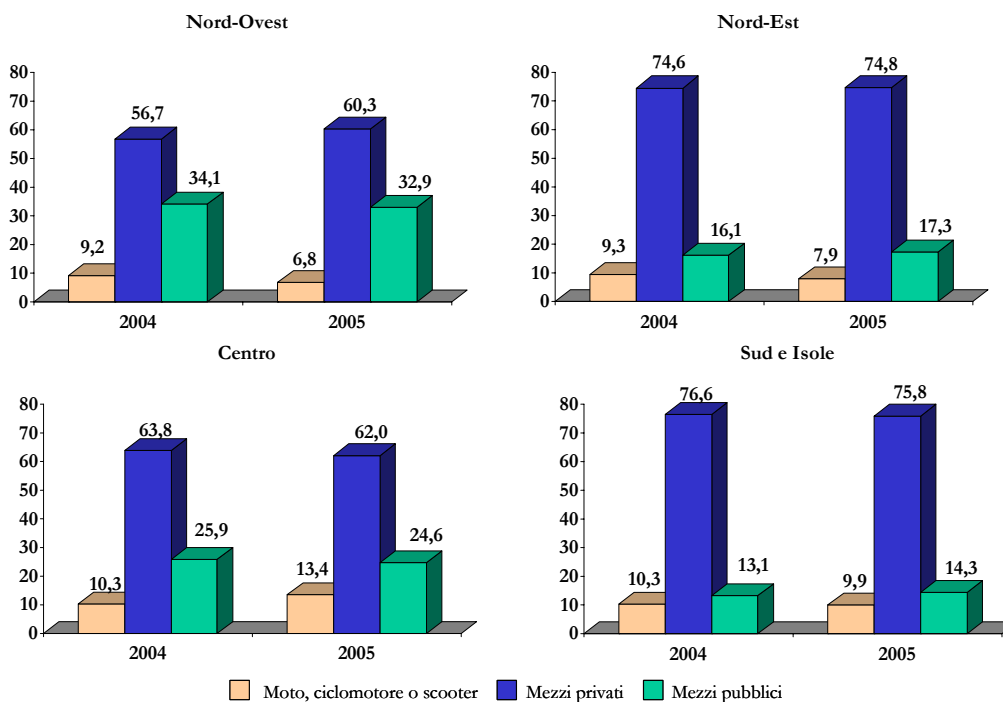
Tra il 2002, primo anno utile per un confronto omogeneo tra i mezzi, e il 2005 la quota della popolazione italiana 14-80 anni che effettua in un giorno medio feriale almeno uno spostamento, o anche solo una tratta di uno spostamento, in automobile (come conducente o come passeggero) è cresciuta dal 59,3% al 67,3%. E' da aggiungere che se l'arco temporale di riferimento è di una settimana, il tasso di penetrazione dell'auto sale all'83,2%; se è di tre mesi, la

quota si attesta al 90,9%. Nessun altro mezzo di trasporto, individuale o collettivo, si avvicina anche solo lontanamente a questi livelli di capillarità d'uso.

Rispetto al giorno medio feriale, l'auto è seguita per diffusione d'uso dall'autobus o tram (l'8,1% degli italiani lo prende almeno, valore in calo tra il 2002 e il 2005), e poi dalla moto/motorino (tasso di penetrazione al 5,3%) e dalla bicicletta (4,8%, in crescita dal 2002). Nell'arco dei tre mesi, il tasso di penetrazione dell'autobus/tram sale al 30,1% e quello della bicicletta al 26,1%.

A completamento di questa sezione dell'analisi, è utile osservare la ripartizione dei dati modali per circoscrizione territoriale (graf. 5).

Graf. 5 – Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nei comuni con oltre 100.000 abitanti per circoscrizione territoriale (quote % di spostamenti)



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

Prendendo in considerazione il sottoinsieme delle città con oltre 100.000 abitanti, si registrano andamenti non omogenei tra i diversi contesti macroregionali. La crescita delle quote di utilizzazione dell'auto è piuttosto marcata nel Nord-Ovest, dove lo *share* passa dal 56,7% del 2004 al 60,3% del 2005, restando tuttavia la quota meno alta fra le quattro circoscrizioni. Sostanzialmente stabile il dato dell'auto nel Nord-Est, dove si apprezza il consolidamento del mercato del trasporto collettivo (+1,2% tra il 2004 e il 2005). Si riduce leggermente invece la quota delle "quattro ruote" nelle regioni meridionali (-0,8%) e, in misura più marcata, in quelle del Centro (-1,8%), dove peraltro è da sottolineare la forte avanzata degli spostamenti effettuati in moto o motorino (il 13,4% del totale contro il 10,3% del 2004).

3. L'“altra” mobilità da promuovere: il ciclopedonale e le combinazioni modali

Le prospettive di miglioramento dei modelli di mobilità urbana si legano, tra gli altri fattori, anche allo sviluppo di due componenti che non sempre ricevono adeguata attenzione: la mobilità ciclopedonale e gli spostamenti intermodali.

La mobilità ciclopedonale⁷⁷ rappresenta una risposta “naturale”, e perciò molto forte, alle criticità del trasporto nei centri urbani, ovviamente per una certa tipologia di viaggi, quali le distanze di prossimità (se a piedi) o di breve raggio (se in bicicletta) e a certe condizioni, quali la sicurezza personale e da incidenti, la bassa soglia di inquinamento dei percorsi e possibilmente la piacevolezza dell'ambiente nel quale ci si muove.

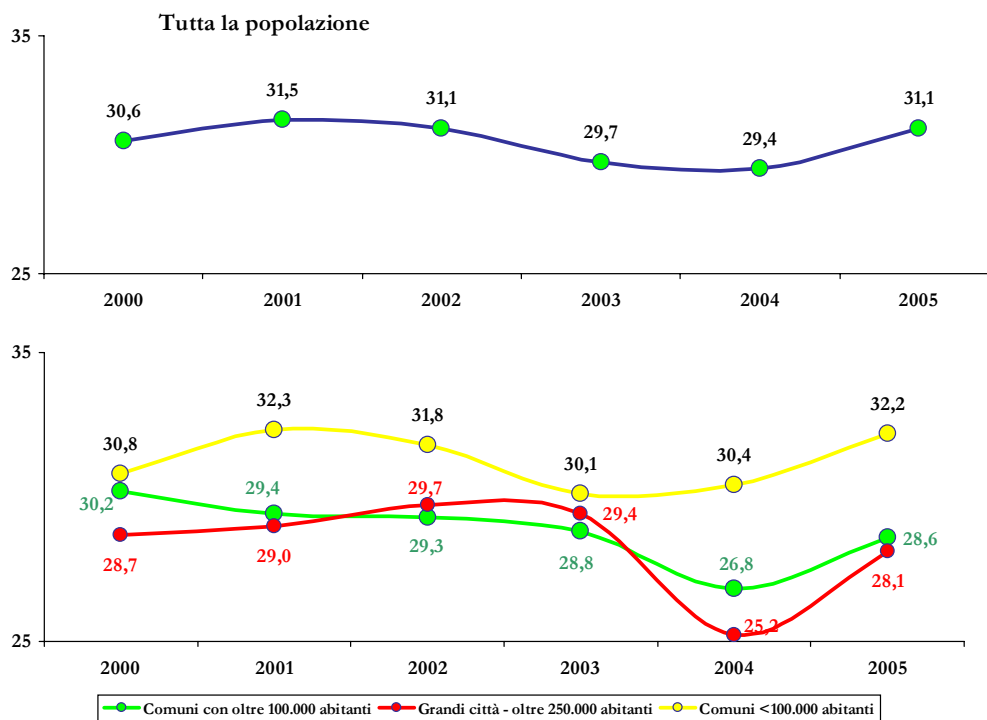
Gli spostamenti intermodali presuppongono invece l'utilizzazione di mezzi motorizzati, ma offrono di norma soluzioni ottimizzate per accorciare il segmento individuale del viaggio e quindi, più in generale, la pressione esercitata dal trasporto privato sullo spazio urbano. L'una e l'altra componente possono quindi contribuire ad innalzare il livello di sostenibilità del trasporto in città, ma richiedono specifiche politiche di sostegno e, ancora prima, il superamento di collocazioni residuali (“questioni importanti, ma non prioritarie”) che spesso vengono loro assegnate.

La mobilità ciclopedonale, peraltro, come già sottolineato nel Rapporto dello scorso anno, ha un peso tutt'altro che marginale in ambito urbano (graf. 6): nel 2005 gli spostamenti a piedi o in bicicletta in città sono stati il 31,1% del totale, con una buona crescita rispetto alla quota del 2004 (+1,7%) e l'avvio di una inversione di tendenza, dopo una costante erosione che si protraeva dal 2001. Il recupero dei mezzi non motorizzati è generalizzato nei diversi contesti urbani, con una maggiore accentuazione nelle grandi città (+2,9%).

Nel sottoinsieme della mobilità “ecologica” sono ovviamente le percorrenze a piedi ad assorbire la fetta maggioritaria degli spostamenti (tab. 7). Tuttavia, la quota assegnabile alla bicicletta è abbastanza significativo, pari al 3,8% nelle città con oltre 100.000 abitanti e all'1,7% nelle sole grandi città, con una forte rimonta nel 2005 rispetto al 2004, anno nel quale si era registrato un sensibile arretramento di questo particolare mercato.

⁷⁷ La mobilità ciclopedonale è descritta alternativamente come mobilità “ecologica”, “pulita”, “lenta”, a sottolineare con sfumature diverse il tratto di sostenibilità che la caratterizza, oppure più asetticamente come mobilità “non motorizzata”.

Graf. 6 – Il peso della mobilità urbana a piedi o in bicicletta (quote % di spostamenti)



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

Tab. 7 - Il peso della mobilità urbana "ecologica" nelle medie e grandi città (val. %)

	Città con oltre 100000 abitanti			Grandi città		
	2005	2004	2000	2005	2004	2000
Spostamenti a piedi	24,8	24,7	26,7	26,3	23,9	27,0
Spostamenti in bicicletta	3,8	2,1	3,5	1,7	1,3	1,7
<i>Totale quote % mobilità "ecologica"</i>	<i>28,6</i>	<i>26,8</i>	<i>30,2</i>	<i>28,0</i>	<i>25,2</i>	<i>28,7</i>

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

Per ciò che riguarda gli spostamenti urbani effettuati con combinazioni di mezzi di trasporto, il loro peso tende ovviamente a correlarsi con la dimensione della città (tab. 8).

Tab. 8 – Il peso degli spostamenti urbani effettuati con combinazioni di mezzi di trasporto nelle medie e grandi città (val. %)

	Città con oltre 100.000 abitanti		Grandi città	
	2005	2004	2005	2004
Combinazioni con soli mezzi pubblici	2,0	1,8	2,9	2,8
Combinazioni con soli mezzi privati	0,1	-	0,1	-
Combinazioni con mezzi pubblici e mezzi privati	0,6	0,8	0,8	1,1
<i>Totale quota % combinazioni</i>	<i>2,7</i>	<i>2,6</i>	<i>3,8</i>	<i>3,9</i>

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

Nei centri più grandi, il trasporto intermodale arriva ad assorbire il 3,8% degli spostamenti, contro il 2,7% dell'insieme delle città con oltre 100.000 abitanti. Rispetto al 2004 la tendenza è stabile. E' da sottolineare che la quota di combinazioni con soli mezzi pubblici rappresenta ampiamente la fetta maggioritaria, e in consolidamento, del trasporto intermodale (circa i 2/3 di tutti i viaggi "combinati"). Di fatto irrilevanti le combinazioni con soli mezzi privati, mentre le combinazioni "mezzi pubblici-mezzi privati" soddisfano poco meno dell'1% di tutte le percorrenze, ma non sembrano decollare nel ventaglio delle scelte modali dei cittadini.

4. C'è ancora voglia di trasporto collettivo, nonostante tutto

I comportamenti di mobilità, e in particolare le scelte modali, poggiano su abitudini radicate e meccanismi decisionali profondi, poco permeabili a stimoli per il cambiamento. Questo assunto è ampiamente confermato dal costante monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" e in genere da tutte le indagini di settore. Ne discendono alcune semplici implicazioni. Ad esempio, si registra sistematicamente uno scarto rilevante tra la "propensione" dei cittadini, spesso elevata, a modificare l'utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto e la concreta ridislocazione, quasi mai apprezzabile, di quei medesimi comportamenti rispetto al modello d'uso abituale. La presenza di una simile forbice consiglia una valutazione prudente dei *desiderata* espressi da cittadini, soprattutto se tradotti in prospettiva di ridefinizione di un modello di comportamento e quindi in azioni conseguenti di politica dei trasporti.

Nel 2005 per la prima volta decresce in misura apprezzabile la percentuale di intervistati che afferma di non aver modificato nell'ultimo anno, anche parzialmente, il mezzo o la combinazione di mezzi utilizzati per gli spostamenti nei giorni feriali (tab. 9⁸); tale quota è scesa infatti dal 92,7% del 2004 all'83,8% del 2005.

Tab. 9 – Nell'ultimo anno ha modificato, anche parzialmente, il mezzo o la combinazione dei mezzi utilizzati per gli spostamenti nei giorni feriali?

	Totale		Grandi città	
	2005	2004	2005	2004
Nessuna modifica	83,8	92,7	83,4	92,0
Maggior utilizzo dell'auto privata	8,6	2,3	6,7	1,6
Maggior utilizzo di moto/motorino	1,3	1,2	2,0	1,8
Maggior utilizzo di mezzi pubblici	2,6	1,5	5,4	3,4
Più spesso a piedi o in bicicletta	3,7	2,3	2,6	1,2
<i>Totale</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

⁸ I dati di questa sezione si riferiscono a valutazioni degli individuali e quindi non c'è più di la distinzione, utilizzata nel caso degli spostamenti, tra mobilità complessiva e mobilità urbana.

Coerentemente alle dinamiche di riequilibrio dei vettori che soddisfano la domanda espressa, di cui si è detto nei capitoli precedenti, la dichiarazione di modifica è andata a beneficio principale dell'auto (8,6% degli intervistati), a differenza di quanto indicato nel 2004 (solo il 2,3% del campione aveva utilizzato maggiormente le "quattro ruote"). Più marginalmente sono stati interessati in positivo dal cambiamento delle scelte dei mezzi anche la mobilità ciclopedonale (3,7%) e il trasporto collettivo (2,6%). Nelle sole grandi città, il profilo delle modifiche dichiarate tende a riallineare auto (6,7%) e mezzi pubblici (5,4%), di nuovo in coerenza con la tenuta del trasporto collettivo registrato nell'ultimo anno dall'analisi degli spostamenti nei centri metropolitani.

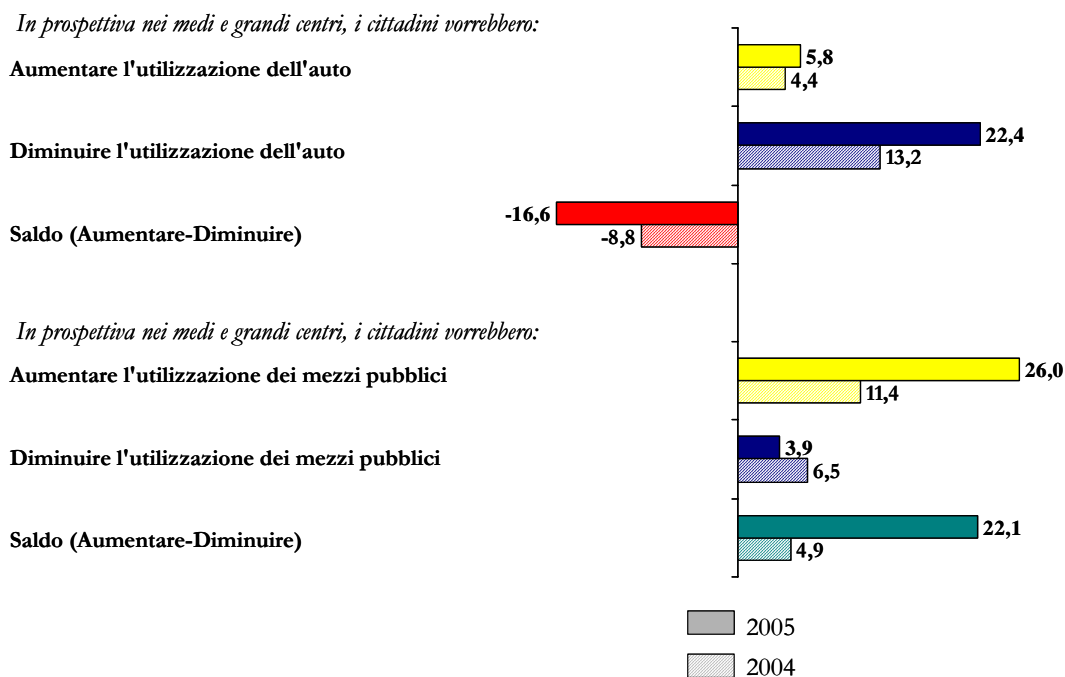
A fronte di una certa vivacità, comunque sorprendente, nel riposizionamento delle scelte modali dell'ultimo anno, le propensioni espresse per il futuro segnalano egualmente una ripresa del desiderio dei cittadini di potersi organizzare in modo diverso per soddisfare i bisogni di mobilità (tab. 10 e graf. 7).

