



# ALL'OMBRA DELLA CRISI

## 9° Rapporto sulla mobilità urbana in Italia

- Rapporto finale -

Desenzano del Garda (BS), 24 maggio 2012

# INDICE

<b>0. Premessa</b>	<b>1</b>
<b>1. Il monitoraggio della domanda</b>	<b>2</b>
1.1. Il crollo della domanda	2
1.2. Un'onda lunga per la mobilità collettiva	4
1.3. Le tariffe possono aumentare (a prescindere dalla qualità)	10
1.4. Sostenibilità del trasporto urbano come sostegno al trasporto pubblico	15
<b>2. Il monitoraggio dell'offerta e delle risorse</b>	<b>17</b>
2.1. I dati di produzione	17
2.2. I dati economici	20
2.3. Le risorse per il settore: il monitoraggio per il 2012	26
<b>3. Il <i>focus</i> sulla mobilità privata: il parco veicolare continua a crescere, i costi d'esercizio anche....</b>	<b>28</b>
<b>4. Quote modali e alternative all'auto. Una geografia della mobilità urbana sostenibile in Europa</b>	<b>32</b>
4.1. L'auto non domina ovunque	32
4.2. Le realtà di riferimento per uso dei "mezzi sostenibili"	33
4.3. Le alternative all'auto nei vari Paesi	36

## 0. Premessa

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

Il Rapporto, di cui il presente documento costituisce una corposa sintesi, si articola in quattro sezioni.

Le prime due sezioni rappresentano l'ossatura tradizionale del Rapporto:

- la prima, focalizzata sul monitoraggio della domanda di mobilità urbana, secondo lo schema di analisi consolidato nelle passate edizioni del Rapporto che fa perno sull'elaborazione in profondità dell'ampia base dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (indagine telefonica annuale su un campione rappresentativo della popolazione italiana di circa 15.000 cittadini);
- la seconda, centrata sulla valutazione delle performance economico-produttive e di qualità dei servizi delle aziende di trasporto pubblico che operano nelle medie e grandi città italiane, sulla base di un cospicuo campione di aziende associate ad ASSTRA (le aziende associate ad ASSTRA coprono oltre il 90% del mercato urbano dei servizi nelle città di media e grande dimensione). Si ricorda che i dati di monitoraggio sull'offerta si riferiscono al 2010, ultimo anno con disponibilità dei bilanci aziendali; tuttavia aggiornamenti significativi al 2011 e primi mesi del 2012 sono stati realizzati da ASSTRA per gli indicatori più rilevanti (veature\*km prodotte, passeggeri trasportati, materiale rotabile, tariffe ecc.).

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

La quarta sezione del Rapporto, infine, riprende la banca dati costruita nell'ambito del progetto europeo TEMS sugli indicatori di ripartizione modale di tutte le città dell'UE con più di 100.000 abitanti (oltre 600 come numero) e propone una serie di analisi comparative e di letture interpretative dei *modal split* nelle città europee.

Il Rapporto è completato da una sezione di considerazioni introduttive e di sintesi.

La presente sintesi riflette nella sua articolazione per capitoli la struttura appena descritta del Rapporto.

# 1. Il monitoraggio della domanda

## 1.1. Il crollo della domanda

Il 2011 è stato un anno di debolissima crescita per l'economia italiana (+0,4%) che si iscrive in una "striscia" di fatto recessiva che perdura dal 2008. Tutto sommato non è stato nemmeno un anno drammatico, rispetto ad esempio al calo secco registrato dal PIL nel 2009 (-5,1%) o anche alla prospettiva negativa del 2012 (attorno al -2% secondo le ultime stime previsionali più pessimistiche disponibili a metà aprile).

Per la domanda di mobilità invece il 2011, secondo il monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort<sup>1</sup>, segna il punto di maggiore arretramento (al momento) in questa lunga crisi, che sembra produrre un effetto ritardato sui consumi di mobilità. Infatti, in una prima fase (seconda metà del 2007 e per l'intero 2008), la reazione dei cittadini alla crisi è stata quella di mantenere grossomodo gli stessi stili di mobilità precedenti, sia per livelli di domanda che per scelte modali, senza cedere agli arretramenti che invece si andavano profilando per altre componenti dei consumi. Nella seconda fase (2009-2010) è iniziato il declino dei livelli di domanda, si sono ridotti i viaggi di lunga distanza più che il numero complessivo degli spostamenti, le scelte modali hanno seguito maggiormente l'andamento dei costi delle diverse modalità di trasporto (meno spostamenti in auto all'aumentare del prezzo della benzina, meno spostamenti con i mezzi pubblici al diminuire del prezzo della benzina).

Nella terza fase, avviata nel 2011 e da monitorare nei prossimi mesi, è subentrato un atteggiamento passivo e rinunciatario che ha fortemente ridotto i livelli di mobilità soprattutto nel corto raggio (con variazioni negative ben superiori a quelle dei consumi complessivi). Allo stesso tempo, la tenaglia rappresentata dal continuo aumento del costo del carburante e dalla minore disponibilità di reddito presso le famiglie continua a spingere i cittadini verso scelte modali meno onerose, assicurando così al trasporto pubblico un significativo guadagno di quote di mercato.

Il volume degli spostamenti ha registrato in un solo anno, il 2011 appunto, una perdita secca di circa 17 milioni di viaggi nel giorno medio giornaliero (popolazione 14-80 anni), quindi una contrazione pari al -13,9% (**Tabb. 1 e 1bis**). Tra il 2008, cioè dall'esplosione dell'infinita crisi che ancora attanaglia le economie occidentali, al 2011 il numero di spostamenti medi giornalieri è passato da quasi 130 milioni a meno di 110 milioni (-16,8%). Meno drastico, invece, il calo registrato nell'ammontare dei passeggeri\*km, ovvero del numero di km complessivamente percorsi nel giorno feriale medio, pari nel 2011 a 1,3 miliardi contro i quasi 1,4 del 2010 (-5,7%). Rispetto al 2008 la diminuzione è nello stesso ordine di quella registrata per gli spostamenti, pari a -16,6%.

---

<sup>1</sup> Come di consueto, si riportano di seguito le necessarie precisazioni metodologiche relative a questa prima sezione del rapporto. Dove non diversamente indicato tutti i dati di sono elaborati dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort. L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15000 interviste annue ripartite su 4 survey (una per stagione, tre/quattro settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. I campioni trimestrali sono indipendenti e "gemelli" (omogenei rispetto alle caratteristiche di base). L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (**solo giorni feriali**), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. 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.

**Tab. 1 - La dinamica della domanda di mobilità nell'ultimo quinquennio (valori assoluti in milioni)**

	2011	2010	2009	2008	2007
Spostamenti <b>totali</b> in un giorno medio feriale	106,6	123,8	125,4	128,1	123,5
Passeggeri*km <b>totali</b> in un giorno medio feriale	1.302,2	1.381,4	1.432,8	1.561,0	1.452,2

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

**Tab. 1bis - La dinamica negativa della domanda di mobilità nell'ultimo triennio (variazioni percentuali)**

	2010-2011	2009-2010	2008-2009	2008-2011
Spostamenti <b>totali</b> in un giorno medio feriale	-13,9	-1,3	-2,1	-16,8
Passeggeri*km <b>totali</b> in un giorno medio feriale	-5,7	-3,6	-8,2	-16,6

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

Quanto alla specifica componente della domanda di mobilità rappresentata dagli spostamenti urbani<sup>2</sup> si è registrata nel 2011 una diminuzione del -13,3%, ovvero ad un ritmo appena più contenuto rispetto a quello degli spostamenti extraurbani (-15%) (**Tab. 2**). Il peso percentuale della mobilità urbana sul totale della domanda è salito al 65,6%, ovvero mezzo punto percentuale in più rispetto al 2010. Nel confronto con il 2007 la crescita della quota urbana è invece di oltre il 4%.

**Tab. 2 – Il peso della mobilità urbana ed extraurbana (v.a. e %)**

	2011	2010	2009	2008	2007	Var %	
						2010-2011	2007-2011
Numero spostamenti <b>urbani</b> in un giorno medio feriale (in milioni)	69,9	80,6	80,8	80,1	76,0	-13,3	-8,0
Numero spostamenti <b>extraurbani</b> in un giorno medio feriale (in milioni)	36,7	43,2	44,6	48,0	47,5	-15,0	-22,7
% spostamenti <b>urbani</b> sul totale spostamenti	65,6	65,1	64,4	62,6	61,5	(+0,5)	(+4,1)
% spostamenti <b>extraurbani</b> sul totale spostamenti	34,4	34,9	35,6	37,4	38,5	(-0,5)	(-4,1)

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

Come è stato già sottolineato lo scorso anno, da questo maggiore dinamismo delle aree urbane può derivare una spinta alla ripresa economica e sociale del Paese. Certo, gli andamenti dei consumi registrati nel 2011 indeboliscono al momento un'aspettativa di tale tenore, tuttavia se si solleva il velo del (drammatico) dato congiunturale la prospettiva indicata può riprendere credibilità.

<sup>2</sup> Per "mobilità urbana" si intende l'insieme degli spostamenti feriali 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 20 km. Le stime relative al quadro della mobilità urbana si riferiscono alla domanda generata dalla popolazione residente e non possono 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.

Di notevole interesse sono i dati relativi alle "motivazioni" degli spostamenti, vero motore della domanda di mobilità. I dati del 2011 evidenziano un secco arretramento del peso del tempo libero nella determinazione della domanda di trasporto nelle aree urbane (**Tab. 3**). Con una percentuale attestata attorno al 30%, le destinazioni di tempo libero restano il motore principale della domanda di mobilità, ma il loro peso è diminuito di 5 punti nel 2011 e tende a declinare dal 2007 (quando raggiunse la quota massima del 36,2%). È evidente la correlazione tra riduzione della ricchezza delle famiglie e diminuzione della mobilità per occasioni di svago, turismo e tempo libero in generale. Mantiene la stessa incidenza la motivazione di lavoro (25,4% del totale degli spostamenti), nonostante la crisi economica, mentre sale il peso delle percorrenze effettuate per gestione familiare, soprattutto dedicata ai servizi. Si tratta di uno zoccolo duro di attività "di base" della vita quotidiana, di per sé difficilmente comprimibile nei valori assoluti e che quindi acquistano peso percentuale quando la domanda complessiva è in calo.

**Tab. 3 - La ripartizione degli spostamenti urbani per motivazione (val. %)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Lavoro	27,5	22,8	24,0	24,2	25,1	25,4
Studio	3,9	4,0	3,9	4,3	3,8	5,0
Gestione familiare dedicata ai servizi	25,7	23,6	24,2	23,5	23,0	26,3
Gestione familiare dedicata alle persone	11,3	13,4	13,1	12,5	12,9	12,7
Tempo libero	31,7	36,2	34,8	35,5	35,1	30,6
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

## 1.2. Un'onda lunga per la mobilità collettiva

Calo della domanda e tendenza (consolidata) alla rinuncia al mezzo privato hanno significato per il trasporto collettivo urbano una performance per il 2011 a due facce:

- da un lato, la quota modale (in relazione ai soli spostamenti motorizzati) è salita al 13,5% dal 12,9% del 2010 (**Tab. 4**);
- dall'altro lato, questa fetta di mercato conquistata non è coincisa con un incremento in valore assoluto dei passeggeri trasportati che anzi hanno registrato una diminuzione pari a -4,7%, comunque molto più contenuta rispetto al totale dei passeggeri movimentati dai mezzi di trasporto motorizzati (-9%) (**Tab. 5**).