Tab. 10 - Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto (val %)

In prospettiva lei pensa di...		Comuni con oltre 100.000 abitanti		Comuni con meno di 100.000 abitanti		Grandi città	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Utilizzazione dell'auto	Aumentare	5,8	4,4	6,1	4,3	6,2	4,5
	Diminuire	22,4	13,2	18,6	11,3	23,0	14,0
	Non modificare	68,6	80,3	72,7	82,3	67,3	79,8
	Non sa	3,1	2,1	2,6	2,1	3,5	1,7
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
	<i>Saldo Aumentare-Diminuire</i>	<i>-16,6</i>	<i>-8,8</i>	<i>-12,5</i>	<i>-7,0</i>	<i>-16,8</i>	<i>-9,5</i>
Utilizzazione di moto/cidomotore	Aumentare	6,9	5,0	5,8	4,0	7,0	5,6
	Diminuire	2,7	6,0	2,8	5,1	3,1	6,0
	Non modificare	71,8	65,9	72,6	67,2	72,5	66,6
	Non sa	18,7	23,1	18,8	23,7	17,4	21,8
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
	<i>Saldo Aumentare-Diminuire</i>	<i>+4,2</i>	<i>-1,0</i>	<i>+3,0</i>	<i>-1,1</i>	<i>+3,9</i>	<i>-0,4</i>
Utilizzazione di mezzi pubblici	Aumentare	26,0	11,4	20,5	9,2	27,9	12,2
	Diminuire	3,9	6,5	3,2	4,9	4,4	7,5
	Non modificare	63,7	69,0	67,2	69,2	62,0	69,4
	Non sa	6,4	13,0	9,1	16,7	5,6	10,8
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
	<i>Saldo Aumentare-Diminuire</i>	<i>+22,1</i>	<i>+4,9</i>	<i>+17,3</i>	<i>+4,3</i>	<i>+23,5</i>	<i>+4,7</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Autimob" sulla mobilità degli italiani.

Graf. 7 – Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto (valori %)



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

La quota di intervistati che pensa in prospettiva di non modificare l'uso dell'automobile scende da circa l'80% del 2004 a circa il 70% nel 2005; il 22,3% dei residenti nelle città con oltre 100.000 abitanti vorrebbe usare di meno le "quattro ruote" (erano il 13,2% nel 2004), a fronte di appena il 5,8% che pensa di intensificarne il ricorso. Più stabile il quadro delle risposte per moto/motorini, comunque con una certa tendenza ad incrementarne l'utilizzazione. Dal lato, infine, dei mezzi pubblici la tendenza è molto marcata e in grande accelerazione rispetto al 2004: cresce la voglia di trasporto collettivo, soprattutto nelle grandi città (+23,5% il saldo tra quanti pensano di utilizzare di più i mezzi pubblici e quanti pensano di utilizzarli di meno, nel 2004 lo stesso saldo si fermava a +4,3%), ma anche nei centri minori.

Indubbiamente il riaffiorare di un certo dinamismo, nelle prospettive ma anche nei dati storici, rispetto alla scelta dei mezzi di trasporto deve essere interpretato positivamente, alla luce soprattutto delle difficoltà, più volte sottolineate nei precedenti Rapporti, di incidere con misure esterne di varia natura sulla struttura granitica degli stili di mobilità degli italiani.

Va anche detto, tuttavia, che il ritorno di attenzione per il trasporto pubblico, trasparente e inequivocabile nelle prospettive disegnate dagli intervistati, in verità stride non poco, al limite dell'“incoerenza”, sia con il riposizionamento dei consumi a favore dell'auto, di cui si è detto prima, sia con l'ulteriore peggioramento negli indici di soddisfazione per il servizio pubblico, su cui ci si soffermerà meglio nei prossimi capitoli.

Una sezione rilevante del monitoraggio dell'Osservatorio “Audimob” è tradizionalmente dedicato alle ragioni delle scelte modali, e in particolare sulle motivazioni di “non utilizzo” del mezzo pubblico per gli spostamenti sistematici effettuati nel corso della giornata dall'intervistato.

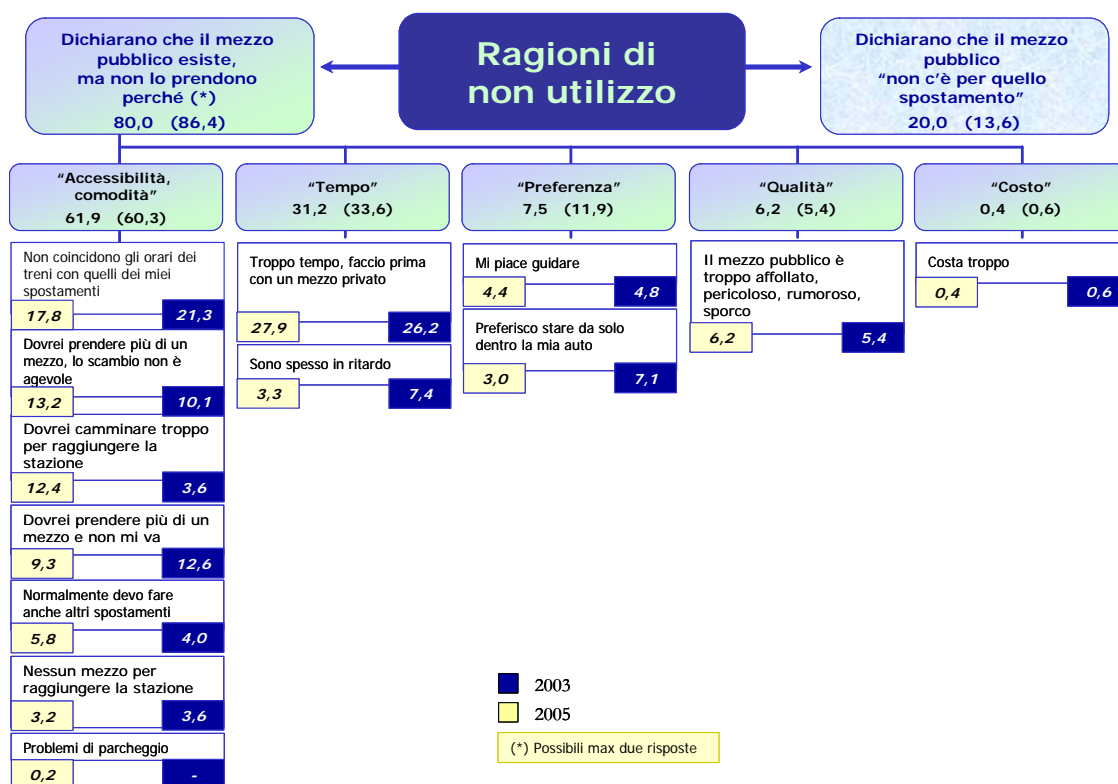
Rispetto all'analisi del 2004, per il 2005 è stata riproposta un'esplorazione a largo spettro, non focalizzata cioè esclusivamente sui tragitti di breve percorrenza. Questa scelta è giustificata dall'esigenze di poter valutare eventuali modifiche nel profilo delle risposte tra il 2003 e il 2005.

In effetti, in una cornice che conferma i macro-orientamenti espressi nel 2003, alcune nuove tendenze sembrano vedere la luce e meritano qualche riflessione specifica. In sintesi, ecco ciò che emerge dall'indagine (graf. 8 e tab. 11):

- cresce in modo significativo la percentuale di quanti dichiarano di non aver utilizzato il mezzo pubblico semplicemente perché il mezzo pubblico “non c'è per quello spostamento”: dal 13,6% del 2003 al 20% del 2005 tra tutti i rispondenti, dal 4,8% all'8,4% tra i soli rispondenti delle grandi città;
- i fattori di “accessibilità/comodità” nel loro complessivo sono indicati dal 61,9% degli intervistati, in lieve aumento dal 2003 (60,3%), restando in larga misura la macrotipologia principale delle ragioni che scoraggiano la scelta del mezzo a favore del trasporto collettivo. Tra le singole motivazioni perde quota la spiegazione (comunque prevalente) “non coincidono gli orari dei mezzi pubblici con quelli dei miei spostamenti”, mentre si rafforzano ragioni quali la distanza della fermata o la scomodità dei cambi modali necessari per raggiungere la destinazione finale. In particolare nelle grandi città il problema di dover prendere più di un vettore sembra esser più incidente e questa indicazione pone un problema per l'auspicato sviluppo del trasporto intermodale;
- il fattore “tempo” mantiene un'assoluta centralità, ma registra un decremento delle indicazioni complessive (dal 33,6% del 2003 al 31,2% del 2005). E' da sottolineare che il ridimensionamento di questa tipologia di motivazioni è particolarmente accentuato nelle grandi città (dal 40,7% al 29,7%); sembrerebbe quindi confermarsi che le misure di disincentivazione all'uso dell'automobile introdotte nei maggiori centri urbani negli ultimi anni abbia in effetti rimosso, almeno in parte, l'idea – o la concreta sperimentazione quotidiana – che “con il mezzo privato si fa prima” per raggiungere le diverse destinazioni in ambito urbano;

- cresce, per converso, il peso del fattore “qualità”, in particolare nei contesti specifici delle grandi città (dal 10,1% al 12,3%) e per i problemi di sovraffollamento dei mezzi. Il problema della “qualità intrinseca del viaggio”, a prescindere dalle performance di velocità e puntualità, comincia ad assumere quindi una certa rilevanza nella determinazione del modello di scelta modale. Il dato è coerente con il deterioramento percepito della qualità del servizio pubblico di trasporto (vedi oltre) e apre un fronte ulteriore di miglioramento dell’offerta del trasporto collettivo, accanto ai problemi endemici di capillarità, rapidità e puntualità del servizio, sui quali ci si è a lungo soffermati commentando i dati degli scorsi anni.

Graf. 8 – Le ragioni prevalenti di non utilizzazione del mezzo pubblico (% relative agli spostamenti con mezzi privati)*



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Tab. 11 – Le ragioni prevalenti di non utilizzazione del mezzo pubblico nelle medie e grandi città (% relative agli spostamenti con mezzi privati) ^(*)

	Città con oltre 100.000 abitanti		Grandi città	
	2005	2003	2005	2003
Dichiarano che il mezzo pubblico "non c'è per quello spostamento"	9,9	6,1	8,4	4,8
Dichiarano che il mezzo pubblico esiste, ma non lo prendono perché...	90,1	93,9	91,6	95,2
Fattori "accessibilità/comodità"	59,9	58,4	58,1	54,0
Dovrei camminare troppo per raggiungere la fermata	11,6	7,6	11,7	5,9
Nessun mezzo per raggiungere la fermata	1,8	2,2	1,5	2,1
Dovrei prender più di un mezzo e non mi va	12,1	16,1	12,4	16,6
Non coincidono gli orari dei mezzi pubblici con quelli dei miei spostamenti	13,1	16,7	11,2	13,3
Normalmente devo fare anche altri spostamenti per i quali mi serve il mio mezzo privato	5,9	5,0	5,3	4,4
Dovrei prendere più di un mezzo, lo scambio non è agevole (tempi di attesa lunghi/troppa strada da percorrere)	15,1	10,9	15,8	11,6
Per problemi di parcheggio	0,3	-	0,2	-
Fattore "tempo"	31,1	38,0	29,7	40,7
Tempi di attesa lunghi	3,3	9,7	3,2	10,9
Troppo tempo, faccio prima con un mezzo privato	27,8	28,2	26,5	29,8
Fattore "qualità"	9,8	39,0	12,3	10,1
Il mezzo pubblico è troppo affollato	8,0	6,7	9,8	8,8
Il mezzo pubblico è pericoloso	0,9	6,5	1,2	0,8
C'è troppo rumore	0,2	7,6	0,2	-
Fa troppo caldo	0,4	2,2	0,6	0,1
E' sporco	0,3	16,1	0,4	0,4
Fattore "costo"	0,7	10,9	0,3	0,7
Costa troppo	0,7	10,9	0,3	0,7
Fattore "preferenza"	8,6	26,4	7,6	10,1
Preferisco stare da solo dentro la mia auto	3,9	16,7	3,9	5,1
Mi piace guidare	4,7	9,7	3,7	5,0
Per problemi di salute	1,1	28,2	1,6	1,5

^(*)possibili due risposte al massimo

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

Tra le altre motivazioni di non utilizzo, i fattori di “preferenza” sembrano perdere rilevanza – ad esempio la quota di chi afferma “preferisco stare da solo dentro la mia auto” scende dal 7,7% al 3% -, mentre il fattore costo accentua la sua totale marginalità (0,4% di indicazione nel complesso).

In sintesi, la redistribuzione delle ragioni di non utilizzazione del mezzo pubblico espresse dagli intervistati mostra da un lato, una costante criticità sul fronte della copertura territoriale dell’offerta, leggibile nella duplice percezione negativa di inesistenza del servizio e di forte scomodità di fruizione, e dall’altro lato, l’emergere di una “questione qualità”, a dire il vero non ancora preponderante, ma che rischia in prospettiva di sovraccaricare ulteriormente il ventaglio delle urgenze di miglioramento con il quale il servizio pubblico deve già oggi misurarsi.

Qualche segnale di “allentamento di tensione” si coglie invece sul versante, peraltro ancora prioritario, della competizione sul fattore “tempo” tra mezzo pubblico e mezzo privato, per effetto probabilmente di politiche di scoraggiamento all’uso dell’automobile ormai piuttosto diffuse nelle grandi città.

5. L'analisi di segmentazione: si rafforza il peso degli spostamenti per tempo libero

Il riposizionamento del mercato della mobilità urbana, che come si è visto ha ridisegnato alcuni equilibri tra i diversi mezzi di trasporto, può essere osservato e interpretato anche a partire da alcune caratteristiche di base associabili agli spostamenti.

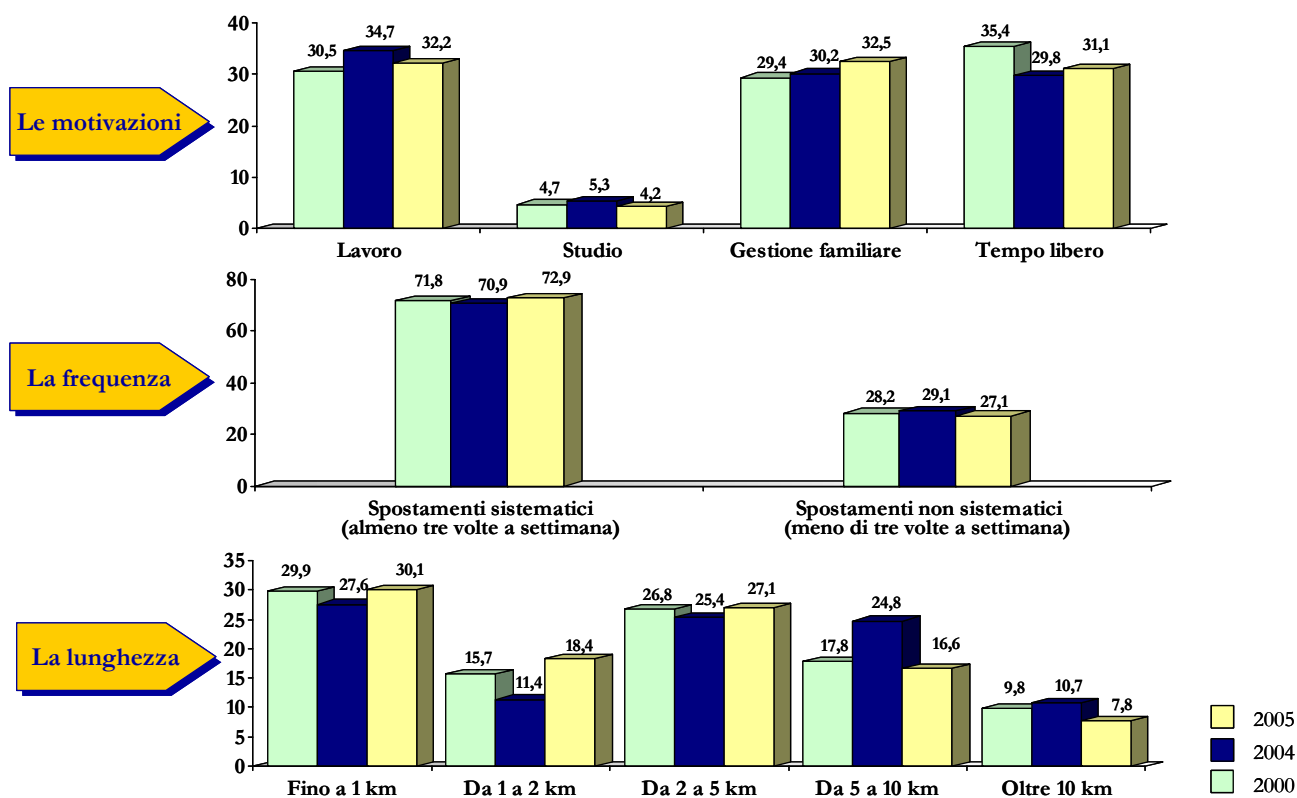
In particolare, tre di queste caratteristiche assumono una specifica rilevanza, sia in chiave analitica (per capire meglio gli “stili”), sia in chiave di *policy*: si tratta delle motivazioni, della frequenza e della lunghezza degli spostamenti.

Il graf. 9 offre una rappresentazione sintetica dell'evoluzione dal 2000 al 2005 della mobilità urbana rispetto ai tre profili di segmentazione appena indicati. Riassumendo, si possono sottolineare le seguenti linee evolutive:

- nelle *motivazioni*, il 2005 ha segnato la ripresa della mobilità per tempo libero (31,1% delle percorrenze), dopo una lunga fase di ripiegamento (dal 35,4% del 2000 al 29,8% del 2004). Il dato è coerente con l'intonazione più positiva delle aspettative economiche che si sta traducendo in una maggiore vivacità della domanda di trasporto, in particolare per ragioni e bisogni meno “di base”. Allo stesso tempo si rafforzano le motivazioni connesse alla gestione familiare (32,5% degli spostamenti contro il 30,2% del 2004), indice di un nuovo processo di disarticolazione della domanda; mentre i viaggi per motivi di studio e di lavoro si attestano insieme a poco più del 35% del totale, dopo aver sfiorato quota 40% nel 2004;
- nella *frequenza*, può sorprendere l'ulteriore rafforzamento degli spostamenti “sistematici” (ripetuti almeno tre giorni a settimana) che sono la componente largamente maggioritaria di questo tipo di segmentazione della mobilità urbana, i quali passano dal 70,9% di tutte le percorrenze registrato nel 2004 al 72,9% del 2005. E' evidente che l'interrelazione stringente tra motivazioni e sistematicità degli spostamenti, ad esempio rappresentabile nella mobilità dei “pendolari”, non è più in grado di spiegare la complessità di articolazione della domanda. E' vero piuttosto che quote ormai significative della mobilità urbana per consumi di tempo libero (ad esempio le attività sportive e ricreative) o anche per gestione familiare (ad esempio gli acquisti quotidiani) assumono profili di sistematicità molto più netti rispetto al passato;

- nella *lunghezza*, si conferma la netta prevalenza degli spostamenti di prossimità (il 30,1% dei tragitti urbani non supera il chilometro di lunghezza) e di quelli di corto e cortissimo raggio (18,4% tra 1 e 2 km; 27,1% tra 2 e 5km). Complessivamente, in città 3 percorrenze su 4 si attestano al di sotto dei 5km di lunghezza e oltre il 90% al di sotto dei 10km. Nella dinamica 2004-2005 si osserva una tendenza piuttosto netta alla crescita delle distanze brevi della mobilità, che trova spiegazione nella già ricordata sensibile perdita di peso degli spostamenti urbani rispetto agli extraurbani (in sostanza, sono diminuiti i viaggi di media percorrenza che restavano in ambito urbano, presumibilmente “usciti” dai confini comunali).

Graf. 9 – Le segmentazioni di base della domanda di mobilità urbana (% spostamenti)



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Definite le caratteristiche di base degli spostamenti – ovviamente ulteriori articolazioni sono proponibili, utilizzando le informazioni sugli orari, la durata, la destinazione ecc. -, è possibile ora abbozzare un’analisi di segmentazione finalizzata a leggere meglio i “presidi” dei diversi mezzi di trasporto, rispetto alle tipologie di viaggio identificate. Per focalizzare meglio l’analisi, i dati sono stati elaborati con esclusivo riferimento alle città di media e grande dimensione (oltre 100.000 abitanti), ovvero al target di maggior interesse per un’indagine sulla mobilità urbana.

Qualche considerazione specifica può esser fatta sul posizionamento dei mezzi pubblici.

Partendo dalle motivazioni degli spostamenti (tab. 12), la quota di mercato del trasporto collettivo è significativa (superiore alla media) soprattutto nelle percorrenze per ragioni di studio (35,9% del totale, in crescita dal 2000) e in quelle per ragioni di lavoro (14%, in diminuzione dal 2000). Più debole è invece la capacità dei mezzi pubblici di intercettare la domanda di mobilità, certo più frammentata ma non necessariamente asistemica come si è visto in precedenza, generata da ragioni di gestione familiare o di tempo libero (poco superiore al 10% in entrambi i casi, in leggero rafforzamento rispetto al 2000).

Tab. 12 – La mobilità urbana nelle città con oltre 100.000 abitanti per mezzi di trasporto e motivazione degli spostamenti (val %)

	Lavoro		Studio		Gestione familiare		Tempo libero		Totale	
	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000
Piedi	12,1	11,8	14,5	15,8	35,3	39,9	31,2	32,0	25,0	27,0
Bici	4,3	3,1	4,4	4,0	3,1	3,2	3,7	3,7	3,8	3,4
Moto o ciclomotore	12,1	10,1	7,3	20,4	2,4	2,0	6,0	9,1	7,1	8,0
Mezzi privati (auto)	53,6	55,8	31,2	24,3	47,2	42,9	46,3	43,3	48,3	46,1
Mezzi pubblici	14,0	15,9	35,9	32,3	10,8	10,2	10,9	10,7	13,3	13,4
Combinazioni “mezzi pubblici - mezzi privati”	3,8	3,4	6,8	3,2	1,2	1,8	1,8	1,2	2,6	2,2
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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

Rispetto alle motivazioni, quindi, il servizio pubblico di trasporto assicura una maggiore copertura in segmenti vivaci ma marginali (studio), rispetto a segmenti più corposi e in crescita (ad esempio il tempo libero); anche per la mobilità lavorativa, tradizionale bacino di utenza del trasporto pubblico, si manifesta qualche difficoltà a contenere la concorrenza soprattutto dell’automobile e delle “due ruote” (motorizzate e non).

Circa la frequenza degli spostamenti (tab. 13), le quote di mercato del trasporto pubblico sono più omogenee, con una leggera prevalenza tra gli spostamenti “sistematici” rispetto ai “non sistematici”, dove peraltro si registra un certo rafforzamento dello *share* tra il 2000 e il 2005.

Tab. 13 – La mobilità urbana nelle città con oltre 100.000 abitanti per mezzi di trasporto e frequenza degli spostamenti (val %)

	Spostamenti sistematici (fino a 3/4 giorni a settimana)		Spostamenti non sistematici (meno di 3/4 volte a settimana)		Totale	
	2005	2000	2005	2000	2005	2000
	Piedi	26,5	28,5	21,2	22,7	24,8
Bici	4,4	3,6	2,5	3,2	3,8	3,5
Moto o ciclomotore	8,2	8,9	4,4	6,1	7,0	8,1
Mezzi privati (auto)	44,7	42,9	56,7	53,7	48,4	46,2
Mezzi pubblici	13,5	13,7	13,1	12,0	13,4	13,2
Combinazioni “mezzi pubblici - mezzi privati”	2,8	2,5	2,1	2,2	2,6	2,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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, vari anni

Infine, rispetto alla lunghezza delle percorrenze (tab. 14) la capacità di penetrazione dei mezzi pubblici è quasi direttamente proporzionale alla distanza del viaggio. La quota di mercato si attesta ad appena il 2,3% per i tragitti di prossimità, sale già al 10% per le tratte da 1 a 2km, tocca la punta massima del 20,7% nella fascia 5-10km per poi ridiscendere al 12,4% nelle distanze maggiori, superiori ai 10km. Nel confronto con il 2000 tendono a rafforzarsi i segmenti mediani, dove la presenza del trasporto pubblico è più incidente, ovvero le lunghezze tra 2 e 10km, mentre si indebolisce la presenza negli spostamenti superiori a 10km.

E’ da sottolineare, per inciso, la capillarità di presidio dell’automobile, in grado non solo di dominare il mercato nelle distanze superiori ai 2km, ma di assicurarsi la leadership anche nella fascia 1-2km (il 42,8% degli spostamenti vengono effettuati con le “quattro ruote”, il 31,2% a piedi e il 9,5% in bicicletta), nonché una quota non marginale addirittura nei tragitti di prossimità inferiori al chilometro (15,4% la fetta di mercato dell’auto, in crescita rispetto al 14,4% del 2000).

Tab. 14 – La mobilità urbana nelle città con oltre 100.000 abitanti per mezzi di trasporto e distanza degli spostamenti (val %)

	Fino a 1 Km		Da 1 a 2 Km		Da 2 a 5 Km		Da 5 a 10 Km		Oltre 10 Km		Totale	
	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000
Piedi	75,0	75,8	31,3	31,2	9,1	9,0		0,2			24,8	26,7
Bici	4,4	4,5	9,5	7,8	3,5	3,1	1,3	1,4	0,4	0,3	3,8	3,5
Moto o ciclomotore	2,7	2,9	6,2	9,2	8,0	10,4	9,4	10,4	9,9	8,1	7,0	8,1
Mezzi privati	15,4	14,4	42,8	40,3	59,7	57,7	63,3	63,1	67,7	68,4	48,4	46,2
Mezzi pubblici	2,3	2,3	10,0	10,9	18,8	18,0	20,7	19,8	12,4	16,7	13,4	13,2
Combinazioni mezzi pubblici-mezzi privati	0,2	0,1	0,2	0,5	1,0	1,9	5,4	5,2	9,6	6,5	2,6	2,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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, vari anni

Forse questo dato, più di qualsiasi altro, testimonia della capacità dell'automobile di rispondere ai bisogni profondi di mobilità dei cittadini, rappresentandone allo stesso tempo il simbolo di un radicato stile di vita e di consumo.

6. L'autobus alla prova della qualità

Senza dubbio il trasporto pubblico sta attraversando un momento difficile sul fronte della qualità dei servizi percepita dalla clientela.

Già nel 2004 si era registrata, nelle medie e grandi città, una diminuzione non marginale degli indici di soddisfazione, soprattutto per l'offerta urbana (autobus/tram e metropolitana). La crescita delle aspettative dei clienti, in parte sollecitata dall'introduzione "a macchia di leopardo" di elementi di qualificazione del servizio (rinnovo dei mezzi, vetture climatizzate ecc.), giustificava in una certa misura l'abbassamento dei livelli di gradimento. Nel 2005 il quadro è ulteriormente peggiorato per l'autobus/tram e per il treno locale (mentre riprende quota la metropolitana). E se da un lato l'ulteriore innalzamento delle attese per un servizio più adeguato, accanto al rilievo mediatico (in negativo) che i disservizi del trasporto regionale hanno registrato nel corso dell'anno, possono aver generato un effetto sfavorevole sugli indici di soddisfazione, dall'altro lato è presumibile che un oggettivo peggioramento di alcuni standard prestazionali abbia concorso a formare giudizi piuttosto negativi sul trasporto urbano.

In questo senso, si può osservare in primo luogo che la velocità media⁹ degli spostamenti urbani nell'ultimo anno è leggermente aumentata per i mezzi privati (24,2 km/h contro i 23,9 km/h del 2004), ma è sensibilmente diminuita per i mezzi pubblici (15,8 km/h contro 17,2 km/h), invertendo un trend positivo che perdurava dal 2001 (graf. 10). Dinamiche simili, sia per i mezzi pubblici che per quelli privati, hanno riguardato gli spostamenti urbani nelle sole grandi città, dove ovviamente la velocità dei vettori è inferiore.

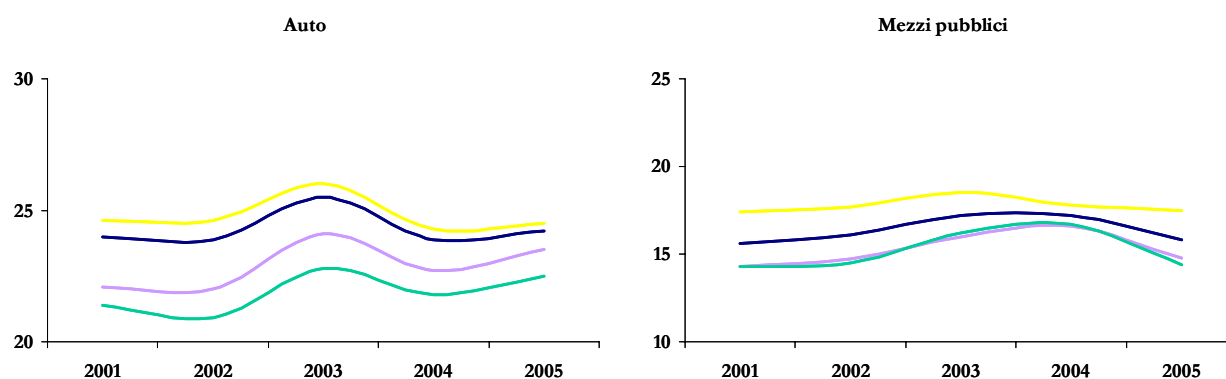
Passando al giudizio complessivo di soddisfazione¹⁰ sull'utilizzazione dei mezzi di trasporto urbani o locali (graf. 11), è da sottolineare che l'indice relativo all'autobus/tram scende per la prima volta nelle medie e grandi città sotto la

⁹ Si ricorda che le velocità medie sono calcolate sulla base delle informazioni sulla lunghezza e sulla durata di ciascuno spostamento che sono fornite dall'intervistato.

¹⁰ Il giudizio di soddisfazione è determinato da una valutazione complessiva espressa dall'intervistato rispetto ai tre mesi precedenti l'intervista. La media per ciascun mezzo di trasporto è ovviamente calcolata sui soli rispondenti che hanno dichiarato di aver utilizzato nei tre mesi, anche occasionalmente, quel mezzo di trasporto. Il riferimento dei rispondenti è all'utilizzazione complessiva dei mezzi, non solo all'utilizzazione dei mezzi in ambito urbano.

sufficienza (5,88 in scala 1-10), con una sensibile sforbiciata rispetto al 2004 (6,04) e, ancora di più, rispetto al 2003 (6,29). L'enfasi posta sul risultato medio complessivamente negativo non deve tuttavia far dimenticare che la maggior parte degli intervistati (il 64%) assegna un punteggio comunque positivo al servizio urbano. Anzi, rispetto al 2004 si è allargata la fascia dei "molto soddisfatti" (il 18% assegna punteggi da 8 a 10, contro l'11,8% del 2004), ma in senso opposto si sono anche ampliate le percentuali dei "poco soddisfatti" e soprattutto di chi non è "per niente soddisfatto" (punteggi da 1 a 3), segmento che raddoppia il proprio peso passando dal 5,9% del 2004 all'11,4% del 2005.