**Tab. 4 - Ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità extraurbana e nella mobilità urbana (val. %)**

	Mobilità urbana			Mobilità extraurbana		
	2011	2010	2009	2011	2010	2009
Mezzi pubblici	13,5	12,9	11,6	14,8	13,9	11,3
Mezzi privati (auto)	79,4	80,0	80,8	83,0	83,0	85,9
Motociclo/Ciclomotore	7,1	7,0	7,5	2,2	2,9	2,0
<b>Totale spostamenti motorizzati</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

**Tab. 5 - Variazione degli spostamenti urbani per mezzi di trasporto motorizzati (val. %)**

	Var. %		
	2010-2011	2009-2010	2006-2011
Mezzi pubblici	-4,7	+11,8	+37,2
Mezzi privati (auto)	-10,9	-0,4	-2,9
Motociclo/Ciclomotore	-9,2	-6,1	-0,1
<b>Totale motorizzati</b>	<b>-9,0</b>	<b>+0,6</b>	<b>+1,3</b>

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

È indubbio in ogni caso che ad un'osservazione di medio periodo il trasporto pubblico sta vivendo una fase di ripresa strutturale nei contesti urbani. La quota modale cresce ininterrottamente dal 2006 quando si fermava poco sopra il 10%. L'unica eccezione nella serie storica è stato il 2009, un anno tuttavia molto particolare per le condizioni al contesto che hanno favorito fortemente la mobilità privata (incentivi per l'acquisto di veicoli a basso inquinamento e diminuzione media del prezzo della benzina) e penalizzato quella pubblica (stretta sui finanziamenti al Tpl).

E anche se si guarda al numero di passeggeri trasportati la battuta di arresto del 2011, ampiamente giustificata in un quadro di ben più ampia contrazione della domanda, non deve far dimenticare che nell'ultimo quinquennio (dal 2006 al 2011) i mezzi pubblici urbani hanno visto incrementare il volume di passeggeri del 37,2%, a fronte di un livello complessivo di domanda per i vettori motorizzati sostanzialmente stabile (+1,3%). La mobilità collettiva è dunque in ripresa. È in ripresa nella componente urbana, come si è visto, ma è in ripresa anche nella componente extraurbana, dove il guadagno di *split* modale è stato addirittura superiore: gli spostamenti con mezzi pubblici pesano nel 2011 per il 14,8% contro il 13,9% del 2010 e l'11,3% del 2009.

Il consolidamento della tendenza favorevole al trasporto pubblico deve essere ancora attentamente monitorata nei prossimi mesi e nei prossimi anni. Le incognite di scenario restano infatti numerose e non è facile capire in questo ciclo positivo, ormai non più di breve scorcio, quali siano le determinanti strutturali che hanno favorito la mobilità collettiva. In effetti, il settore soffre ancora pesantemente dei tagli ai finanziamenti operati dal Governo nello scorso biennio che non hanno creato le condizioni per potenziare l'offerta dei servizi, né per fare investimenti finalizzati al rinnovo dei materiali rotabili. La qualità complessiva del servizio quindi, al di là di eventuali "meriti" specifici delle Aziende di gestione, non ha potuto giovare di una strategia nazionale di rilancio del settore; anzi è stato problematico, e solo in parte si è riusciti, a "tenere le posizioni" senza ulteriori pesanti scivolamenti.

D'altra parte, si deve anche osservare che alcune condizioni favorevoli di contesto persistono in negativo "nell'altra metà del campo", ovvero come fattori di penalizzazione del trasporto privato: la diminuzione dei redditi disponibili delle famiglie che riduce i consumi e favorisce la scelta delle soluzioni di trasporto meno costose - e andare in auto è più costoso che andare in autobus, nonostante gli aumenti tariffari applicati un po' in tutta Italia negli ultimi mesi -; l'aumento del prezzo della benzina, mai così al *top* come nel 2011 e in questa prima parte del 2012; l'assenza di incentivi all'acquisto di veicoli *energy saving*; il sistema sempre più stringente di regole sui livelli ammissibili di emissioni inquinanti nelle aree urbane.

Una consapevolezza nuova nei cittadini che si può vivere e ci si può spostare nelle città con modi e soluzioni più sostenibili richiede un processo lungo di crescita e formazione culturale. È un processo peraltro già in corso che tuttavia deve essere sostenuto da una concreta positiva sperimentazione delle modalità alternative per il soddisfacimento dei propri bisogni di mobilità. Per questa ragione la fase che si sta attraversando è molto delicata, guardando ad un possibile ulteriore sviluppo del trasporto pubblico nelle città (a anche nelle relazioni extraurbane); se è vero che già da qualche anno la mobilità collettiva recupera posizioni, è tuttavia anche vero che c'è ancora molto lavoro da fare per consolidare la tendenza e modificare gli stili di mobilità (e di vita) dei cittadini. E in questo sforzo è imprescindibile assicurare standard adeguati di qualità nel servizio del trasporto pubblico, assicurare cioè un servizio non solo più confortevole nel viaggio, ma soprattutto più aderente ai bisogni della domanda e quindi capillare, accessibile, rapido, certo nei tempi di percorrenza. Una scommessa, quindi, quella "per la qualità del Tpl, che richiede una forte assunzione di responsabilità a tutti i livelli, a partire dai livelli centrali di governo dove strategie, politiche e risorse per il settore prendono corpo.

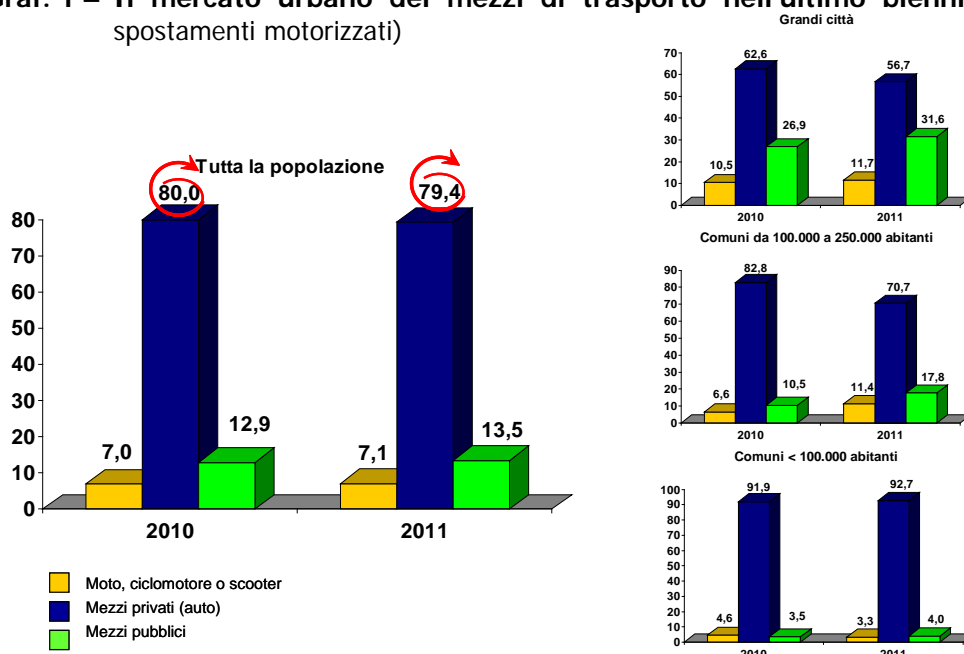
Speculare alla crescita del Tpl, nel mercato urbano della mobilità motorizzata, è il ripiegamento dell'automobile. In particolare, nel valore assoluto degli spostamenti la perdita delle "quattro ruote" è stata nel 2011 molto consistente, pari al -10,9%, mentre nel complessivo ultimo quinquennio l'arretramento è stato contenuto al -2,9%. In termini di *split* modale l'automobile ripiega dello 0,6% e si attesta di poco sotto la soglia dell'80% (79,4%). Come è evidente, siamo in presenza di un dato che mantiene un rilievo straordinario: 4 spostamenti motorizzati su 5 o

se si vuole 2 spostamenti totali su 3 si effettuano nelle nostre città con l'automobile. Se si pensa alla carenza degli spazi urbani, ai problemi di congestione e di inquinamento, all'occupazione del suolo pubblico, alla delicatezza del paesaggio architettonico e storico-monumentale degli infiniti centri storici di cui il nostro Paese dispone non si può non sottolineare la perdurante abnormità della presenza veicolare privata nelle città italiane. E non solo nelle città, dove forse il dato colpisce maggiormente l'immaginario collettivo; se guardiamo alla mobilità extraurbana, il peso dell'auto sfonda ampiamente la soglia dell'80% (83%) e nel 2011 si attesta agli stessi livelli del 2010 (significativamente più bassi invece di quell'85,9% registrato nel 2009).

Quanto infine a moto e ciclomotori, il 2011 è stato un anno relativamente neutro. Gli spostamenti in valore assoluto nelle città sono diminuiti in linea con la media generale (-9,2%) e conseguentemente la quota modale è rimasta, tra il 2010 e il 2011, sul medesimo livello (7,5%). Si tratta ovviamente di uno *share* ben superiore a quello raggiunto dalle "due ruote" nella mobilità extraurbana, pari nel 2011 ad appena il 2,2%. La moto mantiene quindi una spiccata vocazione urbana e proprio nelle aree urbane è riuscita nel 2011 a tenere le posizioni dopo alcuni anni di continua erosione del proprio peso.

Guardando ora alla dimensione del contesto urbano di residenza degli intervistati, il **Graf. 1** mostra con tutta evidenza una frattura radicale tra le città di media e grande dimensione (oltre 100mila abitanti) da una parte, e i centri minori dall'altra. La significativa crescita del trasporto pubblico registrata nel 2011 è infatti da imputare quasi esclusivamente alle dinamiche di riequilibrio sperimentate nelle grandi aree metropolitane (città con oltre 250mila abitanti) - dove lo *split* modale dei mezzi collettivi nel 2011 è balzato al 31,6% (quasi 5 punti in più rispetto al 2010) - e nelle città medie (100-250mila abitanti) dove in proporzione il guadagno di *share* è stato anche superiore (dal 10,5% al 17,8%). Viceversa, nei centri con meno di 100mila abitanti il trasporto pubblico conferma la propria assoluta marginalità con un assorbimento di domanda pari al 4% delle percorrenze (3,5% nel 2010).

**Graf. 1 – Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nell'ultimo biennio (quote % spostamenti motorizzati)**

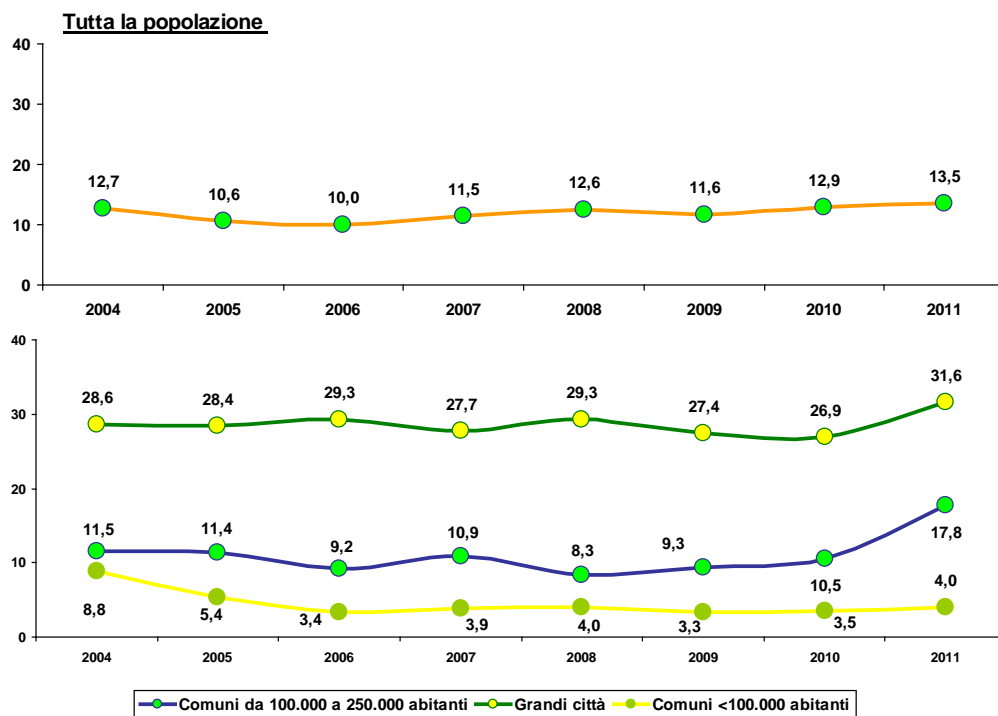


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



Nella serie storica 2004-2011 è da sottolineare che la quota modale di trasporto pubblico nelle grandi città ha superato la soglia del 30% per la prima volta nel 2011 (era arrivata al 29,3% nel 2006 e nel 2008) (**Graf. 2**). Allo stesso tempo, la soglia raggiunta nelle medie città (17,8%) è ampiamente la più alta mai registrata.