Graf. 10 – La velocità media degli spostamenti urbani per mezzi di trasporto (in km/h)

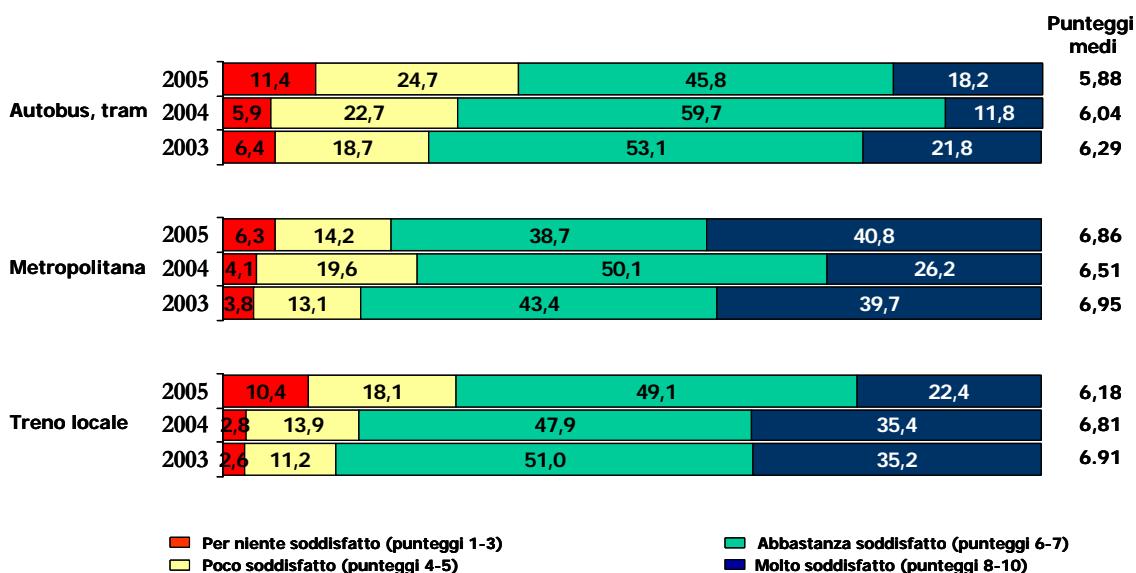


	Mezzi privati (km/h)			Mezzi pubblici (km/h)		
	2005	2004	2001	2005	2004	2001
Comuni con 100.000 e più abitanti	23,5	22,7	22,1	14,8	16,6	14,3
Grandi città	22,5	21,8	21,4	14,4	16,7	14,3
Comuni <100.000 abitanti	24,5	24,3	24,6	17,5	17,8	17,4
Tutta la popolazione	24,2	23,9	24,0	15,8	17,2	15,6

— Comuni con oltre 100.000 abitanti — Grandi città — Comuni <100.000 abitanti — Totale

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

Graf. 11 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto nelle medie e grandi città (valori % e punteggi medi 1-10)



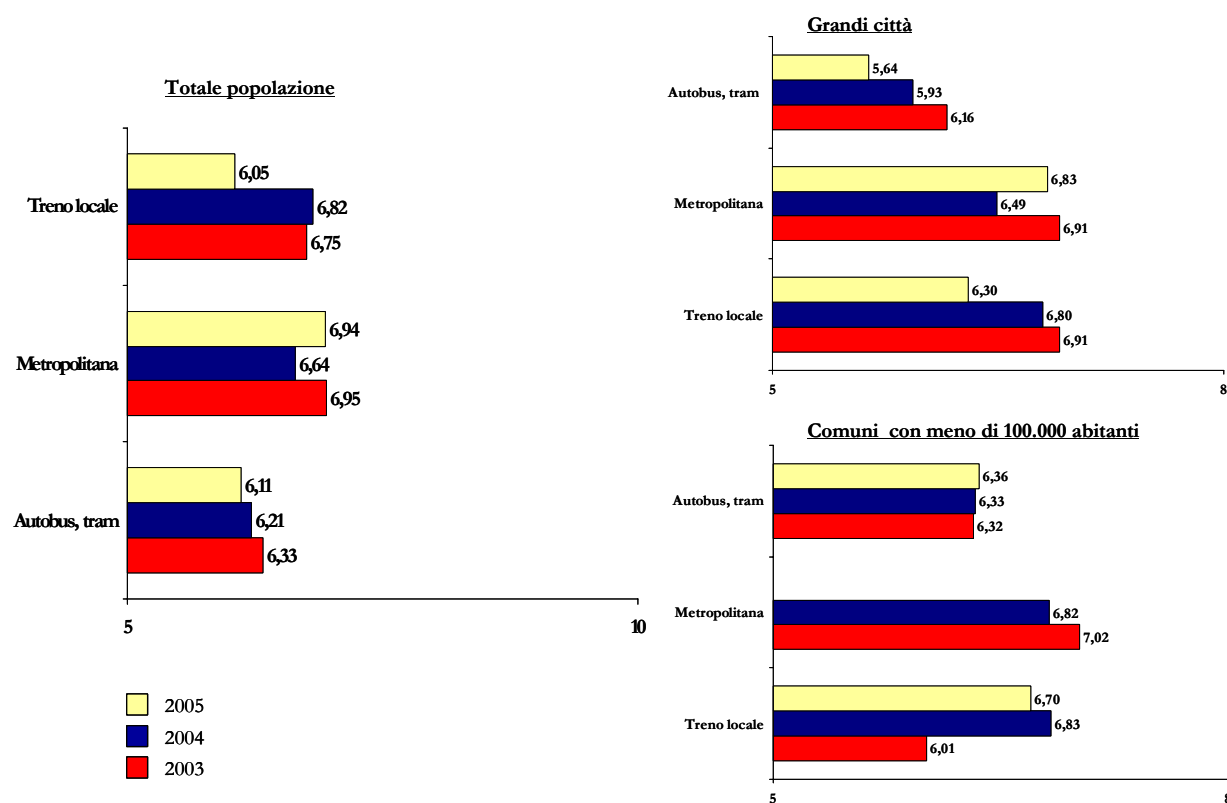
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

L'altro mezzo di trasporto pubblico che nel 2005 ha manifestato marcati cedimenti nella percezione di qualità della clientela è il treno locale. Il punteggio medio globale resta di segno positivo (6,18), ma diminuisce in modo netto rispetto al 2004, quando si era attestato a 6,81. La quota di utenti che assegna voti di sufficienza è ancora alta (superiore al 70%), ma scende in un anno di circa 10 punti percentuali; allo stesso tempo la percentuale dei totalmente insoddisfatti triplica il proprio peso (dal 2,8% al 10,4%). Migliora invece la performance della metropolitana che nel 2005 si riattesta vicino ai buoni livelli di giudizio del 2003 (di poco inferiori al 7,00), dopo il sensibile peggioramento registrato nel 2004.

Significativi i dati relativi all'articolazione degli indici di soddisfazione per ampiezza dei contesti urbani (graf. 12). Infatti, se nel complesso della popolazione i dati relativi all'autobus/tram peggiorano di poco, nelle grandi città si registra una vistosa diminuzione del gradimento degli utenti - l'indicatore medio si attesta a 5,64 contro 5,93 del 2004 -, mentre per converso nei centri minori l'autobus mantiene un punteggio medio sufficiente (6,32), in

linea con i valori del biennio precedente. Viceversa, per il treno locale, i residenti nelle grandi città sembrano essere più soddisfatti rispetto a quelli dei centri minori, dove si addensa evidentemente la quota maggiore di pendolari.

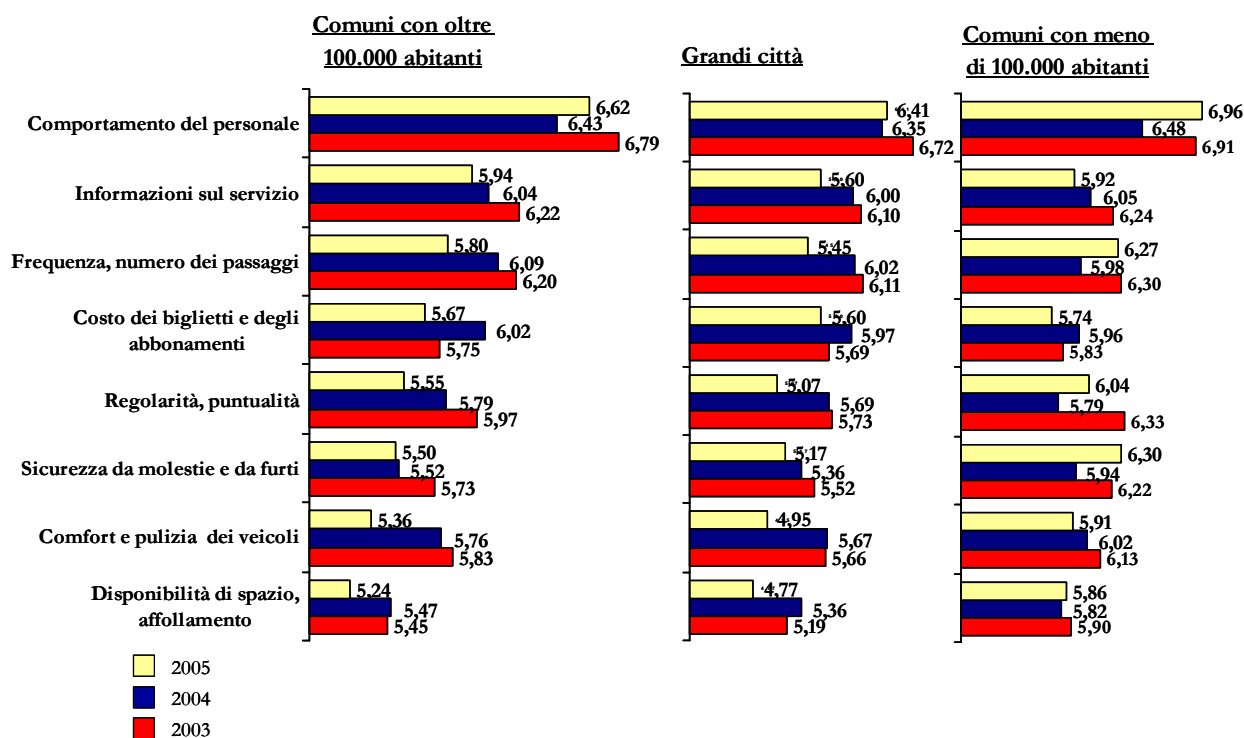
Graf. 12 – La soddisfazione per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico nei diversi contesti urbani (punteggi medi 1-10)



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

Qual è stato l'andamento nell'ultimo anno degli indici relativi ai singoli requisiti di soddisfazione? L'analisi è stata condotta in modo specifico per autobus e tram (graf. 13).

Graf. 13 – I requisiti di soddisfazione nell'utilizzo di autobus e tram (punteggi medi 1-10)



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

Nelle medie e grandi città si registra un generalizzato deterioramento di tutti i fattori di qualità del servizio, con l'eccezione del comportamento del personale (da 6,43 a 6,62). Particolarmente accentuate le criticità relative alla disponibilità di spazio e affollamento (5,24 contro 5,47 del 2004), al comfort e pulizia dei veicoli (5,36 contro 5,76), alla regolarità e puntualità del servizio (5,55 contro 5,79).

Ma peggiorano anche la valutazione relativa alla frequenza/numero delle corse (da 6,09 a 5,80), a conferma di una percezione diffusa, a cui si accennava in precedenza, che la copertura del servizio è diminuita nell'ultimo anno, e la valutazione relativa al costo dei biglietti e degli abbonamenti (da 6,02 a 5,67), che sconta un effettivo aumento delle tariffe registrato in diverse città.

Non dissimile il profilo delle risposte tra i residenti delle solo grandi città, con una punta negativa per l'eccessivo affollamento dei mezzi, dove l'indice medio di soddisfazione che scende sotto a 5,00 (attestato a 4,77). Nei comuni con meno di 100.000 abitanti invece il quadro degli indicatori presenta diversi punti di luce, accanto ad alcune forti criticità. Migliorano, anche sensibilmente, i giudizi sul comportamento del personale - con un punteggio medio ormai vicinissimo a 7,00 -, sulla capillarità dell'offerta, sulla puntualità del servizio, sulla sicurezza e persino sui livelli di affollamento dei mezzi. Viceversa cresce il disagio per l'aumento del costo dei titoli di viaggio, per le informazioni sul servizio e per il comfort e pulizia dei veicoli.

A conclusione dell'analisi alcuni dati sull'utilizzazione dei titoli di viaggio.

Ai clienti del mezzo pubblico è stato chiesto in primo luogo se vengono utilizzati sistemi tariffari integrati (tab. 15). Le risposte positive si attestano al 27,1% nel totale della popolazione, quota in leggera diminuzione rispetto al 2004, e al 40% tra i rispondenti che risiedono nelle grandi città. Circa il 35% degli intervistati riconosce l'esistenza di sistemi di integrazione tariffaria e tuttavia non li utilizza, mentre un altro 37% (21% nelle grandi città) afferma che questa opportunità non esiste o comunque non ne è a conoscenza.

Tab. 15 – Usufruisce abitualmente di “sistemi tariffari integrati”? (val. %)

	Totale			Grandi città		
	2005	2004	2003	2005	2004	2003
Si, ne usufruisco	27,1	29,6	26,0	40,9	43,6	36,2
No, esistono sistemi di integrazione tariffaria ma non li utilizzo	35,1	26,6	34,8	37,9	28,7	34,7
No, non esistono sistemi di integrazione tariffaria, non so	37,9	43,8	39,3	21,1	27,7	29,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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

Circa i titoli di viaggio maggiormente utilizzati (tab. 16) prevale largamente la “corsa semplice” (56,4% degli utenti), seguita dal biglietto orario (13,8%) e dall'abbonamento mensile (13,9%). Rispetto al 2004, cresce il ricorso prevalente al biglietto orario mentre diminuisce sensibilmente quello relativo all'abbonamento mensile.

Tab. 16 - Titolo di viaggio maggiormente utilizzato per il mezzo pubblico (val. %)

	Totale			Grandi città		
	2005	2004	2003	2005	2004	2003
Corsa semplice	56,4	57,8	58,0	47,5	47,2	46,8
Biglietto orario	13,8	10,3	10,0	20,5	13,0	11,7
Multicorse	2,6	1,2	1,4	2,9	1,1	2,4
Giornaliero	4,9	3,1	4,4	2,0	1,4	2,3
Settimanale	2,2	1,5	1,7	2,5	1,8	2,2
Mensile	13,9	21,3	19,6	16,1	29,2	26,6
Annuale	4,3	4,1	3,3	7,1	5,7	6,1
Altro	1,8	0,8	1,6	1,3	0,7	1,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</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

Nelle grandi città il quadro delle indicazioni è ovviamente diverso. La corsa semplice resta il titolo di viaggio maggiormente segnalato, ma con una percentuale di "prevalenze" che scende al 47,5% (in linea con i dati del biennio precedente), a vantaggio soprattutto del biglietto orario (20,5% del totale, valore quasi doppio rispetto al 2003).

7. I cittadini e le politiche di contrasto all'inquinamento e al traffico, tra entusiasmo e disincanto

Affiora un velo di disincanto nell'atteggiamento dei cittadini verso la mobilità sostenibile e i problemi dell'inquinamento da traffico. Potrebbero essere sintetizzati in questo modo i risultati del monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" lungo l'asse valutativo e percettivo del rapporto tra ambiente e trasporto negli spazi urbani. Si apre così un fronte di ulteriore potenziale problematicità nel quadro dell'analisi sulla mobilità urbana proposta per il 2005.

Nel biennio precedente la larga e crescente adesione dei cittadini verso le politiche di difesa dei centri storici dal traffico, di razionalizzazione e disincentivazione del trasporto individuale, di sviluppo dei servizi pubblici e della mobilità lenta, lasciava intendere che una nuova alleanza tra comunità locale, istituzioni e aziende di trasporto in favore della sostenibilità potesse fondarsi proprio a partire dal comune riconoscimento della priorità ambientale e dalla constatazione che "i cittadini sono dalla parte delle politiche per la mobilità sostenibile".

Questa cornice di riferimento resta ovviamente in larga parte confermata. Ma il consenso quasi incondizionato per le misure di riorganizzazione e regolazione del trasporto a difesa dei beni collettivi urbani – e quindi sacrificando un pezzo della libertà individuale "di movimento" – subisce qualche incrinatura; e allo stesso tempo si estende lo scetticismo verso le azioni amministrative e di lotta al traffico e allo smog.

Il primo dato di riferimento riguarda l'opinione dei cittadini, residenti nei centri di media e grande dimensione, verso una serie di misure finalizzate a ridurre il traffico e l'inquinamento e in generale a promuovere una mobilità più sostenibile. Guardando ai punteggi medi assegnati a ciascuna misura, in scala 1-10, emerge un tendenziale rafforzamento di due principali famiglie di *policy* (tab. 17):

- il sostegno ad una più estesa utilizzazione del trasporto collettivo, attraverso sconti sugli abbonamenti (l'adesione media passa da 7,45 nel 2004 a 8,03 nel 2005) e l'aumento di corsie preferenziali per i mezzi pubblici (da 6,85 a 7,42);

- il divieto di circolazione dei mezzi privati in città, in particolare impedendo il passaggio dei veicoli pesanti nell'intero ambito urbano (da 7,68 a 7,88) e vietando la circolazione di automobili nel centro storico e in altre zone affollate (da 7,07 a 7,30).

Tab. 17 -Le misure volte a ridurre il traffico e l'inquinamento: l'opinione dei residenti nelle medie e grandi città (punteggi medi 1-10)

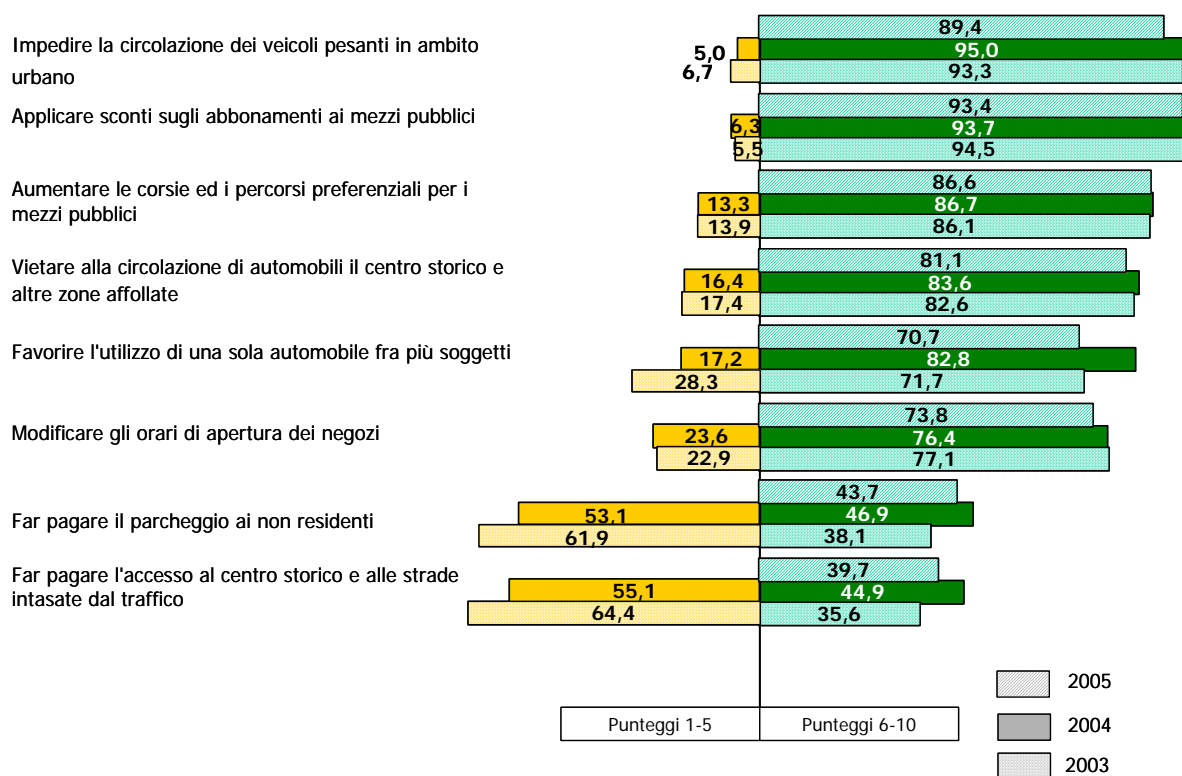
	2005	2004	2003
Applicare sconti sugli abbonamenti ai mezzi pubblici	8,03	7,45	8,04
Impedire la circolazione dei veicoli pesanti in ambito urbano	7,86	7,68	8,03
Aumentare le corsie ed i percorsi preferenziali per i mezzi pubblici	7,42	6,85	7,28
Vietare alla circolazione di automobili il centro storico e altre zone affollate	7,30	7,07	7,35
Modificare gli orari di apertura dei negozi	6,67	6,44	6,66
Favorire l'utilizzo di una sola automobile fra più soggetti	6,47	6,64	6,48
Far pagare il parcheggio ai non residenti	5,18	5,27	4,85
Far pagare l'accesso al centro storico e alle strade intasate dal traffico	4,83	5,11	4,56

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

Viceversa, si abbassano nuovamente, dopo la sorprendente impennata del 2004, i punteggi medi relativi alle misure che prevedono il pagamento di un pedaggio per l'utilizzazione delle infrastrutture stradali: il *park pricing* (per i soli non residenti), il cui tasso di adesione è decisamente inferiore alla sufficienza (5,18) e in declino rispetto al 2004 (5,27), e il *road pricing* che si attesta ad un livello di apprezzamento ancora più basso (4,83 contro 5,11 del 2004).

Se invece dei punteggi medi si guarda alle quote di intervistati che assegnano alle singole misure punteggi positivi (6-10) o negativi (1-5), il profilo dinamico delle risposte cambia decisamente, come si può osservare dal graf. 14. Infatti, nessuna delle misure sottoposte a valutazione raccoglie nel 2005 percentuali di intervistati favorevoli superiori al 2004. Ciò sembra indicare che tende a formarsi nel corpo della comunità cittadina una dicotomia più accentuata tra quanti ripongono fiducia nel ventaglio delle azioni possibili per contrastare l'inquinamento da traffico e per promuovere un modello di trasporto sostenibile – e quindi assegnano punteggi molto elevati che “alzano la media” -, e quanti viceversa sono sempre più disincantati e “freddi”, ma non necessariamente ipercritici, e quindi assegnano punteggi che “abbassano la media” ma non troppo.

Graf. 14 - Le misure volte a ridurre il traffico e l'inquinamento: l'opinione dei residenti nelle medie e grandi città (val. %)

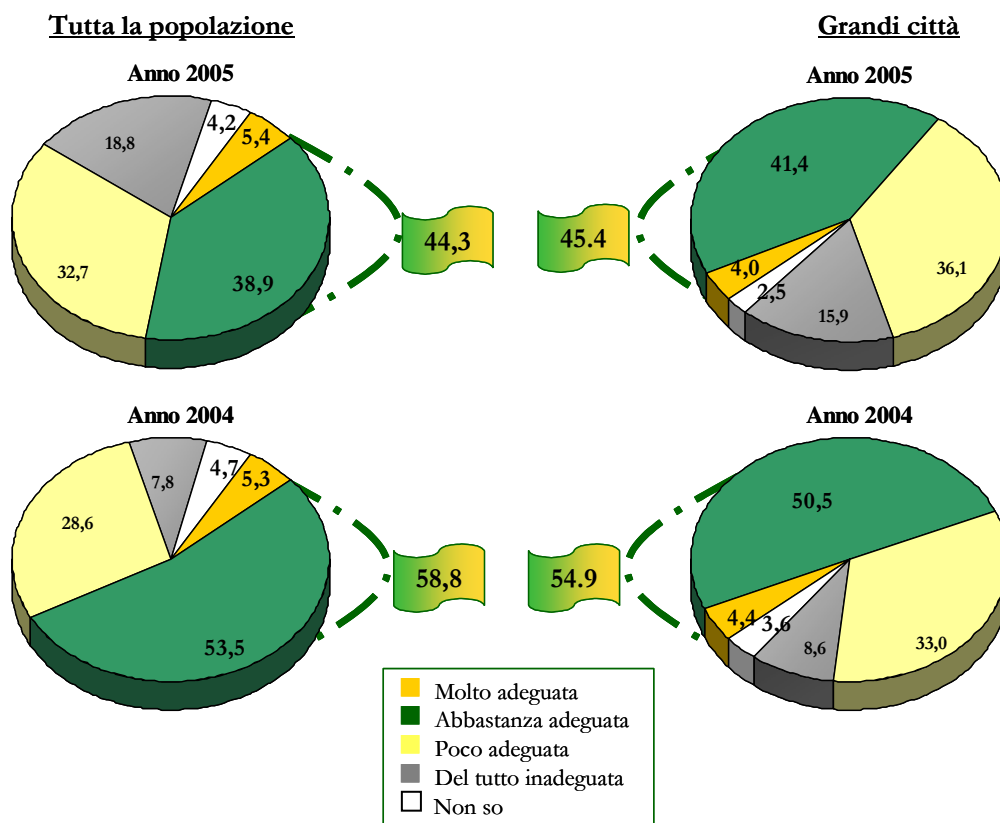


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Le crinature, ancorché abbastanza contenute, del quadro relativo alle valutazioni sulle diverse misure di sostegno alla mobilità sostenibile sono rafforzate da un atteggiamento verso l'azione amministrativa specificamente rivolta a combattere traffico e smog improntato nel 2005, rispetto al 2004, ad un maggiore scetticismo.

Innanzitutto diminuisce in modo marcato nel corso dell'anno la percentuale di intervistati che ritiene adeguata l'informazione fornita dal Comune ai cittadini sulla qualità dell'aria e gli effetti dell'inquinamento sulla salute, percentuale che passa dal 58,8% al 44,4% (graf. 15). Simmetricamente si rafforza soprattutto l'area ipercritica di chi ritiene del tutto inadeguata questo tipo di informazione (dal 7,8% al 18,8%). Nelle grandi città il saldo negativo tra il 2004 e il 2005 è un po' più contenuto.

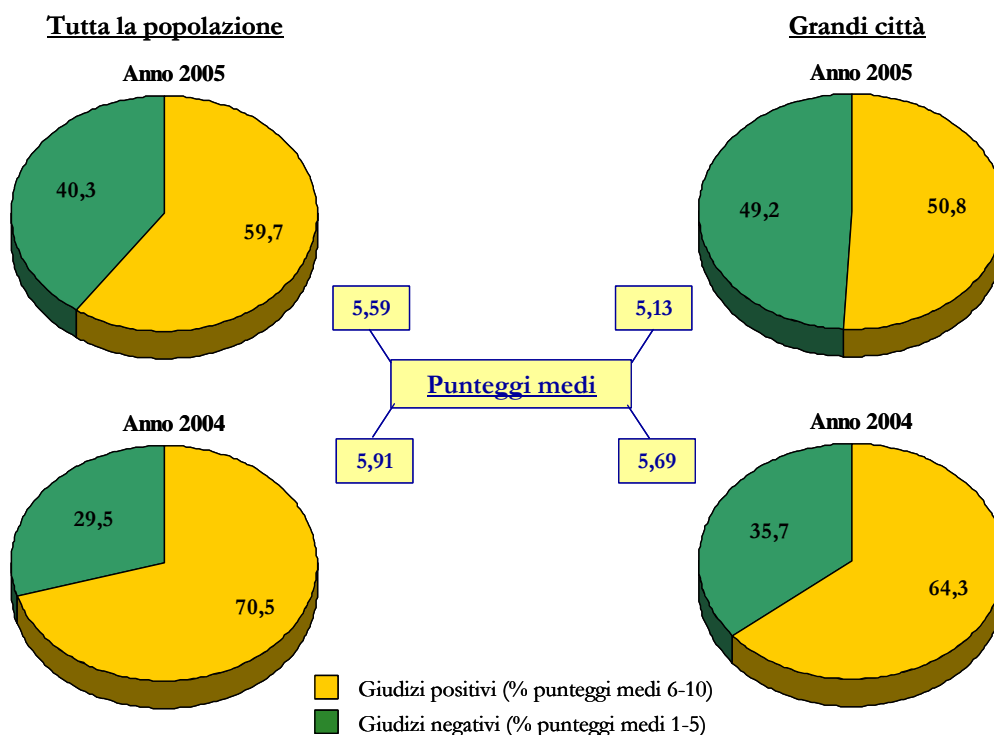
Graf. 15 – Quanto ritiene adeguata l’informazione fornita ai cittadini dal suo Comune, nell’ultimo anno, sulla qualità dell’aria e gli effetti dell’inquinamento sulla salute? (val. %)



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

In secondo luogo peggiora, e di nuovo in modo sensibile, il giudizio complessivo sulle misure adottate nell’ultimo anno dall’Amministrazione comunale per migliorare la situazione del traffico e della mobilità (graf. 16). Il punteggio medio scende tra il 2004 e il 2005 da 5,91 a 5,59 (rispettivamente 5,69 e 5,13 nelle risposte di chi abita nelle grandi città). La quota percentuale dei voti di sufficienza (da 6 a 10) passa invece dal 70,5% al 59,7%, e ancora più ampia è la diminuzione nelle grandi città (dal 64,3% al 50,8%).

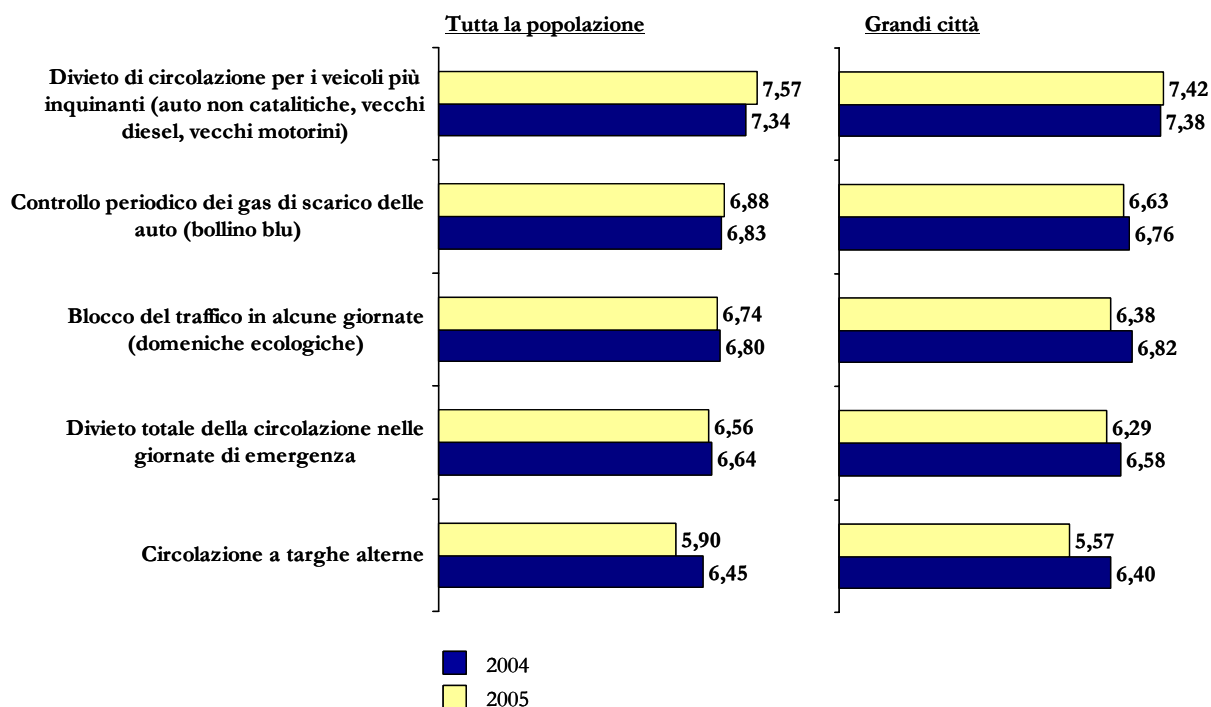
Graf. 16 – Come valuta le misure adottate nell’ultimo anno dall’Amministrazione comunale per migliorare la situazione del traffico e della mobilità (val. % e punteggi medi 1-10)



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Infine, le valutazioni specifiche sull’efficacia di alcuni provvedimenti finalizzati a ridurre l’inquinamento provocato dal traffico. Nei punteggi medi (graf. 17) il confronto tra il 2004 e il 2005 mette in evidenza una sostanziale stabilità, con valori decisamente positivi per determinate misure: ad esempio il divieto di circolazione per i veicoli più inquinanti raccoglie un’adesione espressa da un voto medio pari a 7,57, in crescita dal 2004 (7,34) o il controllo periodico dei gas di scarico delle auto che si attesta a 6,88.

Graf. 17 – Secondo la sua esperienza e le sue conoscenze, qual è il livello di efficacia di alcuni provvedimenti finalizzati a ridurre l'inquinamento provocato dal traffico? (punteggi medi 1-10)

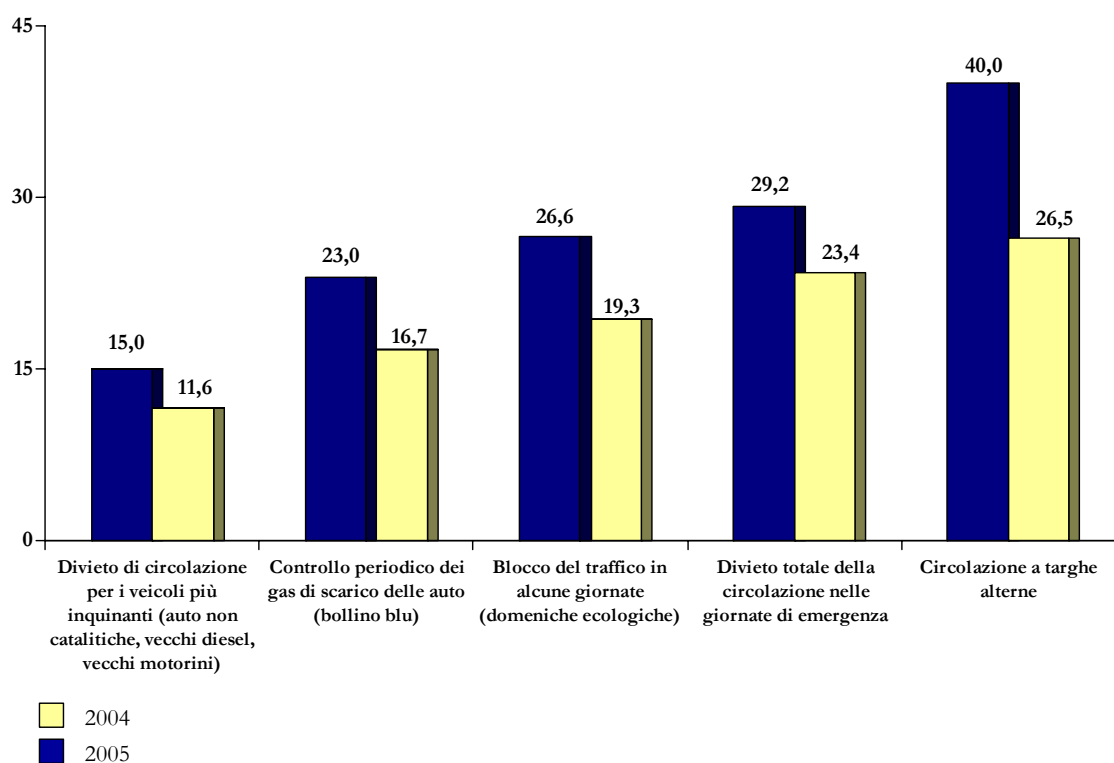


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Per altri provvedimenti, le dinamiche sono meno lineari. Mantengono tassi di adesione alti, seppure in lieve ripiegamento, sia il blocco del traffico in alcune giornate (domeniche ecologiche) con un punteggio medio pari a 6,74, sia il divieto totale della circolazione nelle giornate di emergenza (6,56). Viceversa si riduce di oltre mezzo punto il punteggio medio assegnato alla circolazione a targhe alterne, che scende sotto la sufficienza (5,90) dopo le buone e sorprendenti valutazioni registrate lo scorso anno (6,45). E' anche da sottolineare che nelle grandi città gli intervistati esprimono giudizi meno positivi per tutti i provvedimenti indicati, con una specifica accentuazione proprio per la circolazione a targhe alterne (da 6,40 a 5,57).