**Graf. 2 – La quota di mercato del trasporto pubblico**  
(quote % spostamenti motorizzati)



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

L'altra fondamentale dimensione di analisi territoriale riguarda le macrocircoscrizioni. La crescita della quota modale del trasporto pubblico ha interessato solo le circoscrizioni del Nord-Est e del Centro Italia. Nel primo caso il peso della mobilità collettiva è passato dall'11% del 2010 al 12,5% del 2011; la presenza di una rete articolata e diffusa di medie città, dove più netto è stato il recupero del Tpl, ha certamente influenzato questa positiva performance. Nel caso delle regioni del Centro, il balzo in avanti del trasporto pubblico è stato anche superiore (dal 13% al 15,3%), grazie al peso molto elevato delle grandi aree metropolitane (Roma soprattutto) dove – come si è visto in precedenza – la mobilità collettiva ha guadagnato spazio nel 2011. Nel Nord-Ovest la soglia raggiunta nel 2011 (21,3% contro il 22,8% del 2010) resta ampiamente la più alta tra tutte le circoscrizioni (quasi doppia rispetto al Nord-Est e quasi tripla rispetto a Sud e Isole). Infine, nelle regioni meridionali la mobilità collettiva mantiene le posizioni con uno *split* modale del 7,7%, ma è un dato che va letto negativamente, come è ovvio, perché significa che al Sud non si riesce ad agganciare la dinamica positiva della domanda a favore del trasporto pubblico – di cui ampie aree urbane del Paese stanno beneficiando - e questo accade partendo da una posizione strutturalmente già molto debole.

Un dato di rilevante interesse tradizionalmente monitorato dall'Osservatorio "Audimob" riguarda la ripartizione della mobilità pubblica urbana tra spostamenti sul "ferro" (metropolitane, tram, ferrovie suburbane, modalità a fune e in genere le modalità a guida vincolata) e spostamenti su "gomma" (autobus, pullman).

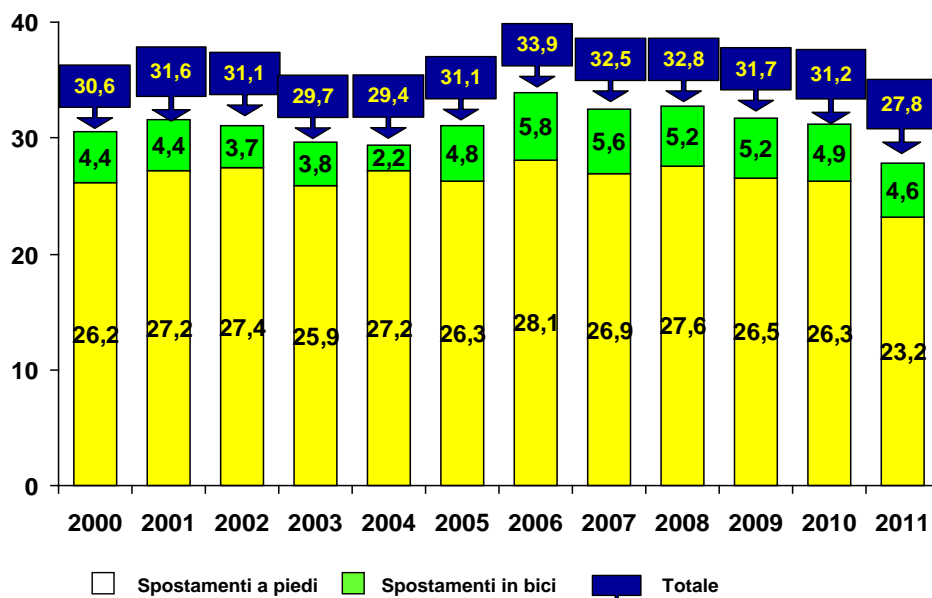
Nel 2011 la quota di percorrenze su “ferro” nelle città con oltre 100mila abitanti, si è attestata al 37,1% del complesso del trasporto collettivo, in leggera diminuzione rispetto al 2010 (39,3%); nelle sole grandi città la percentuale sale al 41,4% (43% nel 2011). Al di là dell'oscillazione del dato, anno su anno, la tendenza generale è evidente, e indica una crescita della componente di domanda di mobilità pubblica soddisfatta dai vettori a guida vincolata. D'altra parte, nel 2005 la percentuale del “ferro” era di 10 punti inferiori al 2011, sia nel complesso delle città con oltre 100mila abitanti (dal 27,6% al 37,1%), sia nel solo spaccato delle grandi aree urbane (dal 31,5% al 41,4%). Il “ferro” urbano conferma così tutte le sue potenzialità e soprattutto la capacità di rispondere in modo adeguato ai profili di una domanda di mobilità rivolta ai mezzi pubblici che esige rapidità e certezza nei tempi di spostamento.

Un ulteriore segnale positivo per il trasporto pubblico proviene dal consueto monitoraggio sulle propensioni alla modifica nell'uso dei mezzi di trasporto.

Se si considera l'intero campione degli intervistati, il saldo tra quanti dichiarano di voler aumentare l'uso del mezzo pubblico e quanti dichiarano di volerlo diminuire è cresciuto dal +34% del 2010 al +35,6% del 2011; nelle sole grandi città l'incremento è più marcato (da +36,3% a +40,5%). Egualmente, per l'automobile la differenza tra propensioni positive e propensioni negative è scesa da -27,5% a -30,7% (da -26,9% a -31% nelle sole grandi città).

Per ciò che riguarda invece la mobilità dolce (percorrenze a piedi o in bicicletta), il 2011 è stato un anno particolarmente negativo, soprattutto per la componente pedonale. L'atteggiamento di reazione passiva e di sostanziale arroccamento degli italiani di fronte al perdurare della crisi – dopo l'iniziale tentativo di mantenere gli stessi stili di mobilità – sembra paradossalmente essersi riflesso più sui mezzi di trasporto non motorizzati che su quelli motorizzati. In effetti, il peso della mobilità pedonale nelle aree urbane è sceso dal 26,3% del 2010 al 23,2% del 2011 il punto più basso dall'inizio delle rilevazioni “Audimob” (**Graf. 3**). Quanto alla bicicletta, ugualmente si è registrata una contrazione della quota modale ma molto più contenuta (dal 4,9% al 4,6%).

**Graf. 3 – Il peso della mobilità non motorizzata**  
(quote % di spostamenti a piedi e in bicicletta)



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

Il nodo preoccupante non è in sé l'arretramento congiunturale delle soluzioni di trasporto più ecologiche, quanto piuttosto il consolidarsi di una tendenza declinante, seppure con differenti “misure” tra anno e anno. Nel caso della mobilità pedonale, lo *share* è in diminuzione dal 2008

e comunque la soglia più elevata è stata registrata nel 2006 (28,1%). In soli 5 anni – dal 2006 al 2011 – il peso degli spostamenti a piedi nella domanda di mobilità urbana è diminuito di 5 punti percentuali. Nel caso della mobilità ciclistica, il piano di scivolamento si è inclinato già dal 2006 (5,8%), dopo un biennio di grande crescita: la perdita di quote è stata tuttavia abbastanza limitata (-1,2% tra il 2006 e il 2011).

Si deve quindi prendere atto che la mobilità ecologica non riesce a decollare nelle aree urbane (lo stesso sta accadendo nelle relazioni extra-urbane), disattendendo le aspettative maturate a metà del decennio scorso; in particolare nel 2006 oltre uno spostamento su tre dentro i perimetri comunali veniva effettuato a piedi o in bicicletta, mentre nel 2011 questo peso è sceso sotto il 30%. Le politiche di sostegno alla mobilità lenta vanno quindi potenziate per arrestare una deriva molto pericolosa per la vivibilità dei centri urbani. Si tratta di mettere in campo azioni diversificate in grado sia di rafforzare l'offerta di infrastrutture e servizi dedicati "creando" spazio, opportunità concrete e condizioni di sicurezza per chi sceglie di andare a piedi o in bici (isole pedonali, piste ciclabili, *bike sharing* ecc.), sia di regolare meglio la convivenza tra i diversi modi di trasporto (moderazione del traffico, rispetto del codice della strada ecc.), sia di far crescere la cultura collettiva della mobilità dolce ed ecologica, ovvero stili di vita e comportamenti (di mobilità) ordinariamente orientati a soluzioni di trasporto più sostenibili sotto tutti i punti di vista (ambientale, sociale ed economico).

La disaggregazione territoriale mostra le tradizionali spaccature tra Nord e Sud del Paese e tra contesti urbani nella diffusione della mobilità dolce. Complessivamente considerata, la mobilità non motorizzata ha un peso maggiore nelle regioni del Nord-Ovest (quasi un terzo degli spostamenti urbani), ma in questi territori lascia sul terreno nel 2011 circa 5 punti di quota modale (**tab. 6**).

**Tab. 6 – Il peso della mobilità urbana non motorizzata per circoscrizioni territoriali (val. % sul totale degli spostamenti)**

	Nord-Ovest		Nord-Est		Centro		Sud e Isole	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Spostamenti in bicicletta	26,1	6,2	11,6	12,6	3,0	2,7	0,9	1,1
Spostamenti a piedi	6,2	31,0	18,3	22,8	17,6	23,0	27,1	27,0
<i>Totale spostamenti non motorizzati</i>	<i>32,3</i>	<i>37,2</i>	<i>29,9</i>	<i>35,4</i>	<i>20,6</i>	<i>25,7</i>	<i>28,0</i>	<i>28,1</i>

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

Quanto alla sola componente della bicicletta i divari sono amplissimi tra le diverse circoscrizioni, con le regioni nordorientali a fare nettamente la parte del leone: il pedale assorbe in questi territori l'11,6% di tutti gli spostamenti (in leggera diminuzione dal 12,6% del 2010), un livello che quasi doppia la seconda circoscrizione in graduatoria (cioè il Nord-Ovest con il 6,2%, lo stesso del 2010), è quattro volte superiore a quella del Centro Italia (3%) e dieci volte superiore a quella del Sud e Isole (appena lo 0,9%, addirittura in diminuzione dall'1,1% registrato nel 2010).

L'altra spaccatura verticale riguarda la dimensione dei contesti urbani di riferimento (**Tab. 7**):

- nelle grandi città, il peso della mobilità pedonale è nel 2011 appena inferiore alla media generale (22,9% contro 23,2%), con un deciso arretramento rispetto al 2010. La bicicletta ha una tradizionale scarsa penetrazione, con appena il 2,3% degli spostamenti serviti (il leggero aumento dal 2010). Nel complesso quindi la mobilità ecologica è nelle grandi città su livelli insoddisfacenti e si sta contraendo a ritmi superiore alla media generale;
- le medie città (100-250mila abitanti) confermano un ruolo propulsivo per la sperimentazione e la diffusione dell'uso della bicicletta: il peso del pedale sale infatti all'8,4% nel 2011, dal 7,9% del 2010 (dinamica quindi in controtendenza nazionale). Specularmente, il maggior ricorso alle "due ruote" non motorizzate tende a sostituire una quota della mobilità pedonale che negli ambiti urbani intermedi non raggiunge il 20% della domanda (peraltro in calo dal 2010);
- nei centri minori, infine, si va (relativamente) di più sia a piedi (24,5% del totale spostamenti), sia in bicicletta (5,1%, uno *share* di poco superiore alla media generale).