Se nei punteggi medi prevale tutto sommato una dinamica stabile o di lieve decremento delle valutazioni, con l'eccezione della circolazione a targhe alterne, la fetta di popolazione che non è persuasa dall'efficacia dei provvedimenti considerati tende invece a crescere per tutte le misure e anche in modo piuttosto marcato (graf. 18). Come già osservato per le opinioni espresse sulle politiche per la mobilità sostenibile, anche nel giudizio relativo all'azione amministrativa c'è una tendenza alla polarizzazione delle opinioni tra chi si mostra ancora molto fiducioso, ed esprime giudizi decisamente positivi, e la fetta sempre più ampia di chi invece manifesta più prudenza, senza per questo "bocciare" in modo definitivo l'efficacia dei provvedimenti di lotta all'inquinamento che vengono messi in campo.

Graf. 18 – Quota di intervistati che ritengono poco o per niente efficaci i provvedimenti finalizzati a ridurre l'inquinamento procurato dal traffico (val. %)



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

Parte Seconda

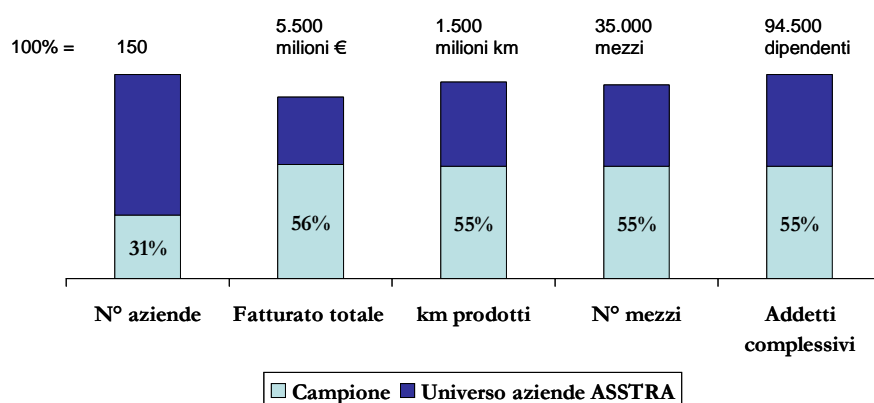
**L'OFFERTA DI TRASPORTO URBANO, TRA NUOVE
CHANCE E SEGNALI DI MANCATA CRESCITA**

1. Premessa: i principali contenuti dell'indagine

Come consuetudine, la seconda parte del Rapporto annuale Isfort-ASSTRA è dedicata al monitoraggio dell'offerta e alla comparazione del livello dei servizi di TP urbano tra le differenti aree del Paese. Lo studio proposto per l'occasione interessa in particolare l'offerta di *trasporto su gomma*, cui rimandano i dati di produzione e servizio delle imprese operanti nei 46 più importanti capoluoghi di provincia d'Italia: uno spaccato senza dubbio significativo dell'universo nazionale della mobilità pubblica e che copre gran parte delle aziende associate ad ASSTRA e delle relative produzioni (cfr. fig. 19).

Graf. 19 - La rappresentatività del campione rispetto all'universo ASSTRA (dati 2004)¹¹

46 aziende di TP urbano o misto (prevalentemente urbano)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

¹¹ A prova della rilevanza statistica dei dati qui commentati si ricorda che ASSTRA (Associazione Trasporti) è l'Associazione delle Società ed Enti del trasporto pubblico locale (proprietà di enti locali, di regioni e di imprese private), cui aderiscono la totalità delle aziende esercenti il trasporto urbano, oltre il 70% delle aziende esercenti il trasporto extraurbano, tutte le ferrovie locali (non appartenenti alla società Ferrovie dello Stato), nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

Sempre in continuità con l'impostazione delle passate edizioni del Rapporto, l'approccio di analisi si muove su un binario di forte *orientamento "alla domanda"* e ai requisiti di crescita del mercato urbano del TPL. In altri termini, si è inteso elaborare un ristretto *set* di indicatori da leggere *nella logica delle prestazioni a favore dell'utente attuale* dei mezzi pubblici e del *potenziale* cliente che potrebbe essere attratto da un sistema di offerta più qualificato e funzionale. Questo in primo luogo al fine di trovare conferme e integrazioni ai risultati dell'analisi esposti nella prima parte, e per affinare dunque la comprensione delle tendenze rilevate dal lato della domanda con opportuni riscontri circa il potenziale di offerta e lo stato dei servizi erogati sul territorio.

D'altro canto, la disponibilità di una serie storica di dati 2002-2004 (con qualche sconfinamento addirittura al 2006) permette anche alcuni giudizi di massima sull'efficacia delle politiche perseguite negli ultimi anni per migliorare le prestazioni del TP urbano. Oltre a stimare la capacità di risposta del sistema nell'insieme (regolatori locali e nazionali, amministratori, operatori pubblici e privati), l'esercizio può dunque servire a richiamare l'attenzione in special modo sui compiti che sono ancora oggi dinanzi alle istituzioni di governo del settore, per un suo decisivo rilancio.

Accompagnando questi diversi obiettivi di contenuto, il presente testo è organizzato come segue.

Per prima cosa (cap. 2) si illustrano i numeri complessivi del comparto (dati di produzione) e l'andamento temporale nel triennio 2002-2004 di alcuni valori aggregati del bilancio delle aziende (costi e ricavi di esercizio), in modo da avere un primo riscontro circa i punti di forza e le criticità operative delle imprese su gomma.

Alla lettura dei dati economici fanno seguito specifici affondi (in ordine capp. 3, 4 e 5) su *tre* aspetti di orientamento interpretativo selezionati per la costruzione degli indicatori significativi, tesi a stimare il livello delle prestazioni e focalizzare le problematiche del trasporto nei diversi aggregati territoriali del Paese:

1. *la capacità media di offerta* (es. km prodotti, mezzi e prestazioni lavorative impiegate, ecc.), come "fattore base" che determina la disponibilità dei servizi sul territorio e pertanto influenza le scelte modali assicurando, in concorso con i mezzi privati, le funzioni di movimento dei cittadini;
2. *le differenti prestazioni aziendali e il costo medio dei servizi all'utenza* considerate sia nel senso dell'efficacia del sistema (ad esempio un elevato numero di viaggiatori per km prodotto indica che il sistema urbano complessivamente è orientato al trasporto collettivo), sia per gli aspetti di convenienza o "guadagno" per il fruitore dei mezzi pubblici attuale e potenziale (ad esempio la politica tariffaria applicata come indice d'attenzione all'espansione del mercato dei servizi pubblici);

3. *l'impegno per l'innovazione del parco circolante*, come filone di confronto utile a portare in evidenza le misure di qualità che sono volte a soddisfare ad un livello più fino (rispetto alla pura offerta quantitativa) le esigenze dell'utente/cliente, innalzando gli *standard* attesi del sistema di trasporto cittadino (*comfort*, praticità e sicurezza di viaggio, profilo ecologico dei veicoli, ecc.).

Tab. 18 - La distribuzione del campione

Grandi città (>250 mila ab.)	(13)
Medie città (< 250 mila ab.)	(33)
Nord-Ovest	(10)
Nord-Est	(12)
Centro	(9)
Sud e Isole	(15)
Totale	(46)

Il Panel coinvolto nell'indagine è costituito esattamente da 46 imprese per quanto attiene ai dati economici e produttivi e da un numero leggermente ridotto, pari a 43 imprese, per quanto riguarda i dati sugli autobus e le tariffe. Il campione di aziende è distribuito sul territorio nazionale in modo rappresentativo per area geografica (Nord-Est, Nord-Ovest, Centro, Sud e Isole) e per ordine di grandezza dei centri *grandi* (sopra 250 mila ab.) e *medi* (fino a 250 mila ab.).

2. Un settore sostanzialmente fermo al 2002

Per diverse ragioni, storiche e ambientali (ribadita carenza di investimenti in ferrovie, difficile orografia del territorio, angusta struttura medievale di molte città, ecc.), il settore dei servizi su gomma rappresenta come noto la componente principale della produzione di trasporto urbano in Italia. Nella tab. 19 sono riportati alcuni valori medi di produzione riscontrati nel triennio 2002-2004: 830 milioni l'anno di vetture/km erogate, oltre 3 mila milioni i passeggeri trasportati di media, un parco autobus composto da più di 13 mila unità, per dire alcune delle cifre più ragguardevoli.

Tab. 19 - Valori di produzione delle aziende di trasporto pubblico. Dati annuali medi 2002-2004

	Media anni 2002-2004
Bus km erogati (in milioni)	830
Autobus in dotazione	13.095
Addetti totali	53.105
Passeggeri trasportati (in milioni)	3.094
Fatturato (in milioni di euro)	3.089

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Nonostante i numeri davvero consistenti, nel periodo in esame l'offerta complessiva tuttavia non cresce (tab. 20). La produzione chilometrica è praticamente ferma ai valori del 2002. A fronte di un modesto incremento di 2 milioni di utenti annui (pari allo 0,1% in più nel confronto 2004-2002), calano di qualche punto percentuale sia i dipendenti totali (-2,1%), sia il numero di mezzi in dotazione delle aziende (-1,3%).

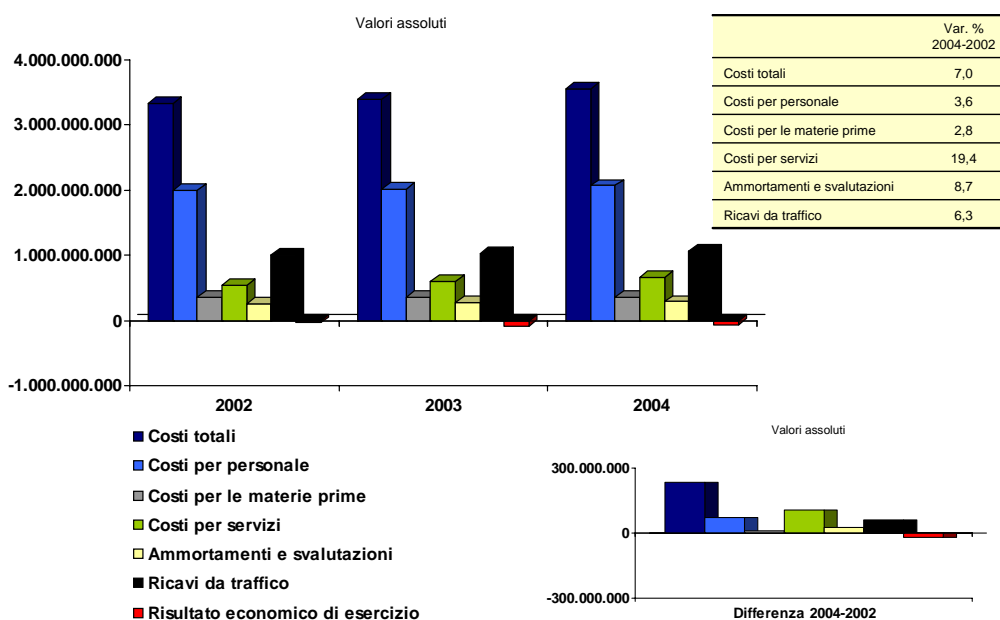
Tab. 20 - Valori di produzione delle aziende di trasporto pubblico. Vari anni e differenza 2002-2004

	Anni			Differenza 2002-2004
	2002	2003	2004	
Bus km erogati (in milioni)	832	826	831	0
Passeggeri trasportati (in milioni)	3.093	3.093	3.095	2
Addetti totali	53.625	53.191	52.500	-1.125
Autobus in dotazione	13.137	13.410	12.969	-168

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

A crescere in misura consistente sono invece le voci di costo (+ 7,0%, cfr. graf. 20) trainate dagli oneri per il personale, in salita di quasi il 4% nel triennio¹², e soprattutto dall'aumento delle “spese di servizio” (+19%), che comprendono alcune tra le poste più “sensibili” ai rialzi interni e alle difficoltà dell'attuale scenario competitivo internazionale: costi di struttura (energia, comunicazioni, ecc.), per assicurazioni ed “esternalizzazioni” lavorative (addetti assunti in forme non tradizionali).

Graf. 20 – Alcuni indicatori economici delle aziende di trasporto pubblico. Vari anni e differenza 2002-2004 (in euro)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

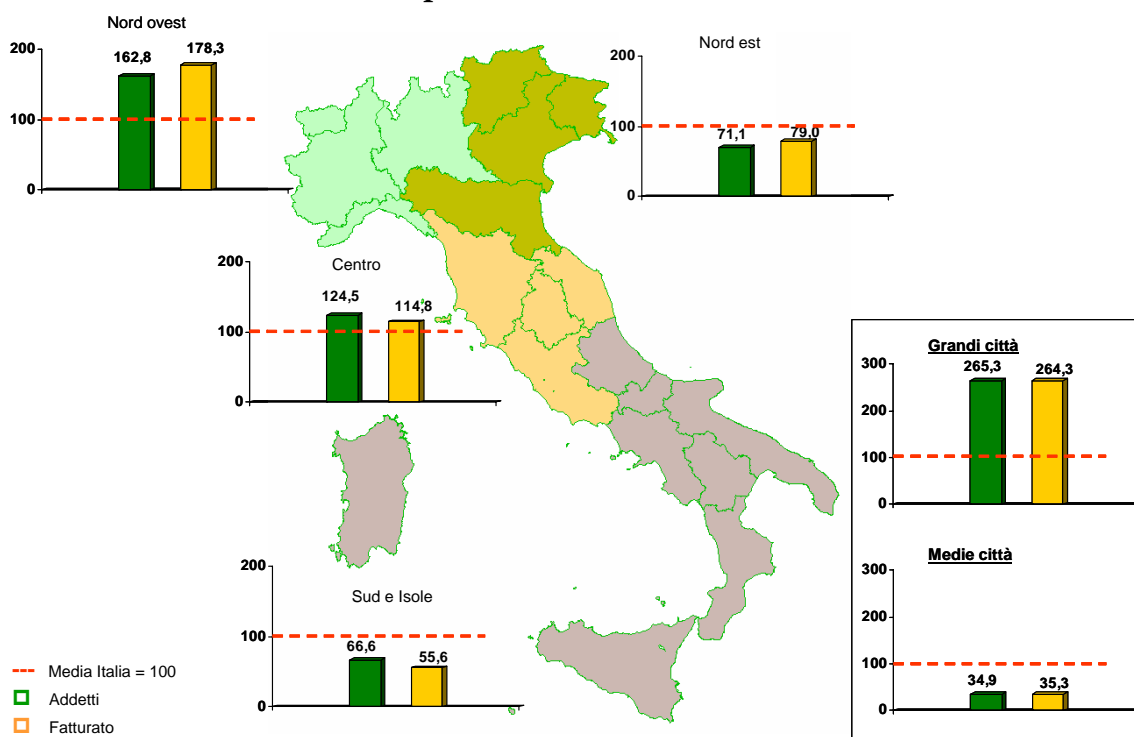
Al di là dei problemi di congiuntura, il bilancio finale delle “gestioni aziendali” sembra rimarcare in pieno l'esigenza di aprire una fase di verifica sull'orizzonte strategico e sull'efficacia dell'attuale programmazione dei servizi.

¹² Va ricordato che gli oneri per il personale costituiscono la componente principale di costo per un'azienda di trasporto pubblico, pari circa al 58% del totale (media nazionale).

Nonostante gli sforzi evidenti compiuti dagli operatori, pure riscontrabili nella crescita del fatturato (6,7%), dei ricavi da traffico (6,3%) e del volume di ammortamenti (investimenti effettuati) (8,7%), il sistema permane complessivamente in perdita e non si riscontrano segnali in contro tendenza (semmai i volumi della perdita nel 2004 sono di oltre il 50% in più del 2002, anche se in decisa riduzione rispetto al 2003). In media, l'indice di copertura dei servizi (ricavi da traffico su costi operativi al netto degli ammortamenti) rimane invariato al livello medio del 30%, assai lontano dunque dall'obiettivo del 35%, che era stato prefigurato dai complessi processi di riforma e liberalizzazione del settore per l'avvio degli anni 2000.

Tralasciando volutamente per ragioni di spazio alcune cause concomitanti di queste difficoltà, come la frammentazione su base territoriale delle imprese (cfr. graf. 21) o la perdurante fase di incertezza normativa sull'affidamento dei servizi e sui regimi di gara, che complica la partenza di una nuova fase di programmazione dell'offerta, quanto appena riportato sembra richiamare l'attenzione sull'esigenza di corposi interventi pubblici per potenziare e riqualificare i sistemi di accessibilità municipali.

Graf. 21 – Le dimensioni medie delle aziende di trasporto pubblico, anno 2004



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

I dati citati stimolano infatti almeno due considerazioni.

Il blocco dei trasferimenti in atto da anni nel TP urbano e metropolitano si conferma, come da più parti osservato¹³, fortemente incoerente con il quadro reale di operatività delle imprese.

Il potenziale del comparto è inoltre frenato dal particolare contesto di produzione e competizione. Come si avrà modo di esplicitare anche in seguito, l'innovazione organizzativa e l'“attrattività” idonee a garantire maggiore possibilità di remunerazione alla mobilità collettiva, potrebbe passare forse solo per risposte pubbliche (statali) capaci di superare evidenti debolezze strutturali e tornare a investire in contesti urbani in genere poco orientati al trasporto pubblico (tolte le eccezioni positive più avanti indicate).

¹³ Vedi il già citato documento di Federmobilità, *Piano per lo sviluppo del TPL. Fabbisogno e proposte di finanziamento*, Roma, 3 marzo 2005.

3. Il potenziale di offerta: lo stop inaspettato delle grandi città, continua a perdere terreno il Sud

Come anticipato i *dati di produzione* possono essere anche intesi come indicatori della *qualità “estrinseca” dell’offerta* (o di base), rappresentando la disponibilità di mezzi e corse sul territorio (capillarità dei servizi) da cui dipende in buon parte la possibilità per le persone di accedere al sistema di TP (es. compiere una distanza non eccessiva per giungere alle fermate e muoversi con pochi trasbordi o minimi tempi di attesa).

In questo senso, riportando i valori di offerta alle dimensioni dei bacini urbani medi e grandi e all’area geografica di appartenenza, si riescono a focalizzare più in dettaglio gli aspetti della mancata espansione quantitativa. Merita partire ricordando quali sono le aree “di punta” dell’attuale sistema di trasporto pubblico su gomma.

La tab. 21, nonostante qualche insuperabile discordanza statistica¹⁴, evidenzia chiaramente un maggiore ancoraggio e peso dei servizi pubblici negli agglomerati maggiori rispetto al segmento delle città inferiori ai 250 mila abitanti. Il numero di autobus mediamente in dotazione dei servizi di linea, ad esempio, si pone su un rapporto 1 a 7 a favore dei contesti più grandi, e ciò significa più possibilità di viaggio, maggiore frequenza e disponibilità di corse per gli utenti.

Tab. 21 - Capacità di offerta delle aziende di trasporto pubblico per area geografica e dimensione dei centri. Medie annuali 2002-2004

	Bus km erogati (in milioni)	Passeggeri trasportati (in milioni)	Addetti totali	Autobus in dotazione
Grandi città	42	198	3.051	724
Medie città	8	16	407	108
Nord-Ovest	28	100	1.875	375
Nord-Est	15	45	800	193
Centro	24	122	1.449	374
Sud e Isole	10	30	781	229
<i>Totale</i>	<i>18</i>	<i>67</i>	<i>1.154</i>	<i>279</i>

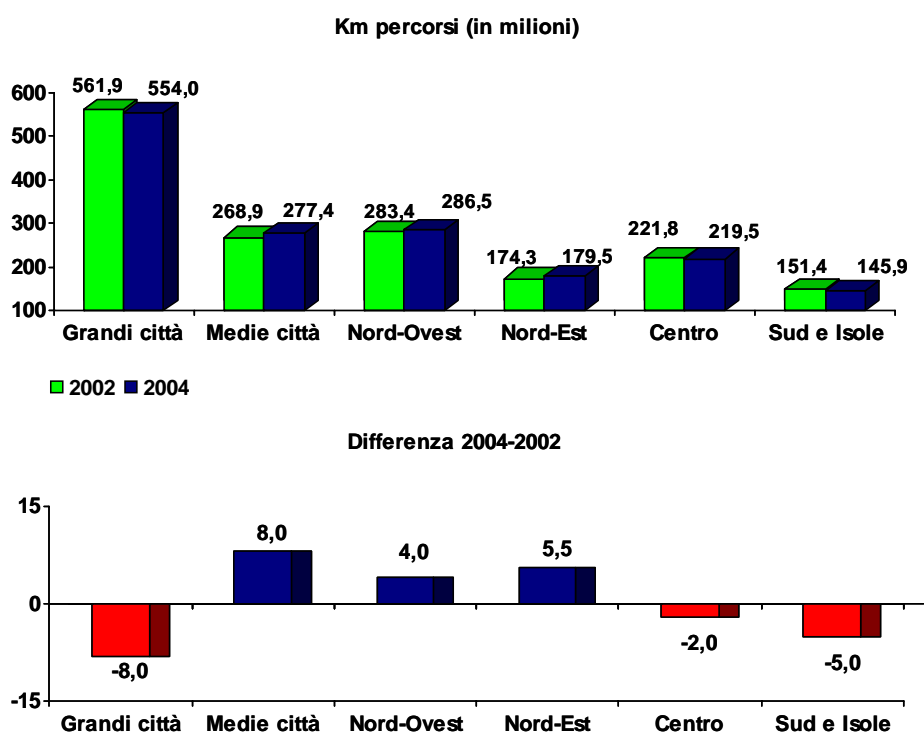
Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

¹⁴ Si segnala qualche sovra stima statistica dovuta al fatto che alcune aziende, principalmente impegnate nel trasporto su gomma delle grandi città, forniscono dati di produzione (bus km e passeggeri trasportati) comprensivi dei valori della metropolitana (es. Milano) o del tram (es. Torino e Roma).

Rispetto al quadro medio (sempre tab. 21), spicca anche la sovra-dotazione relativa del Nord Ovest e del Centro Italia, dove non a caso, però, si posizionano proprio le principali aree urbane del Paese: gli agglomerati di Roma (nella circoscrizione Centro), Milano e Torino (in quella Nord Ovest).

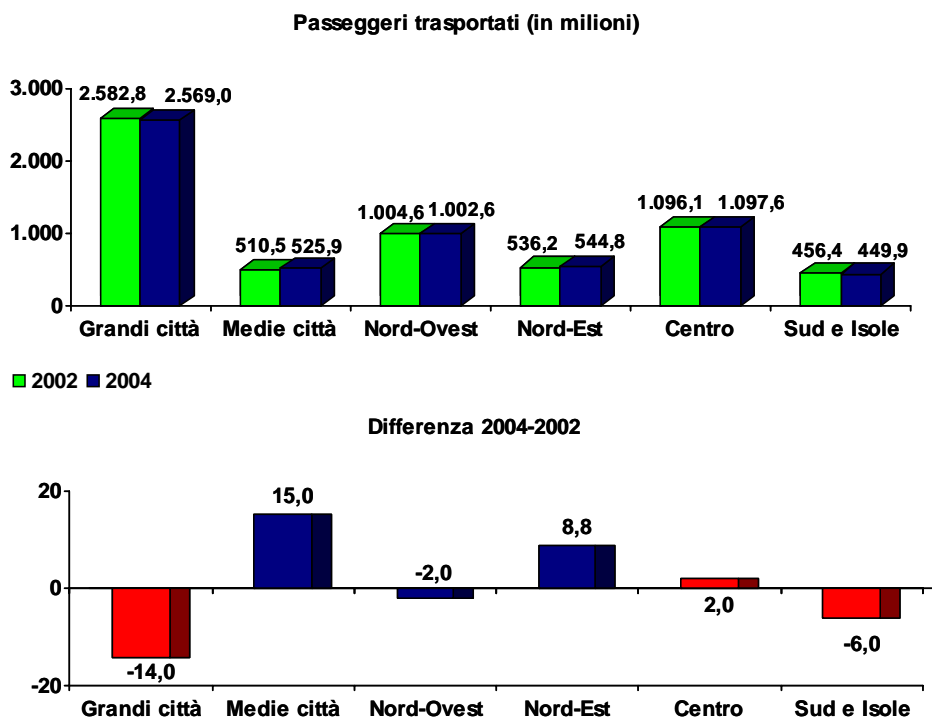
Tanto più preoccupa perciò, alla luce di quest'ultima considerazione, il fatto che la produzione di bus-km e i passeggeri trasportati nel triennio 2002-2004 siano in calo (seppur leggero) come valori medi proprio nelle grandi città e cioè in circa il 67% della produzione nazionale di TP urbano (graf. 22 e 22 bis).

Graf. 22 – Alcuni indicatori di offerta delle aziende di trasporto pubblico per area geografica e dimensione dei centri. Dati annuali 2002 e 2004



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Graf. 22 bis – Alcuni indicatori di offerta delle aziende di trasporto pubblico per area geografica e dimensione dei centri. Dati annuali 2002 e 2004



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Nei capoluoghi sopra 250 mila abitanti, infatti, stando ai dati del campione, nel 2002 si trasportavano 2.583 milioni di passeggeri (199 milioni in media per azienda), mentre nel 2004 si è scesi a 2.569 (198 milioni per operatore), a fronte di una produzione chilometrica in calo di 8 milioni di unità (ma che resta pressoché invariata, se si guarda alla singola impresa, dove si ha una leggera contrazione di circa 400 mila km di media).

Stando ai dati disponibili, la discesa registrata nei grandi centri sarebbe compensata dallo sviluppo dell'offerta nei capoluoghi di medie dimensioni (fino a 250 mila ab.), dove i passeggeri salgono di 15,4 milioni di unità nel triennio (da 15 a 16 milioni in media per azienda). Tuttavia non va ignorato che si tratta di realtà nelle quali il mezzo pubblico è tradizionalmente marginale e timidi avanzamenti, nel breve periodo, sono possibili senza di per sé significare una decisa inversione di tendenza.

L'unica circoscrizione territoriale in cui si rileva un'espansione cumulativa della capacità di offerta è il Nord Est (5,2 milioni di km percorsi in più dagli autobus con un incremento di 8,7 milioni di passeggeri, pari a +1,6%), che evidentemente inizia a recuperare terreno rispetto alle aree tradizionalmente più orientate al trasporto pubblico (Centro e Nord Ovest).

Tende invece ad aggravarsi la già critica situazione del segmento Sud e Isole del campione, che evidenzia un ulteriore arretramento nel confronto 2004-2002 nel "peso" dei servizi erogati. Sono 6,5 i milioni di utenti persi nel triennio (-1,4%) e 5,5 i milioni di km percorsi in meno nello stesso periodo dagli autobus di linea nelle città meridionali.

Nell'insieme emerge, dunque, il dubbio di un possibile "cedimento" di importanti zone del Paese (Sud) e di fondamentali centri di vita e di produzione (grandi città) rispetto all'obiettivo di crescita della capillarità e densità delle linee, senza le quali è difficile immaginare la possibilità di costruire una pur iniziale soluzione dei problemi di traffico e congestione attraendo nuovi segmenti di domanda verso il trasporto pubblico.

Anche in questo caso si vuole concludere questa breve disamina suggerendo la direzione che, sul fronte delle misure pratiche, è possibile seguire per arrestare questo processo di caduta dell'offerta. Si tratta di indicazioni già note, e formulate anche nei precedenti rapporti, ma che forse giova ricordare.

Detto per sommi capi, si può immaginare intanto una maggiore dedizione sui fronti della qualità dei servizi erogati, stimolando integrazioni funzionali tra tipologie diverse di trasporto: tra gomma e ferro (dove c'è), tra operatori tradizionali e servizi innovativi "a domanda" (bus a chiamata), compensando le esigenze della singola impresa (che possono prevedere anche efficienze e taglio di "pezzi" di offerta) con i numeri complessivi del sistema, in modo da non penalizzare gli utenti.

Per accrescere la competitività dei sistemi servirebbe poi forse portare rapidamente a compimento gli investimenti sulla rete (dalle opere pubbliche ferroviarie alle corsie preferenziali per i bus), in parte già programmati ma di cui, in molte località, si stenta a vedere gli esiti concreti. Si pone come prioritario in tal senso, al fine di ottimizzare l'impiego di denaro pubblico, una revisione dei meccanismi di assegnazione delle risorse, con l'utilizzo di parametri di valutazione che tengano conto del rispetto dei tempi, della qualità delle infrastrutture programmate, del consenso pubblico ricercato sull'opera, ecc..

Tra le linee d'azione citabili non si può ignorare infine l'esigenza di "radicali" misure anti-traffico e dirette ad operare limitazioni al transito automobilistico tali da rendere più funzionale (meno ostacolato) e commercialmente attraente il TP su strada (più competitivo rispetto all'auto privata).

4. *Performance* e costi dei servizi all'utenza: un sistema sempre più polarizzato?

L'incrocio del potenziale di offerta con una prima concreta risposta dal lato della domanda effettiva (viaggiatori trasportati) determina un ulteriore livello di stima delle prestazioni del sistema (tab. 22).

Se ne ricavano evidenze già note che confermano intanto le differenti condizioni di produzione esistenti per dimensioni dei centri, con ricavi e viaggiatori per unità di prodotto (km) che sono a paragone sensibilmente superiori in particolare nelle grandi città (3,9 viaggiatori per km contro i 2,0 risultanti nei capoluoghi minori).

Tab. 22 -Produttività e redditività delle aziende di trasporto pubblico per area geografica e dimensione dei centri. Medie annuali 2002-2004

	Viaggiatori per autobus	Bus/km per addetto	Ricavi da traffico per addetto	Viaggiatori per km
Grandi città	224.288	14.012	18.180	3,9
Medie città	140.717	20.950	14.793	2,0
Nord-Ovest	183.661	18.712	18.404	2,5
Nord-Est	211.662	22.024	19.699	2,7
Centro	166.985	22.518	16.797	2,2
Sud e Isole	112.000	14.629	10.521	2,6
<i>Totale</i>	<i>164.335</i>	<i>18.989</i>	<i>15.772</i>	<i>2,5</i>

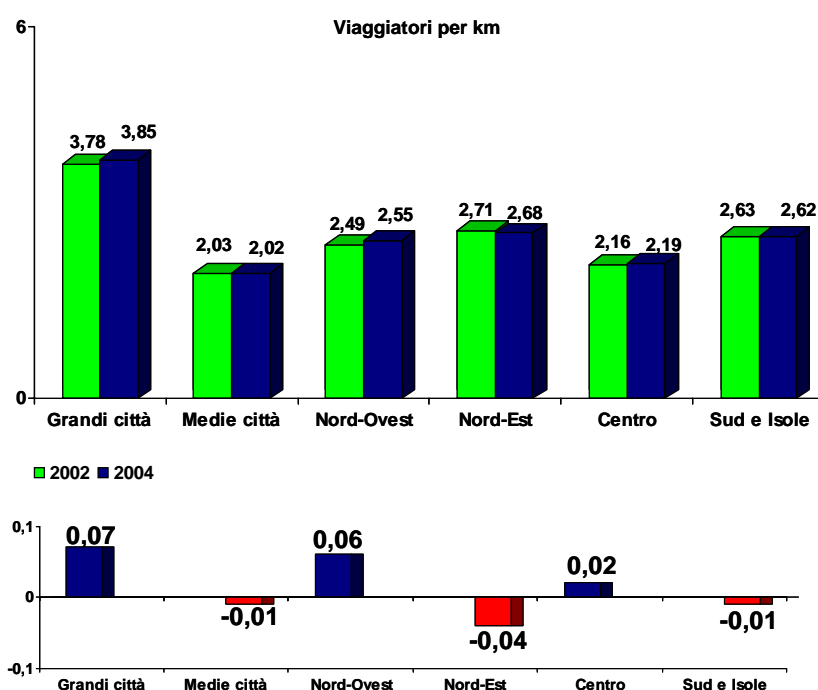
Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

In questi agglomerati, la presenza di un consistente bacino di mercato (concentrazione dei potenziali passeggeri), così come la possibilità di integrazione funzionale delle linee di autobus con i sistemi su ferro (tram e metropolitane in testa), rendono evidentemente più consono e redditizio l'ambiente in cui le imprese di TP sono chiamate ad operare (a parziale conferma di quanto poc'anzi sostenuto circa le possibili risposte alla contrazione dell'offerta).