**Tab. 7 – Il peso della mobilità urbana non motorizzata per ampiezza del comune di residenza (val. % sul totale degli spostamenti)**

	Città con oltre 250mila abitanti		Città tra 100 e 250mila abitanti		Città con meno di 100mila abitanti	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Spostamenti in bicicletta	2,3	2,1	8,4	7,9	5,1	6,0
Spostamenti a piedi	22,9	27,5	18,2	19,5	24,5	27,0
Totale spostamenti non motorizzati	25,2	29,6	26,6	27,4	29,6	33,0

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

Si può dire in sintesi che la mobilità ciclopedonale deve guadagnare spazio soprattutto nelle grandi città, dove sono richieste un'organizzazione migliore dei servizi e politiche più coraggiose di riduzione e moderazione del traffico per consentire scelte modali (come la bicicletta o la stessa percorrenza a piedi) di grande funzionalità urbana, ma oggi poco incoraggiate da una cattiva pianificazione e regolazione degli spazi cittadini.

### 1.3. Le tariffe possono aumentare (a prescindere dalla qualità)

Il fronte della qualità percepita dei mezzi di trasporto, in particolare di quelli collettivi, segnala per il 2011 un altro anno di sostanziale stabilità (Tab. 8).

**Tab. 8 - Indici di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10)<sup>(\*)</sup>**

	2011		2010		2009	
	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale
Moto, ciclomotore, scooter	8,6	8,4	8,6	8,4	8,3	8,3
Automobile	7,5	8,1	7,2	7,9	7,2	7,9
Bicicletta	8,1	8,3	8,1	8,3	8,1	8,3
Metropolitana	7,5	7,6	7,4	7,4	7,3	7,3
Pullman, autobus extraurbano	6,1	6,6	6,6	6,6	6,4	6,6
Treno locale	6,2	6,1	6,2	6,1	6,2	5,9
Autobus, tram	5,8	6,1	5,7	6,0	5,6	6,1

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

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

I mezzi individuali raccolgono anche nel 2011 i punteggi di soddisfazione ampiamente maggiori, con valori stabili o in leggera crescita superiori all'8: '8,4 per la moto, 8,1 per l'automobile e 8,3 per la bicicletta.

Quanto ai mezzi pubblici:

- l'autobus e il tram raggiungono la medesima "stentata" sufficienza a cui si sono posizionati nell'ultimo biennio (voto medio generale a 6,1) e allo stesso tempo evidenziano – anche questa è una conferma - la maggiore sofferenza denunciata dagli utenti delle grandi città (5,8 in lieve crescita dal 5,7 del 2010 e dal 5,6 del 2009). Le ragioni della forbice sono note e più volte ricordate: l'autobus che viaggia nei centri urbani maggiori strutturalmente offre un servizio di qualità inferiore sia per l'affollamento, sia per la minore certezza dei tempi di attesa e di percorrenza (a causa della congestione da traffico e la scarsità delle corsie preferenziali);

- la metropolitana, per contro, ha guadagnato ormai da qualche anno una rilevante reputazione nell'apprezzamento dei cittadini, con un voto medio attestato intorno al 7,5 (in crescita leggera ma costante negli ultimi anni). È la tangibile conferma, come più volte sottolineato anche nei precedenti Rapporti, che la risposta competitiva del mezzo pubblico sui tempi di trasporto e sulla continuità del servizio (frequenza delle corse) fa premio anche su eventuali disagi del viaggio (affollamento nelle ore di punta ecc.), perché "centra" il bisogno primario dei cittadini di poter disporre di soluzioni di mobilità rapide e affidabili;
- il treno regionale e suburbano, come l'autobus, mantiene nel 2011 un livello medio di sufficienza "minima" (voto medio a 6,1), in leggera crescita rispetto al 2009 (5,9). Da sottolineare che il punteggio registrato nelle grandi città (6,2) è migliore per il treno rispetto all'autobus, proprio per le ragioni suesposte: in linea generale, il treno suburbano non ha un problema di "farsi largo" nel traffico e anzi rappresenta una risposta straordinariamente funzionale alla domanda di accessibilità verso le grandi aree metropolitane. I punteggi di soddisfazione ancora modesti sono quindi da imputare, come è noto, al sovraffollamento di queste linee e alla grande irregolarità del servizio causata dal sovraccarico dei nodi urbani ferroviari.

La **Tab. 9** consente una lettura più "fine" dei punteggi di soddisfazione relativi ai due principali mezzi pubblici per il trasporto urbano: l'autobus/tram e la metropolitana.

**Tab. 9 – I diversi livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici di trasporto urbani**

	2011	2010	2009	2008
<i>(% di voti 6-10)<sup>(*)</sup></i>				
Autobus e tram	62,2	59,3	61,2	60,4
Metropolitana	88,5	87,0	86,1	85,7
<i>(% di voti 7-10)<sup>(*)</sup></i>				
Autobus e tram	40,8	40,6	39,7	40,6
Metropolitana	75,7	73,5	72,6	72,3
<i>(% di voti 8-10)<sup>(*)</sup></i>				
Autobus e tram	21,3	22,5	22,6	23,4
Metropolitana	55,1	52,9	52,1	51,2

<sup>(\*)</sup> Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

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

Questa diversa prospettiva di analisi della qualità percepita del servizio evidenzia per l'autobus/tram non è tanto lo zoccolo minimo della soddisfazione l'obiettivo problematico da raggiungere e mantenere - anche se non va dimenticato che ancora il 40% degli utenti si posiziona sotto la soglia del 6 scolastico -, quanto piuttosto l'ampliamento della fascia della qualità adeguata o dell'eccellenza, ovvero di quelle "punte" che potrebbero rappresentare un riferimento e un traino per l'intera offerta del servizio. Su questi "piani alti" si colloca invece con più agevolezza e continuità la metropolitana: nel 2011 la quasi totalità degli utenti (l'88,5%, in crescita dall'87% del 2010 o dall'85,7% del 2008) assegna un voto di almeno 6 al trasporto in metropolitana, il 75,7% un punteggio di almeno 7 (anche in questo caso in significativa crescita) e il 55,1% un punteggio di almeno 8 (4% in più rispetto al 2008). La qualità percepita del servizio è quindi ben al di sopra dei livelli minimi, riconosciuti di fatto da tutti gli utenti, e sembra marciare con sicurezza verso un ulteriore consolidamento delle posizioni di eccellenza, già oggi presidiate in modo robusto.

Quanto alla soddisfazione espressa per il trasporto pubblico urbano nelle diverse circoscrizioni territoriali, il 2011 conferma la spaccatura molto marcata della qualità percepita del servizio tra le città del Nord, e in particolare del Nord-Est, e le città del Centro-Sud. Nelle regioni

nordorientali il voto assegnato all'autobus/tram si attesta ad un ragguardevole 6,8, stesso livello registrato nel 2010. Nelle regioni nordoccidentali, il punteggio è un po' più basso (6,5 in leggera crescita dal 6,4 del 2010) ma ben saldo sopra la sufficienza, mentre nelle aree urbane del Centro e, ancora di più, del Mezzogiorno i punteggi sono insufficienti (5,8 e 5,6 rispettivamente), anche qui in leggera crescita, ma non abbastanza per recuperare il basso gradimento espresso dagli utenti per il servizio. Quanto alla metropolitana, in un quadro generale – come già sottolineato – ampiamente positivo, spicca l'eccellenza riconosciuta al servizio nelle grandi città del Nord-Ovest (Milano, Torino e Genova) dove il punteggio medio assegnato sfiora l'8. Da segnalare anche l'ottima performance della metropolitana nelle città del Sud (essenzialmente Napoli), con un voto medio pari a 7,4 in aumento dal 7,2 del 2010.

L'altro indicatore di qualità del trasporto urbano misurato da "Audimob" riguarda la velocità media percepita dei mezzi nella mobilità urbana. Nel 2011 la velocità media percepita sia dei mezzi pubblici che dei mezzi privati è leggermente aumentata (**Tab. 10**).

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

	2011		2010		2009	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città
Moto, ciclomotore, scooter	30	28	29	28	29	29
Automobile	27	23	25	22	26	23
Mezzi pubblici	15	14	14	13	14	13

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

In generale si può dire che la diminuzione della domanda di mobilità nelle aree urbane e la conseguente contrazione dei livelli di traffico e di congestione hanno prodotto un coerente innalzamento delle velocità di circolazione, di fatto omogeneo tra tutti i mezzi. Un effetto, quindi, del calo della domanda piuttosto che di una migliore gestione e regolazione del traffico nelle città.

Nell'indagine "Audimob" del 2011 è stato riproposto l'approfondimento sul tema tariffario del trasporto pubblico, finalizzato a valutare l'impatto sui cittadini determinato da eventuali incrementi dei prezzi di biglietti e abbonamenti.

Un interrogativo preliminare riguarda la conoscenza/percezione dei cittadini circa i minori finanziamenti al Tpl prospettati dal Governo nella manovra finanziaria e agli effetti concreti sui servizi che si immagina ci potranno essere. "Audimob" ha posto queste domande al campione di intervistati nel mese di novembre del 2011. Le risposte al quesito sulla conoscenza del problema evidenziano un livello di consapevolezza (dichiarata come tale) ancora inadeguato seppure non del tutto assente; infatti, il 36% dei rispondenti ha dichiarato che "Sì, il problema mi è chiaro" (**Tab. 11**). C'è po' un'area di conoscenza molto più vaga e incerta, evidenziata dall'11,4% di chi dice di averne sentito parlare, ma senza esserne informato, e un ulteriore 11,4% di chi ne ha sentito parlare solo vagamente. Infine, molto corposa - ma inferiore al 50% - è la quota di quanti dicono di non saperne nulla.

**Tab. 11 - Lei è a conoscenza del fatto che, a seguito dei tagli operati dal Governo nella manovra finanziaria, ci saranno minori finanziamenti da destinare ai servizi pubblici di trasporto (autobus, metropolitana, pullman e treni per i pendolari ecc.)? (val. %)**

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Sì, il problema mi è chiaro	38,2	34,7	35,5	35,5	36,0
Ne ho sentito parlare, ma non ne sono molto informato	11,0	12,8	13,6	10,9	11,8
Ne ho sentito parlare molto vagamente	12,0	11,3	8,1	12,7	11,4
No, non se so nulla	38,8	41,2	42,7	40,9	40,8
<i>Totale</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

È da sottolineare che il profilo della distribuzione delle risposte non muta in misura significativa in base alla circoscrizione geografica di residenza degli intervistati.

Cosa accadrà ai servizi pubblici di trasporto alla luce di questi tagli? (**Tab. 12**). La maggior parte dei cittadini esprime una visione pessimistica e propende a credere che “verrà ridotto il servizio e allo stesso tempo saranno aumentate le tariffe” (41,6%). Un quarto del campione ritiene che il taglio dei finanziamenti avrà effetto soprattutto sui prezzi dei biglietti e degli abbonamenti, mentre un ulteriore 25% al contrario pensa soprattutto alla riduzione della frequenza delle corse o alla soppressione di alcune linee (per il 15% si tratterà di un intervento molto pesante di riduzione/soppressione, per il 10% di un intervento più leggero).

**Tab. 12 - Alla luce di questi tagli, secondo lei cosa accadrà ai servizi pubblici di trasporto nei prossimi mesi? (val. %)**

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Verrà pesantemente ridotta la frequenza delle corse di autobus e treni per i pendolari e verranno sopprese molte linee	11,2	15,2	12,3	21,7	15,9
Verrà un po' ridotta la frequenza delle corse di autobus e treni per i pendolari e verranno sopprese alcune linee	10,3	7,0	13,8	11,3	10,7
Verranno aumentati i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti	32,9	27,6	26,9	18,7	25,7
Verrà ridotto il servizio e allo stesso tempo saranno aumentate le tariffe	39,1	42,4	42,3	42,5	41,6
Non so	6,5	7,8	4,7	5,7	6,1
<i>Totale</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*

Nella ripartizione geografica dei rispondenti si evidenzia soprattutto una polarità tra Nord (soprattutto Nord-Ovest) e Sud rispetto all'ipotesi di riduzione (pesante) dell'offerta di servizi contrapposta all'ipotesi di incremento delle tariffe. Chi abita nelle regioni nordoccidentali del Paese paventa l'aumento dei prezzi del trasporto pubblico in misura ben superiore a chi abita al Sud (32,9% contro 18,7%), mentre l'esatto opposto accade rispetto allo scenario di drastica riduzione delle corse e delle linee (lo ipotizza il 21,7% del campione del Sud contro l'11,2% del campione del Nord-Ovest). Gli intervistati del Centro Italia sono un po' più ottimisti sull'intensità dei tagli all'offerta di servizi che verranno operati: il 13,8% ritiene che la riduzione sarà leggera contro il 12,3% che ritiene sarà pesante (7% e 15,2% rispettivamente nel Nord-Est; 11,3% e 21,7% nel Sud e nelle Isole).

Quanto all'atteggiamento dei cittadini verso una potenziale sensibile riduzione dei servizi di trasporto pubblico, quasi 6 intervistati su 10 considerano questo taglio socialmente inaccettabile, perché si tratta di servizi essenziali per la collettività (**Tab. 13**). Un ulteriore 23% dei rispondenti guarda agli effetti sulle scelte di trasporto dei cittadini: sarebbero costretti a prendere di più l'automobile con effetti negativi sul reddito disponibile (la “voce” trasporto peserebbe di più sul bilancio familiare) e sui livelli di traffico.

Anche in questo caso si riscontra una sostanziale omogeneità di vedute tra i cittadini residenti nelle diverse aree del Paese.

Il livello successivo di analisi rappresenta il monitoraggio vero e proprio circa il potenziale impatto sulla domanda di trasporto pubblico determinato da ipotesi diverse di aumenti tariffari (+20% o +30%). Come già nell'indagine dell'anno precedente, il focus ha interessato solo una quota del campione di intervistati, ovvero coloro che allo stesso tempo hanno dichiarato di aver utilizzato nei tre mesi precedenti, anche saltuariamente, l'autobus/tram o la metropolitana e che risiedono nei comuni con almeno 50mila abitanti.

**Tab. 13 - Cosa penserebbe se ci dovesse essere una sensibile riduzione dell'offerta di servizi di trasporto pubblico (meno corse e meno linee)? (val. %)**

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	Totale
Lo considererei inaccettabile: non si possono tagliare i servizi essenziali per i cittadini	58,0	58,2	60,8	59,1	58,6
Si costringerebbero molti cittadini a prendere l'auto con un aumento delle spese di trasporto e un aumento del traffico	25,4	23,0	21,9	21,8	22,9
Sarebbe un sacrificio rilevante, ma inevitabile visti i problemi di bilancio che ci sono	14,5	6,4	4,6	5,1	5,1
Sarebbe una scelta giusta, perché il trasporto pubblico è inefficiente e bisogna finanziarlo di meno	2,1	2,0	2,4	2,9	2,5
Mi lascerebbe indifferente	9,9	12,4	10,3	11,2	10,9
<i>Totale</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

I dati di confronto tra la *survey* 2012 e quella 2011 sono piuttosto sorprendenti (**Tab. 14**). In particolare, con riferimento al prezzo del biglietto di corsa ordinaria in entrambi gli scenari di incremento tariffario aumenta sensibilmente la quota dei rispondenti che pensa di utilizzare il servizio sostanzialmente allo stesso modo, esprimendo così una domanda anelastica al prezzo.

**Tab. 14 - Se ci fosse un aumento del prezzo del biglietto di corsa ordinaria, lei pensa che utilizzerebbe di meno il servizio del trasporto pubblico per i suoi spostamenti (val. %):**

	Aumento nell'ordine del 20%		Aumento nell'ordine del 30%	
	2011	2010	2011	2010
No, penso che sostanzialmente lo utilizzerei allo stesso modo	59,9	43,5	43,7	33,5
Penso che ridurrei gli spostamenti con il trasporto pubblico, ma non di molto	14,5	21,3	11,8	13,5
Penso che ridurrei in modo significativo gli spostamenti con il trasporto pubblico	9,0	8,7	12,2	15,6
Non prenderei più il trasporto pubblico o lo prenderei solo in casi di assoluta necessità	12,2	12,5	26,9	24,1
Non saprei	4,3	13,9	5,4	13,3
<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

Se l'incremento fosse del 20%, ben 6 interventi su 10 dichiarano di voler mantenere lo stesso livello di ricorso al trasporto pubblico (erano il 43,5% nell'indagine precedente), mentre la riduzione parziale riguarderebbe il 14,5% degli utenti (rispetto al 31,3% precedente) e quella significativa solo il 9% (stesso livello dell'anno precedente). Uguale, tra le due indagini, anche la percentuale di quanti rinuncerebbero del tutto, tranne i casi di estrema necessità, ad usare i mezzi pubblici urbani (12,2%).

Se l'incremento fosse invece del 30%, la percentuale di domanda del tutto anelastica scenderebbe al 43,7%, una percentuale comunque sorprendentemente alta e superiore di 10 punti a quella registrata nell'indagine precedente. Anche l'altro estremo delle opzioni di risposta offerte, ovvero l'"uscita" totale dall'uso dei mezzi pubblici, sale (ma molto di meno) attestandosi al 26,9% del totale (24,1% nel 2010). Da sottolineare la sensibile riduzione degli incerti, che erano poco meno del 15% nell'indagine precedente (per entrambe le opzioni di aumento tariffario) e risultano invece adesso attorno ad appena il 5%.



Passando ora agli scenari di aumento del costo dell'abbonamento mensile o annuale al trasporto pubblico urbano, il confronto tra le due indagini evidenzia egualmente una crescita della rigidità della domanda, ma solo nell'ipotesi di incremento del prezzo al 20% (**Tab. 15**); in questo caso 2 utenti su 3 dichiarano che rinnoverebbero quasi certamente l'abbonamento (contro il 60% precedente), a fronte del 17,1% che si muoverebbe su un'ipotesi di uscita (contro il 18,4% precedente). Nello scenario di aumento del prezzo al 30%, la quota di chi certamente continuerebbe a acquistarlo scende al 40,6%, un po' più bassa rispetto all'indagine precedente (42%), ma diminuisce anche la percentuale di chi pensa di non rinnovarlo (25,9%). Questi decrementi sono assorbiti dall'ingrossamento della fascia di chi è incerto e dovrebbe valutare con attenzione cosa fare.

**Tab. 15 - Se ci fosse un aumento del prezzo dell'abbonamento mensile o annuale del trasporto pubblico, lei pensa di continuare a fare l'abbonamento? (val. %):**

	Aumento nell'ordine del 20%		Aumento nell'ordine del 30%	
	2011	2010	2011	2010
Sì, quasi certamente	67,1	59,8	40,6	42,0
No, quasi certamente	15,9	21,8	25,9	31,6
Non saprei, dovrei valutare se cambiare tipo di abbonamento o semplicemente non farlo più	17,1	18,4	33,5	26,4
<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*

Quali lezioni si possono trarre dal monitoraggio effettuato sul nodo cruciale della revisione tariffaria del servizio di trasporto pubblico urbano? La domanda di trasporto pubblico sembrerebbe assorbire bene uno shock (relativo) determinato dall'incremento dei prezzi e questo significa che i ricavi per le Aziende aumenterebbero in misura significativa al crescere dei prezzi dei titoli di viaggio, seppure ovviamente non in modo del tutto proporzionale.

È un risultato in parte sorprendente. La crisi economica, la diminuzione dei redditi disponibili e la conseguente reazione negativa dei cittadini all'aumento dell'intero sistema dei prezzi amministrati – incrementi ben più rilevanti si prospettano per le tariffe dei consumi energetici di uso domestico -, lasciavano immaginare una caduta ulteriore della già bassa accettabilità sociale di manovre tariffarie rialziste nel settore del trasporto pubblico urbano. Ma così non sembra essere. L'atteggiamento degli intervistati, utenti del trasporto collettivo, non conferma il temuto scivolamento della "soglia di tolleranza" verso un aumento dei prezzi nel settore. E, soprattutto, la domanda di trasporto pubblico in uno scenario di crescita, anche rilevante, delle tariffe non sembra contrarsi in misura rilevante, mantenendo quelle caratteristiche di rigidità che assicurano alle Aziende un incremento netto dei ricavi.

## 1.4. Sostenibilità del trasporto urbano come sostegno al trasporto pubblico

I temi della mobilità urbana sostenibile sono ormai parte integrante sia della comunicazione quotidiana sulla vita dei cittadini, sia dell'agenda delle Amministrazioni locali.

La crescita di attenzione (e di enfasi) sui nodi della sostenibilità del trasporto urbano non è tuttavia accompagnata, come è evidente a tutti, né da una maggiore diffusione di una consapevolezza "praticata" dai cittadini sulla rilevanza di questi temi – che dovrebbe essere testimoniata da un progressivo abbandono degli stili di vita e di mobilità meno impattanti sotto il profilo ambientale e sociale (vivibilità) -, né da una maggiore incisività delle misure di contrasto del traffico e dell'inquinamento, e quindi dalla concreta messa in opera delle politiche di mobilità (urbana) sostenibile.

L'indagine "Audimob" si è quindi orientata a raccogliere le valutazioni del campione di intervistati su alcune possibili misure finalizzate alla sostenibilità dei trasporti, con uno sguardo specifico sulle grandi aree urbane, evidenziando in particolare le priorità assolute.

Ebbene, La "politica delle politiche" di mobilità sostenibile è rappresentata per i cittadini dagli incentivi a sostegno dell'uso del trasporto pubblico (64,9%) (**Tab. 16**). Una "manifestazione di interesse" per la mobilità collettiva che appare quindi forte e inequivoca. E d'altra parte, anche altre chiare indicazioni dei cittadini sulle priorità da perseguire nelle politiche di mobilità sostenibile delle grandi città ruotano attorno al trasporto collettivo: il 60,6% degli intervistati ritiene assolutamente prioritaria la "protezione e preferenziazione di tutte le linee di trasporto pubblico, in modo da aumentarne velocità e regolarità", il 49,7% l' "incremento delle corse e il prolungamento dell'orario di servizio di linee autobus e metropolitane nelle fasce notturne".

Le prime tre priorità per le politiche di mobilità urbana sostenibile sono dunque direttamente riferibile a misure di sostegno al trasporto pubblico.

**Tab. 16 – Valutazione sulle politiche prioritarie nelle grandi città per circoscrizione di residenza degli intervistati (% di risposta "Assolutamente prioritario")**

	<i>Totale</i>	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole
<b>Incentivi a sostegno dell'uso trasporto pubblico</b>	<b>64,9</b>	65,8	62,3	66,7	64,3
<b>Protezione e "preferenziazione" di tutte le linee di trasporto pubblico, in modo da aumentarne velocità e regolarità</b>	<b>60,6</b>	61,0	53,6	63,9	61,3
<b>Più corse e prolungamento dell'orario di servizio di linee autobus e metropolitane nelle fasce notturne</b>	<b>49,7</b>	49,7	43,7	51,5	51,2
Realizzazione di una rete di piste ed itinerari ciclabili integrati e sicuri, e aumento degli stalli di sosta per le biciclette	<b>48,9</b>	51,2	53,2	48,0	45,8
Aumento dell'estensione delle aree pedonali e ZTL, sia in centro che in periferia	<b>41,1</b>	37,8	44,8	38,1	43,8
Divieto di circolazione, carico e scarico merci nelle fasce orarie di picco del traffico mattutine e pomeridiane	<b>38,8</b>	32,7	31,3	41,2	44,6
Aumento delle aree a traffico moderato (zone a 30 Km/h) e realizzazione di interventi per la sicurezza stradale dei quartieri residenziali;	<b>34,6</b>	32,7	34,9	35,9	34,7
Estensione sull'intero territorio cittadino del servizio di <i>bike sharing</i> , e del servizio di <i>car sharing</i> con auto elettriche	<b>31,5</b>	30,4	35,3	30,6	31,0
Potenziamento del servizio taxi e autobus a chiamata	<b>19,0</b>	16,7	21,4	18,2	20,0
Realizzazione di un sistema di zone con accesso a pagamento, con l'obiettivo di dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti	<b>15,9</b>	14,6	20,6	15,7	14,7