Il numero dei viaggiatori trasportati per autobus conferma una maggiore produttività relativa dei grandi centri rispetto ai medi, cui si affianca la buona *performance* delle aziende appartenenti alla circoscrizione Nord Est del Paese (29% in più di passeggeri per veicolo rispetto alla media del campione).

La novità che si può segnalare riguarda invece l'andamento degli indicatori di produttività nel 2002-2004, che sembra denotare un panorama sempre più "polarizzato" (graf. 23): i passeggeri per km salgono ulteriormente nei grandi centri, mentre esprimono una tendenza alla riduzione nelle medie realtà urbane del panel (del Nord Est e del Sud in particolare), dove come detto l'offerta dei servizi sembra già ora inadeguata rispetto alle esigenze del territorio e della sua vitalità sociale e produttiva.

Graf. 23 – Andamento di alcuni indicatori di produttività per km delle aziende di trasporto pubblico. Medie annuali e differenza 2004-2002



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

D'altro canto la produttività riscontrabile negli ambiti urbani maggiori sconta probabilmente di più i problemi di traffico e ridotta viabilità delle strade, con palesi effetti sugli utenti dei servizi che risultano sempre più spaesati e diffidenti rispetto al mezzo pubblico (cfr. prima parte del Rapporto, in particolare al cap. 6), ma anche con evidenti riflessi sui costi operativi dei gestori. Ne è prova il fatto che l'indicatore bus-km erogati per addetto faccia registrare valori nettamente più alti nei contesti di medie dimensioni: 21 bus-km ogni 1.000 addetti contro meno dei 14 bus-km rilevabili nelle realtà urbane più estese.

Come evidenzia sempre la tab. 22, colpisce poi la difficile situazione operativa delle aziende della circoscrizione Sud e Isole, dove pressoché tutti gli indicatori di *performance* considerati risultano sotto la media nazionale, nonostante gli sforzi di riorganizzazione degli ultimi anni e la tendenza alla formalizzazione degli obiettivi di prestazione introdotta con la separazione tra “regolazione” e “gestione” dei servizi (e con strumenti come le carte dei servizi e altro, su cui forse andrebbe avviato un ripensamento).

Nel successivo grafico (graf. 24) è rappresentato in sintesi il sistema dei prezzi e l'andamento delle tariffe urbane dal 2002 al 2006 nell'insieme d'Italia e distinto per singolo aggregato urbano e territoriale. Incrociando le informazioni del grafico con la tab. 23, si evince che in quattro anni (periodo 2002-2006) l'aumento medio (per azienda) dei biglietti orari è stato di 0,08 € e di 3,11 € quello degli abbonamenti ordinari mensili¹⁵. Tradotto in percentuale significa rispettivamente un più 9,9% e più 11,2%.

Più che focalizzarsi sui rialzi, che pure esistono ma che sembrano tutto sommato proporzionati, almeno nell'ultima fase (2004-2006) e per quanto riguarda i prezzi dei biglietti (sull'abbonamento mensile si dirà tra breve) vanno considerati con maggiore attenzione alcuni limiti della struttura tariffaria esistente in Italia, che lasciano intravedere criticità anche sul profilo della programmazione regionale.

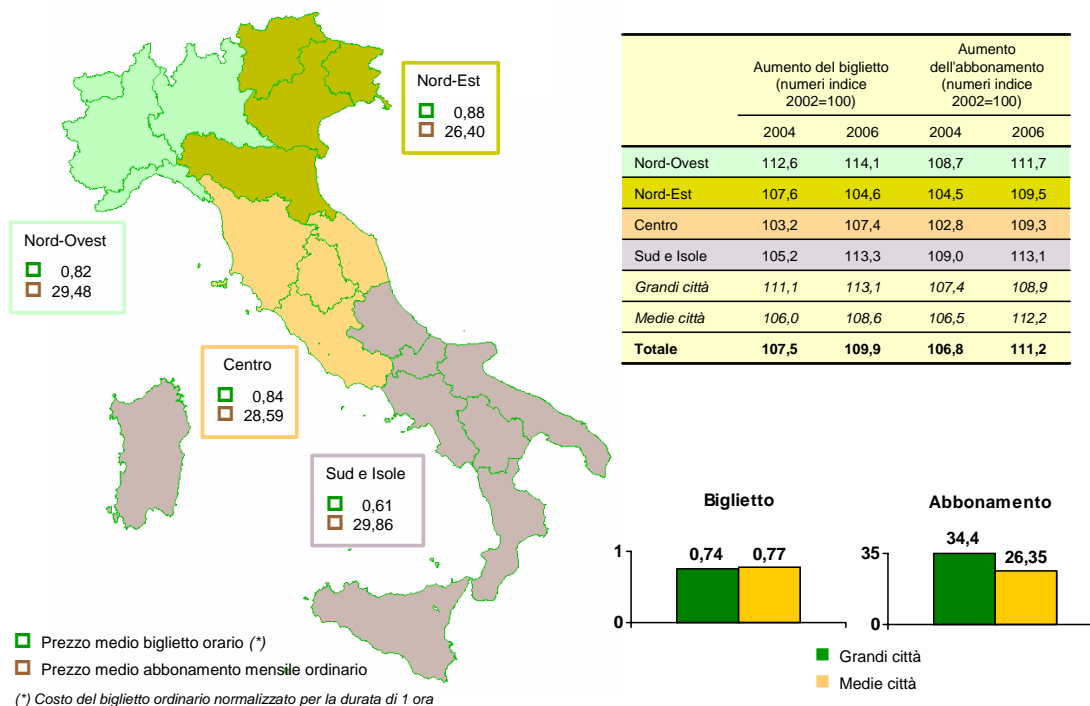
In generale i biglietti di viaggio sono mediamente meno cari del 3% nei grandi agglomerati urbani rispetto agli altri contesti. La differenza tra Centro-Nord e Sud rispetto alle tariffe medie applicate (sempre relativamente ai biglietti orari) è ancora più marcata e pari al 25% (addirittura il differenziale tra i comparti Sud e Isole e Nord Est è del 44%, a tutto vantaggio dell'utente che si trova ad acquistare il titolo di una corsa nel meridione).

Diverso è però il discorso riguardante gli abbonamenti mensili. Le città del Nord Est insieme ai centri medi in genere offrono titoli ordinari più convenienti, dunque applicano opportune politiche mirate verso gli utenti “abituali”. Al Sud invece gli abbonamenti sono sensibilmente più cari rispetto alla media (con forti rialzi evidenziati nei quattro anni: il +13% rispetto ad una crescita rilevata nel complesso all'11%). Una situazione che si può ritenere fuori proporzione sia rispetto ai bilanci familiari dei cittadini, sia rispetto alle esigenze di espansione del mercato dei TP urbano e agli obiettivi di “fidelizzazione” della clientela che un'impresa di servizi deve perseguire¹⁶.

¹⁵ L'aumento sul valore nominale del prezzo medio (non per azienda) dal 2002 al 2006 è di 0,06 per i biglietti e di 2,91 per gli abbonamenti.

¹⁶ Si consideri che nel Secondo Rapporto sulla mobilità si evidenziava come nell'offerta di trasporto pubblico urbano, il Sud d'Italia risultasse relativamente carente anche in altre iniziative commerciali (es.: gratuità del parcheggio per i clienti del TP, presenza di biglietti integrati, agevolazioni per particolari categorie di utenti, ecc.).

Graf. 24 - Prezzi medi (in euro) e andamento delle tariffe urbane al 2006



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Tab. 23 -Aumenti delle tariffe urbane dal 1/1/2002 al 1/1/2006

	2002-2004		2004-2006	
	Biglietto orario (*)	Abbonamento mensile ordinario	Biglietto orario (*)	Abbonamento mensile ordinario
Numero di città con rialzi	20	27	17	15
% sul totale (43)	46,5	62,8	39,5	34,9
Aumento medio (in euro)	0,03	1,91	0,05	1,20

(*) Costo del biglietto ordinario normalizzato per la durata di 1 ora

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Senza voler insistere troppo poi sulla corrispondenza tra prezzi e *standard* delle prestazioni erogate, è evidente che tali “irregolarità” delle politiche tariffarie riscontrabili al Sud non sembrano in grado di restringere la forbice tra “domanda soddisfatta” e “domanda potenziale”.

Lo stesso può dirsi a proposito degli abbonamenti mensili nelle grandi città, il cui valore medio è di 34,4 euro contro i 26,4 euro di quelli offerti nei capoluoghi di dimensioni minori.

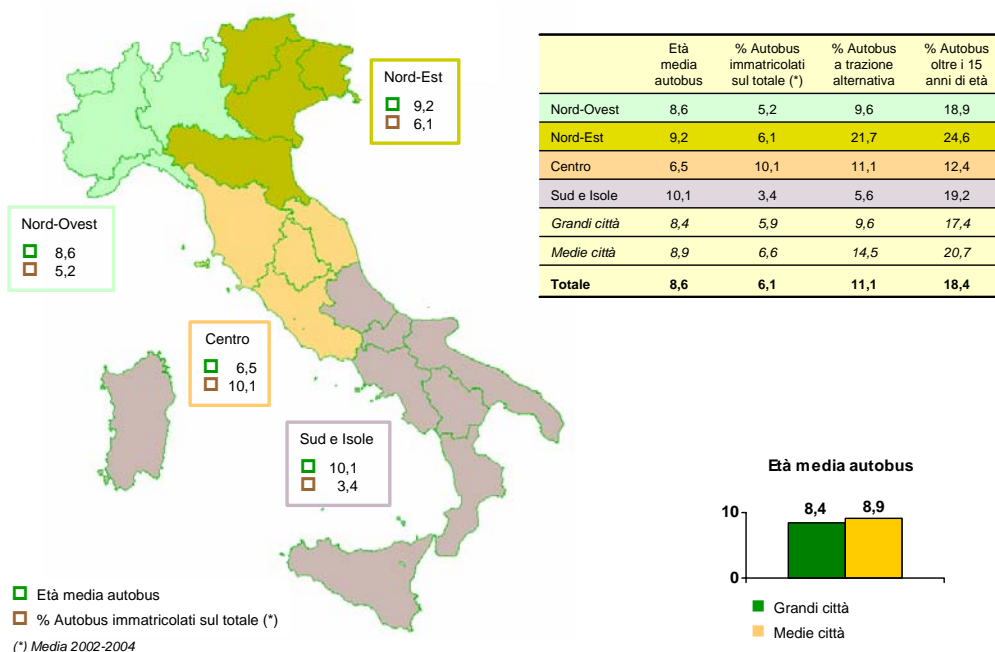
5. L'impegno per la qualità e l'innovazione del parco circolante: lo sforzo c'è (e qualcosa si vede)

Nel presente capitolo si allarga brevemente l'orizzonte ai risultati delle politiche messe in campo al fine di migliorare gli *standard* qualitativi "intrinseci" del trasporto urbano o aggiuntivi (investimenti in *comfort*, cura del *design*, sicurezza ed affidabilità dei mezzi, ecc.).

L'età del parco autobus circolante è un primo indicatore "esplicito" dell'attenzione posta agli aspetti sopra citati e rappresenta un realistica misura dell'*appeal* dei mezzi pubblici presso gli utilizzatori più o meno abituali.

Stando ai numeri del campione considerato, l'età media degli autobus è di 8,6 anni, in sensibile diminuzione rispetto al 2002 (era 9,7), ma tocca localmente (es. centri urbani del Nord-Est e soprattutto del Sud e Isole) punte ben più alte e senza eguali in Europa (graf. 25). Si consideri inoltre che in media, nel 2004, oltre il 18% di autobus ha più di 15 anni di vita (sono immatricolati prima degli anni '90): cifre che evidentemente gli utenti continuano a pagare in termini di minore velocità e comodità di viaggio.

Graf. 25 - Anzianità e profilo ambientale degli autobus per area geografica e dimensione dei centri. Medie anno 2004



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

In particolare il Nord Est e il segmento Sud e Isole delle aziende censite presentano quote di autobus oltre i 15 anni di età proporzionalmente superiori alla media del panel (nel Nord Est addirittura la percentuale di “vecchi” mezzi supera il 24% del parco totale).

Esistono tuttavia anche segnali di un processo di aggiornamento che procede un po' in tutto il Paese, ad eccezione forse del Sud (solo il 3,4% degli autobus è immatricolato nel triennio considerato), anche se non sempre ai ritmi auspicati. Nel complesso, infatti, la quota di autobus immatricolati nell'anno 2004 sul totale è pari al 5% (era il 7,2% nel 2002) (vedi tab. 24).

Tab. 24 - Incremento di qualità dei servizi, Italia. Vari anni

	2002	2003	2004
Età media autobus urbano	9,7	8,7	8,6
% Autobus immatricolati nel 2002-2004	7,2	5,1	5,4
% imprese coinvolte nell'integrazione tariffaria	-	42,6	42,6
% Autobus a trazione alternativa sul totale	-	9,0	11,1
% Autobus oltre 15 anni di età sul totale	16,5	16,7	18,4

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra

Le imprese del Centro Italia sono quelle che mediamente hanno investito di più nel triennio e a fine periodo i veicoli immatricolati sono stati il 10% del totale.

Va inoltre detto che tale categoria di investimenti passa in gran parte per l'impegno di Regioni ed Enti locali (ma dipende sostanzialmente da risorse statali) ed è oggetto di non poche rivendicazioni da parte degli operatori privati, su cui il rinnovo del parco mezzi ha indubbe ricadute positive, poiché significa non solo maggiore *comfort* per gli utenti ma anche risparmio energetico per l'impresa, minori costi di manutenzione, ecc.

La stessa cosa può dirsi per la diversificazione delle fonti di trazione, che è l'ultimo aspetto considerato nella presente analisi.

Gli investimenti nel profilo ecologico degli autobus aiutano infatti non solo la lotta all'inquinamento urbano (altro noto tema di *marketing* dei mezzi pubblici), ma chiama in causa altri aspetti come il contenimento dei consumi. Esso inoltre è volano per lo sviluppo di soluzioni innovative e sempre più affidabili da parte dell'industria nazionale, utili ad ampliare la gamma di soluzioni dimensionali dei veicoli in coerenza con il tipo di impiego pratico che si va sempre più affermando (es. filobus di grandi dimensioni, navette elettriche o ibride adatte alla configurazione stradale dei centri storici, ecc.). Tutte ragioni

per cui il tema dovrebbe ricevere attenzioni sempre più sistematiche da parte delle istituzioni competenti (fino a prospettare un vero e proprio “piano nazionale” di riconversione del parco mezzi), senza contare, appunto, le preoccupazioni per la salute pubblica e il degrado ambientale avanzato proprio nei contesti urbani, che reclamano anch’esse decisi provvedimenti.

Sempre la tab. 24 evidenzia che alcuni progressi sono stati fatti e hanno portato in un anno (nel 2004) le alternative al gasolio a rappresentare l’11% del parco mezzi (era il 9,0% nel 2003). E’ nel Nord Est (e nelle città medie) che il processo di ricambio sembra procedere in maniera più spedita (cfr. graf. 25). Anche in questo caso l’aggregato Sud e Isole si conferma “fanalino di coda” con solo il 5,6% dei veicoli non alimentati a gasolio.

Si vuole concludere salutando con favore il rafforzamento di queste tendenze all’innalzamento degli *standard* ecologici, a partire proprio dalla soluzione più efficiente e “pronta”. La lettura della successiva tab. 25 indica in modo eloquente come tra i possibili carburanti non tradizionali, il metano rappresenti l’alternativa “sostenibile” preferita al gasolio e a cui va attribuito l’accelerazione nel ricambio dei mezzi verificatosi dal 2003 al 2004 (dal 4,3 % del totale, la quota degli autobus alimentati a gas metano è salita al 6,1%).

Risulta in calo invece l’immatricolazione di veicoli ad alimentazione elettrica, che l’esperienza degli operatori indica come tuttora poco affidabili e di difficile immissione su strada. Molte Amministrazioni e aziende sembrano aver fatto marcia indietro dopo una prima fase di sperimentazione dei mezzi, preferendo impegnarsi appunto sui veicoli a gas naturale o su nuove tecnologie ibride (es. diesel/elettrico), che risultano allo stato più “performanti” e meno problematiche.

Non resta che attendere fiduciosi, dunque, e insieme auspicare anche in questo caso l’apporto più consistente di una nuova politica pubblica d’innovazione e ricerca sulle tecnologie.

Tab. 25 - Distribuzione del parco circolante per fonte di trazione. Val % , vari anni e differenza 2003-2004

	Anni		Differenza 2003-2004
	2003	2004	
Gasolio	90,6	88,90	-1,7
Metano	4,3	6,12	1,8
Gpl	0,0	0,02	0,0
Ibridi	1,1	1,53	0,4
Elettrici	3,0	1,87	-1,2
Altro	0,4	1,56	1,1

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Asstra