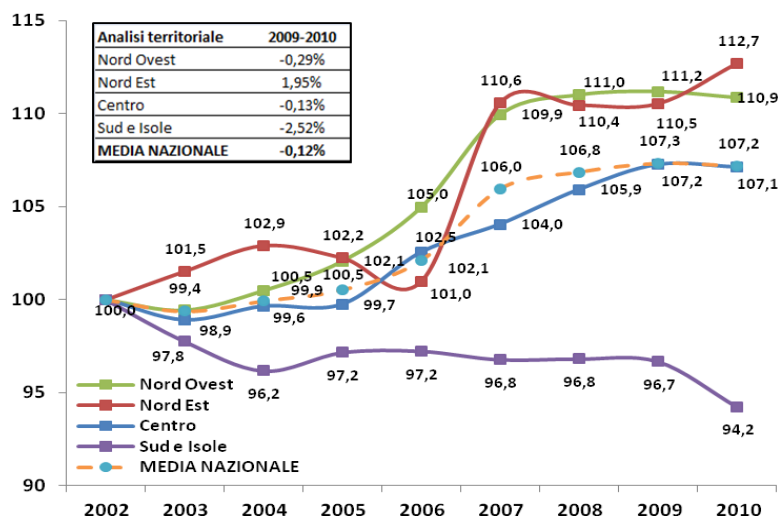
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

## 2. Il monitoraggio dell'offerta e delle risorse

### 2.1. I dati di produzione

Nel 2010 l'offerta di trasporto pubblico locale svolto in ambito prevalentemente urbano, espressa in termini di vetture-km, ha mostrato a livello medio nazionale una sostanziale stabilità rispetto al 2009 con una lieve diminuzione identificabile in particolar modo nelle aziende operanti nel Sud e nelle Isole. Dall'analisi della serie storica (**Graf.4**) si nota infatti che l'offerta negli ultimi tre anni si è stabilizzata (-0,12%) e la crescita più evidente si è registrata tra il 2006 e il 2007 e tra il 2007 e il 2008 in coincidenza con l'entrata in vigore della legge finanziaria 2008 che ha stanziato risorse aggiuntive per lo sviluppo del trasporto pubblico locale. Mentre nell'area Settentrionale e Centrale la crescita è stata costante, tranne nell'ultimo anno in cui c'è una lievissima variazione in diminuzione, presumiamo di carattere contingente e dovuta ad una razionalizzazione della produzione chilometrica, nel Sud e nelle Isole, l'ultimo anno fa segnare un netto decremento in cui si intravede non solo l'esigenza di razionalizzazione del servizio ma anche la necessità di ridurre l'offerta per garantire gli equilibri di bilancio.

**Graf. 4 – Dinamica delle vetture-Km erogate (2002-2010; numeri indici; analisi territoriale)**



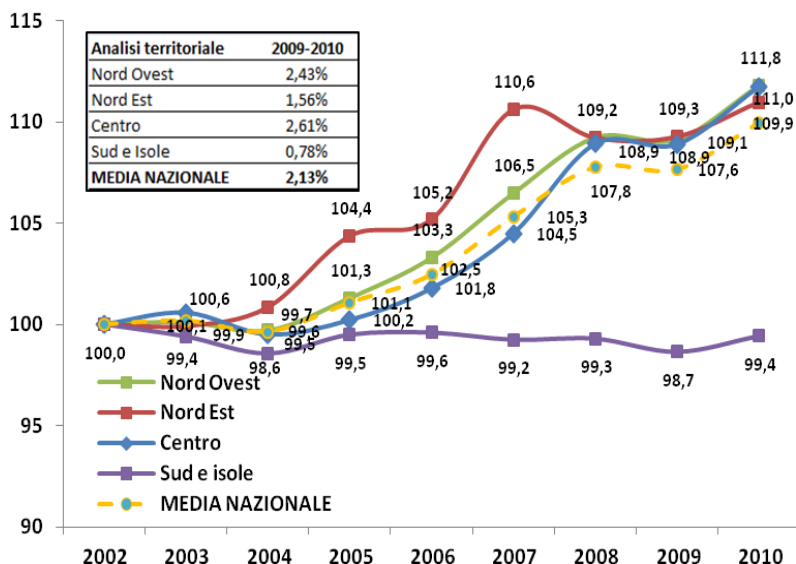
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Dall'analisi dell'andamento delle percorrenze distinto per grandezza delle città, emerge un dato molto interessante, ovvero sia è la prima volta, dopo 8 anni, che le grandi città contraggono l'offerta del servizio. Da un'analisi più puntuale e coerentemente con quanto precedentemente affermato, la riduzione più sostenuta è individuabile nelle grandi città del meridione.

Per il 2011, grazie ai risultati parziali di indagini dirette svolte da ASSTRA presso le unità campionarie, si stima un decremento dell'offerta chilometrica che varia tra il 5 e il 10%. Ciò è dovuto agli effetti dei tagli di risorse pubbliche che le Regioni hanno operato in seguito all'entrata in vigore dei provvedimenti di finanza pubblica tesi al contenimento delle spese. Infatti la riduzione chilometrica si può considerare direttamente proporzionale alla contrazione dei contributi pubblici per il finanziamento dei servizi di trasporto; in media nel 2011 rispetto al 2010, le risorse pubbliche si sono ridotte dell'8% e questo ha implicato la succitata riduzione dell'offerta chilometrica.

I dati di bilancio, a conferma di quanto osservato lo scorso anno dalle indagini Audimob, mostrano una crescita della domanda tra il 2009 e il 2010, che fa segnare un +2,13% (Graf. 5). Aumento maggiormente visibile nel Centro (+2,61%) e nel Nord-Ovest (2,43%) mentre più contenuto nel Sud e nelle Isole e nel Nord-Est.

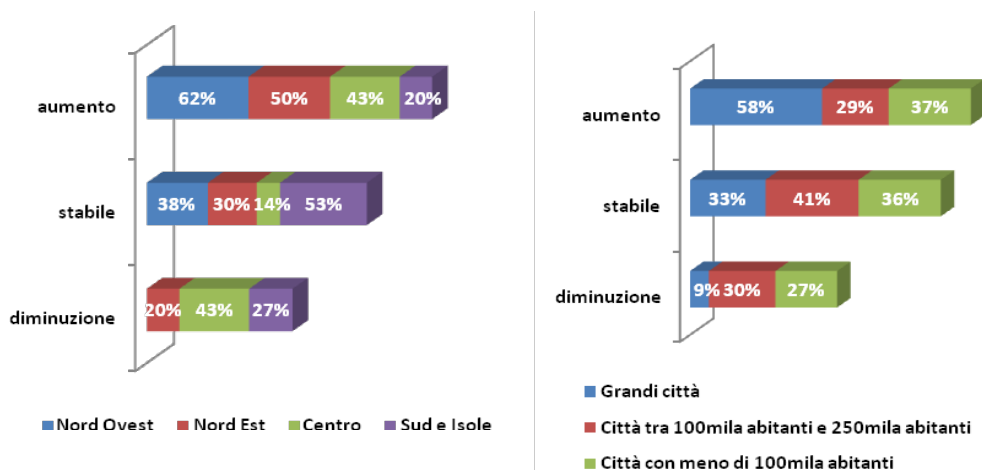
**Graf. 5 – Dinamica dei passeggeri trasportati (2002-2010; numeri indici; analisi territoriale)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Le variazioni tra il biennio 2009-2010 mostrano un aumento del numero di aziende che registrano una maggiore domanda di TPL (40%) rispetto al 2008-2009, crescita soprattutto nelle città del Nord-Ovest e nelle grandi città (Graf. 6). Nelle prime infatti ben il 62% delle aziende ha avuto una crescita della domanda e il rimanente 38% non ha comunque registrato una diminuzione della domanda. La ripartizione tra le diverse classi di crescita è meno accentuata ma comunque netta tra le grandi città, il 58% delle aziende nelle grandi città ha subito un aumento della domanda, il 33% ha avuto sostanzialmente lo stesso numero di passeggeri e solo il rimanente 9% ha registrato una diminuzione della domanda.

**Graf. 6 – Dinamica dei passeggeri trasportati (2009-2010; % aziende per ripartizione territoriale e dimensionale)**



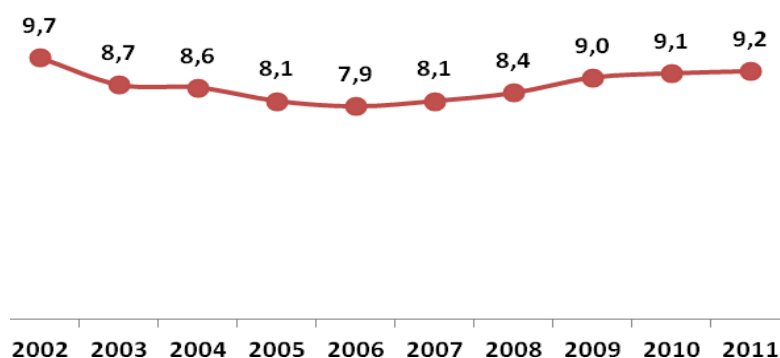
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Al fine di garantire il raccordo temporale con la sezione della domanda è stata svolta un'analisi diretta presso le unità campionarie tesa a raccogliere i dati 2011 (percentuale evoluzione rispetto al 2010) e ove disponibili anche i dati dei primi mesi 2012. Tra il 2010 e il 2011, in linea con le evidenze dell'analisi degli spostamenti della precedente sezione e con le motivazioni evidenziate, il settore ha fatto registrare un calo dell'utenza del -2%, riduzione causata soprattutto dalle grandi aree metropolitane del Centro-Sud. Mentre nei primi mesi del 2012 vi è una ripresa generalizzata in alcuni casi molto consistente, in altri più moderata. Anche qui si nota una diversa velocità di passo tra le aree geografiche, il Nord cresce più velocemente del Sud e tra le grandi, medie e piccole città, le grandi più delle città medio-piccole.

Continua la tendenza alla riduzione degli addetti, la quale si accentua maggiormente nel Sud e nelle Isole. Nell'arco temporale considerato (2002-2010) gli addetti si sono ridotti in media del 4%, di cui -12% nel sud e nelle isole, -8% nel Nord-Ovest, -6% nel nord-est e -1% nel centro. Occorre comunque segnalare che questo dato, come quello dei passeggeri trasportati, è più sensibile alle modifiche campionarie verificatesi nel tempo, soprattutto per quanto riguarda le oscillazioni tra il 2007 e il 2008.

La situazione pressoché immobile del rinnovo del parco mezzi si riflette sull'età media degli autobus (**Graf. 7**). Dopo una diminuzione importante dell'età media nel biennio 2005-2006, il parco mezzi ha ripreso ad invecchiare (9,2 anni). Negli ultimi 3 anni infatti l'età cresce annualmente di un anno a dimostrazione che le aziende molto spesso sono costrette, in mancanza di acquisti di nuovi mezzi, a mantenere fermo il parco mezzi e quindi a lasciare in circolazione mezzi che dovrebbero essere rottamati.

**Graf. 7 – L'età media degli autobus urbani (2002-2011; anni)**

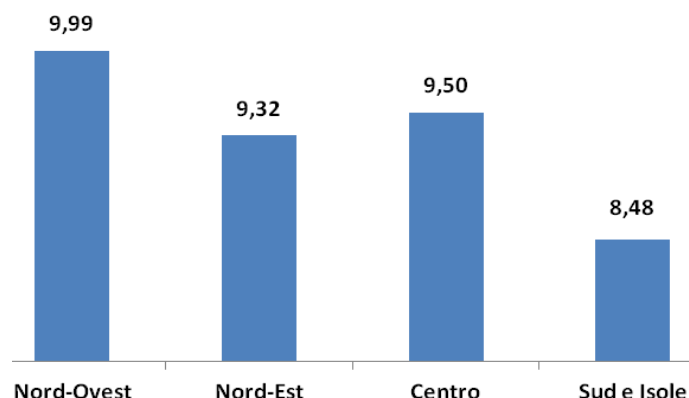


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali

La situazione di immobilità delle risorse per l'acquisto di mezzi non ha coinvolto uniformemente tutte le aziende del campione. Nel Sud e nelle Isole, soprattutto grazie al caso della regione Sardegna, si registra un'età media inferiore alla media nazionale provocata appunto da un ingente rinnovo del parco mezzi (**graf. 8**).

La **Tabella 174** mostra la ripartizione degli autobus per fonte di alimentazione. Sono già diversi anni che la ripartizione dei mezzi mostra una tendenza a favorire, in un contesto prevalentemente urbano, fonti di alimentazione alternative al gasolio.

L'alternativa preferita è sicuramente il metano che nel 2011 costituisce ben il 17,4% dell'intero parco mezzi. Tale percentuale risulta simile anche all'interno della ripartizione territoriale ad eccezione del Sud e delle Isole. Anche l'elettrico, con percentuali più basse, ha guadagnato il 3% del parco mezzi totale, quest'ultimo viene scelto soprattutto dalle aziende del Centro e del Sud e Isole.

**Graf. 8 – L'età media (2011; anni)**

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali

**Tab. 17 - Autobus urbani per fonte di alimentazione (2011 - %)**

	Gasolio	Metano	GPL	Ibrido	Elettrico	Celle a combustione	Altro
Nord-Ovest	77,6	18,5	0,4	0,8	1,4	0,0	1,4
Nord-Est	79,2	19,6	0,0	0,9	0,1	0,0	0,1
Centro	72,6	22,8	0,0	0,1	4,3	0,0	0,1
Sud e Isole	83,0	10,9	0,1	0,8	5,1	0,0	0,0
Media nazionale	78,0	17,4	0,5	0,7	3,0	0,0	0,4

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Il 78% del parco mezzi totale a gasolio presenta la ripartizione per livello di emissioni riportata nella seguente tabella (**Tab. 18**). Continuano a diminuire gli autobus maggiormente inquinanti (PreEuro 0, Euro 0 e Euro 1) che nel 2011 costituiscono circa il 17% del parco mezzi totale. Il maggior numero del parco mezzi (62,4%) è costituito da autobus Euro 2 e Euro 3, cresce il numero di autobus EEV soprattutto nel Nord-Ovest.

**Tab. 18 - Autobus urbani per livello di emissioni (2011 - %)**

	PreEuro 0	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV
Nord-Ovest	0,0	12,9	11,9	34,7	22,8	2,9	2,5	12,4
Nord-Est	3,2	11,7	1,1	26,0	27,9	6,3	2,8	21,0
Centro	0,8	2,0	1,7	29,2	62,0	0,3	0,3	3,7
Sud e Isole	3,1	7,2	6,1	31,0	21,6	9,3	11,1	10,5
Media nazionale	3,0	8,7	6,0	30,2	32,2	4,9	5,8	9,1

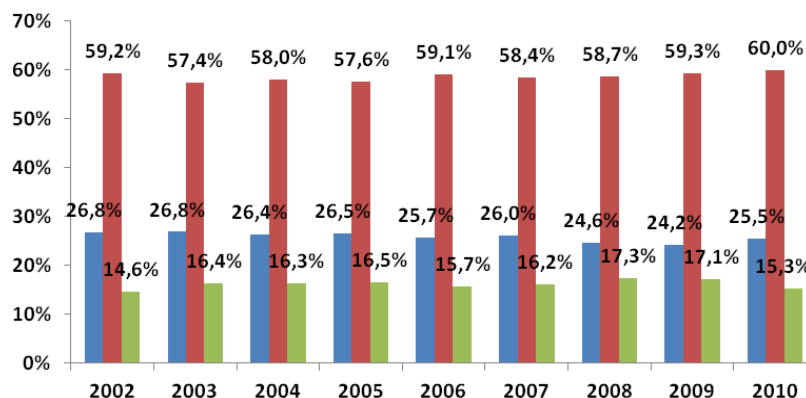
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

## 2.2. I dati economici

Tra il 2009 e il 2010 si segnala un lieve aumento della quota delle compensazioni pubbliche in conto esercizio sui ricavi totali (+0,7%), aumento dovuto presumibilmente agli ultimi effetti delle risorse aggiuntive previste dalla legge finanziaria 2008. Contestualmente aumenta la quota dei ricavi da traffico (+1,3%) conseguenza di una rivisitazione dei prezzi dei titoli di viaggio (**Graf. 9**). Diminuiscono tuttavia in termini di quota gli altri ricavi (pubblicità, attività diverse dal

TPL, parcheggi). Tuttavia a decorrere dal 2011 il settore è stato investito da riduzioni delle risorse pubbliche per lo svolgimento del servizio, le quali associate ad un tendenziale incremento delle tariffe, modificheranno la struttura dei ricavi con un aumento della quota proveniente dai ricavi da traffico e una riduzione delle compensazioni.

**Graf. 9 – Evoluzione della ripartizione dei ricavi (2002-2010;% su totale valore della produzione)**

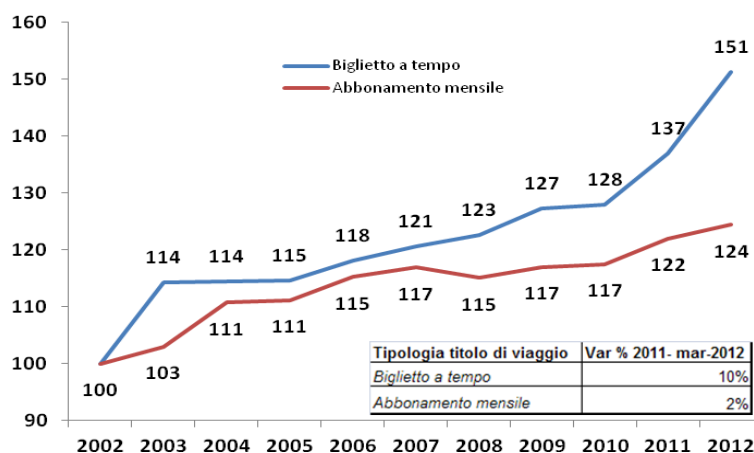


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

A livello dimensionale non si segnalano particolari differenze tranne che nelle piccole città la quota di copertura assicurata dagli introiti dei titoli di viaggio è ben più bassa rispetto alle altre città a conferma che l'utilizzo del mezzo pubblico in tali contesti è inferiore rispetto a quello registrato nelle medie-grandi città.

Quanto al sistema dei prezzi, dall'evoluzione delle tariffe del biglietto a tempo e dell'abbonamento mensile è evidente che negli ultimi anni sta aumentando la forbice tra le due tipologie di titolo di viaggio (**Graf. 10**). Si preferisce infatti aumentare il prezzo del titolo di viaggio a tempo rispetto all'abbonamento per favorire una politica alla fidelizzazione del cliente. Tra il 2011 e il 2012 (marzo) l'aumento del biglietto a tempo ha fatto segnare un +10% rispetto ad un +2% dell'abbonamento mensile.

**Graf. 10– L'evoluzione delle tariffe (2002-marzo 2012; % numeri indice)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali

In termini nominali da un prezzo medio del biglietto di poco superiore a 1 euro nel 2010 si è passati a 1,11 euro nel 2011 e 1,23 nel 2012. Mentre nel 2011 si erano registrati aumenti abbastanza omogenei in tutte le Regioni, ad eccezione di quelle del Centro, nel 2012 gli aumenti si sono registrati soprattutto nel Nord-Ovest (+26,8%) seguito dal Sud e dalle Isole (+6,8%). In termini orari la media nazionale si attesta nel 2012 a 0,82 euro con addirittura una diminuzione rispetto al 2011 ad indicare che, a fianco ad un aumento del prezzo del titolo di viaggio si è però provveduto ad un aumento della durata dello stesso.

La crescita media nazionale del prezzo dell'abbonamento mensile è stata causata soprattutto dagli incrementi applicati agli abbonamenti delle aziende del Nord-Ovest (4,7%) e del Nord-Est (3,2%). Dall'analisi a livello dimensionale, risulta evidente che gli incrementi maggiori nei biglietti a tempo sono stati applicati soprattutto dalle grandi città, dove l'aumento tra il 2011 e il 2012 è pari al 14%. Mentre gli aumenti più contenuti degli abbonamenti mensili si sono registrati in maniera abbastanza uniforme in tutte le città senza distinzione per grandezza demografica.

Continua a crescere la percentuale di aziende che presentano un prezzo del biglietto a tempo maggiore di un euro (**Tab. 19**). Al 2012 solo il 6% delle aziende ha mantenuto un prezzo del biglietto al di sotto di un euro contro il 18% nel 2009.

Per l'abbonamento mensile ordinario, la distribuzione all'interno delle diverse fasce di prezzo, nell'arco di 4 anni, si è completamente capovolta. Se nel 2009 la metà delle aziende presentava un prezzo dell'abbonamento mensile al di sotto di 30 euro, ad oggi la metà delle aziende presenta abbonamenti con prezzi superiori a 30 euro, rimane costante il numero di aziende con abbonamenti fermi a 30 euro.

**Tab. 19 - Fasce di prezzo delle tariffe del trasporto pubblico locale (%)**

		al 1/1/2009	al 1/1/2010	al 1/1/2011	al 1/1/2012
Biglietto a tempo (% aziende campione)	Prezzo < 1	18	14	8	6
	Prezzo = 1	53	55	24	19
	Prezzo > 1	29	31	67	75
Abbonamento mensile ordinario (% aziende campione)	Prezzo < 30	51	43	33	31
	prezzo = 30	16	12	18	19
	prezzo > 30	33	45	49	50

Fonte: elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

Sul fronte dei costi si evince che le aziende, nonostante stiano proseguendo con un processo di efficientamento del servizio, hanno difficoltà a contenere i costi, soprattutto perché quelli che continuano a crescere con maggiore incisività sono dovuti a fattori esterni non controllabili direttamente dalle aziende. L'aumento del prezzo dei carburanti ha portato infatti ad un aumento della voce relativa ai costi per materie prime tra il 2009 e il 2010 pari al 6% e se si considera l'andamento che il prezzo del gasolio ha avuto per tutto il 2011, è presumibile pensare che le aziende nel bilancio 2011 vedranno una significativa lievitazione del costo per materie prime.

Per le voci relative ai servizi, ai costi operativi e al personale, le aziende sono riuscite, seppur in maniera lieve a mantenere i costi. La leggera diminuzione del personale è da ascrivere al decremento del numero di addetti complessivi nel settore che probabilmente ha inciso maggiormente rispetto all'aumento fisiologico annuale dovuto agli scatti di anzianità, ai passaggi di livello.

A conferma di quanto osservato precedentemente, l'evoluzione del prezzo del gasolio mostra un aumento tra il 2011 e il 2012 pari al 21% a dimostrazione che le aziende vedranno nei bilanci d'esercizio 2011 e 2012 un forte aumento della voce relativa ai costi per materie prime (**Tab. 20**).



**Tab. 20 - Evoluzione dei costi della produzione (2002-2010; numeri indici e percentuali)**

	2002	2009	2010	Var. % 2009-2010
Materie prime	100	135	143	6
Servizi	100	180	165	-8
Ammortamenti	100	142	187	31
Costi operativi	100	130	129	-1
Costo del personale	100	119	118	-1

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Anche le altre voci di costo, seppur con un passo minore rispetto al gasolio, continuano la loro crescita, comportando forti problemi di cassa all'interno delle aziende (**Tab. 21**).

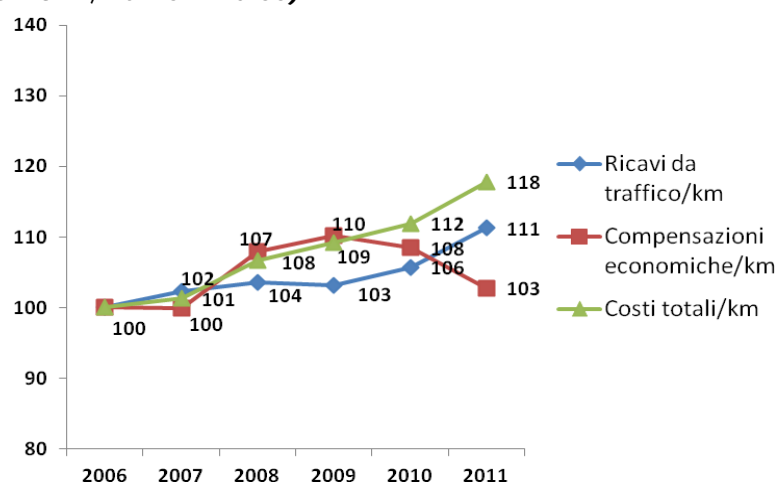
**Tab. 21 - Evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (2002-2012; numeri indici e percentuali)**

	2002	2010	2011	2012 febbraio	Var. % 2012-2011
Gasolio	100	142	166	201	21
GPL	100	127	153	167	9
Lubrificanti	100	145	149	153	2
Manutenzioni e riparazioni	100	136	137	142	4
Assicurazioni	100	126	133	137	3
Pneumatici	100	114	118	122	3

Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT

Quanto all'andamento delle compensazioni, dal 2009 al 2010 si è registrata una forte diminuzione dei contributi chilometrici pari a -5% (**Graf. 11**). Parallelamente i ricavi da traffico per km sono aumentati grazie agli aumenti del prezzo delle tariffe e all'aumento della domanda mostrati in precedenza, aumenti comunque non sufficiente a rispondere all'andamento dei costi totali per km, in crescita costante.

**Graf. 11 – Il confronto tra costi e ricavi (2006-2011; numeri indici)**



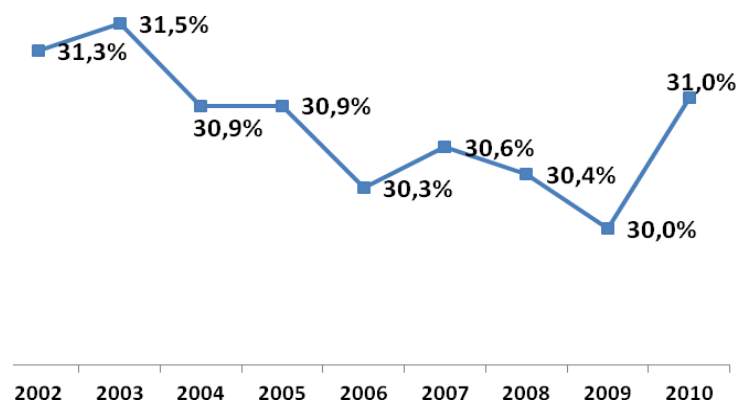
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Dall'osservazione dell'andamento del rapporto ricavi da traffico e costi operativi, si nota che, dopo un triennio di diminuzione di tale rapporto, grazie al contenimento dei costi e ai maggiori ricavi dovuti ad un aumento della domanda e del prezzo delle tariffe, si registra un leggero aumento del rapporto (**Graf. 12**). Nel 2010 infatti il rapporto ricavi/costi è pari al 31%, valore comunque al di sotto di quanto previsto dal D.lgs n.422 del 1997 fissato ad almeno il 35%.

È doveroso, tuttavia, precisare che l'indicatore in quanto espressione di una media nazionale non tiene conto delle differenze, talvolta notevoli, esistenti tra le realtà aziendali.

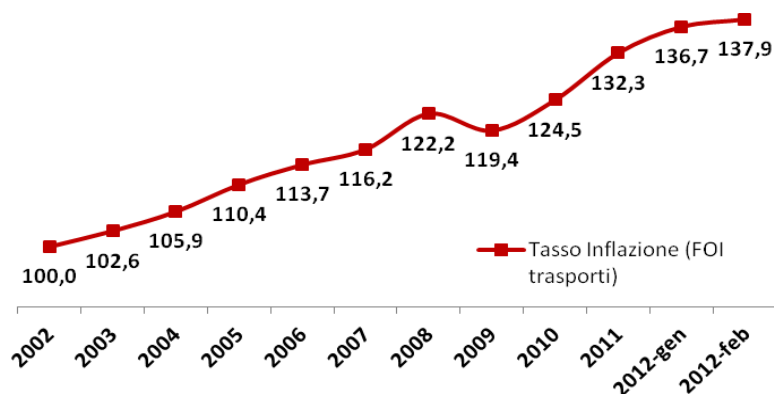
Le dinamiche del tasso di inflazione FOI trasporti mostrano una continua crescita dello stesso che avrà sicuramente delle ripercussioni sui costi contabilizzati dalle aziende nei bilanci 2011 (**Graf. 13**).

**Graf. 12 – Il rapporto ricavi da traffico/costi operativi (2002-2010; %)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

**Graf. 13 – Il tasso di inflazione FOI trasporti (2002-Febbraio 2012; numeri indici)**



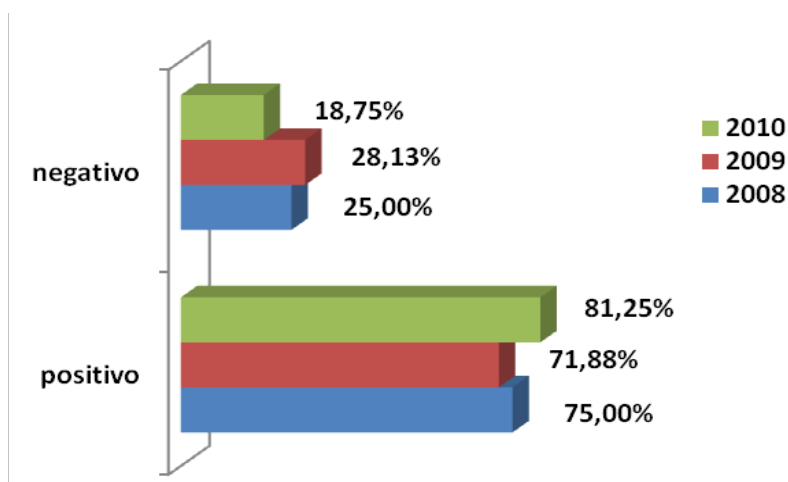
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT

Anche quest'anno continua il monitoraggio degli indici di bilancio al fine di valutare lo stato di salute delle gestioni aziendali. Per una migliore rappresentazione statistica tali indici vengono aggregati in termini di diminuzione ed incremento di ciascuna azienda.

Il primo indice è il MOL (Margine operativo lordo o EBITDA – earning before taxes, amortization and depreciation) che si determina togliendo dal valore della produzione i consumi di materie prime, i servizi e il costo del lavoro e al netto degli ammortamenti e delle svalutazioni. Fornisce, in sostanza, un'informazione molto significativa della capacità economica dell'impresa nello svolgimento dell'attività produttiva caratteristica, ovverosia il *core-business* che giustifica l'esistenza dell'impresa.

Dall'elaborazione dei dati risulta che, mentre nel 2009 rispetto al 2008 erano aumentate le aziende con un MOL negativo (28,13%), nel 2010 la percentuale scende al 18,75% (**Graf. 14**). Specularmente le aziende che presentano un MOL positivo salgono dal 71,88% del 2009 al 81,25% del 2010.

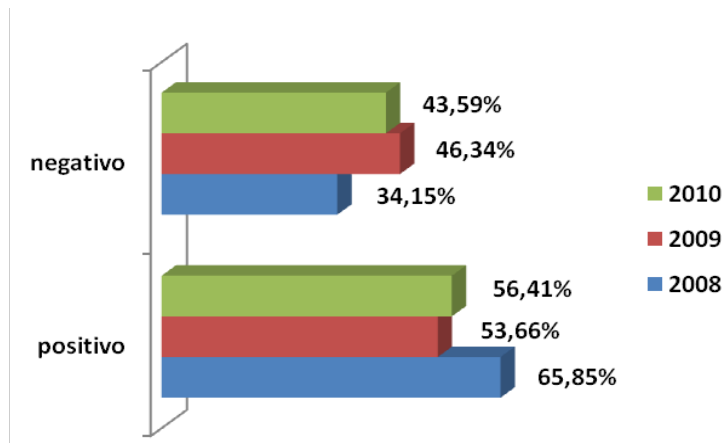
**Graf. 14 – Il margine operativo lordo (2009-2010; % aziende)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Se consideriamo, poi il reddito netto che altro non è che l'utile/perdita di esercizio (**Graf. 15**) si evince che diminuiscono le aziende con un risultato di esercizio negativo, nel 2009 erano il 46,34% mentre nel 2010 passano al 43,59% questo ad indicare un sostanziale miglioramento nella salute economica delle aziende di trasporto pubblico locale che per affrontare la crisi generale del paese stanno attuando una politica di efficientamento che sta dando i primi risultati.

**Graf. 15 – Il risultato di esercizio (2009-2010; % aziende)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

## 2.3. Le risorse per il settore: il monitoraggio per il 2012

Nella manovra correttiva del Governo Monti il fondo per il trasporto pubblico locale, anche ferroviario, viene incrementato a partire dal 2012 di 800 milioni (Articolo 30, comma 3, D.L. n.201/2011). Alla luce di tale integrazione a partire dal 2012 il Fondo ammonta complessivamente a 1.200 milioni di Euro, importo tuttavia non ancora sufficiente a coprire l'intero fabbisogno di risorse di parte corrente per il settore del trasporto pubblico locale nel suo complesso.

Successivamente, il secondo periodo del comma 3 dell'articolo 30 dispone che, a decorrere dal 2013, il fondo verrà alimentato con una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sui carburanti che il precedente articolo 15 ha provveduto ad aumentare. L'aliquota di compartecipazione è stabilita entro il 30 settembre 2012 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze.

Conseguentemente, ai fini del necessario raccordo con la normativa previgente, è stato abrogato il comma 4 dell'articolo 8 del D.lgs n.68/2011 (Fisco regionale) che sopprimeva la compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina sostituendola con l'addizionale regionale all'IRPEF, sono stati abrogati i riferimenti a tale comma contenuti nel comma 1, dell'articolo 2 ed infine è stata posticipata la data prevista dall'articolo 32, comma 4 (a decorrere dal 2013 anziché dal 2012) a partire dalla quale *"lo Stato provvede alla soppressione dei trasferimenti statali alle Regioni, aventi carattere di generalità e permanenza, relativi al trasporto pubblico locale e alla conseguente fiscalizzazione degli stessi trasferimenti"*

A seguito dell'incremento della disponibilità del Fondo per il TPL, anche ferroviario, il Governo e le Regioni in data 21 dicembre 2011 hanno stipulato un accordo volto da un lato a introdurre un percorso di efficientamento e razionalizzazione dell'intero sistema e dall'altro a individuare il concorso finanziario dello Stato per i servizi di trasporto pubblico locale, ha disposto che per il 2012 il finanziamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale (Trenitalia) complessivamente 1.748 milioni di Euro di cui:

- 1.200 €/milioni coperti con le risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale anche ferroviario (art. 21, comma 3, del D.L. n.98/2011);
- 314 €/milioni coperti con il fondo per gli investimenti in materiale rotabile anche ferroviario(art. 21, comma 2, del D.L. n.98/2011);
- 86 €/milioni condizionati all'intesa Stato – Regioni sull'efficientamento e razionalizzazione del TPL;
- 148 €/milioni con i Fondi per l'edilizia sanitaria.

Si evidenzia, tuttavia, che l'iniezione di nuove risorse per il settore sono ad esclusivo appannaggio dei servizi regionali ferroviari gestiti da Trenitalia, in un contesto in cui l'interpretazione letterale della destinazione del Fondo per il trasporto pubblico locale anche ferroviario (art. 21, comma 3, del D.L. n.98/2011) porta evidentemente a ritenere che tali risorse, ora (1.200 €/milioni), non siano esclusivamente dedicate all'azienda Trenitalia S.p.A.

Peraltro, i 314 milioni di Euro destinati all'acquisto di materiale rotabile a favore del trasporto pubblico locale tradizionale sono stati distolti da questa finalità per andare a finanziare la gestione corrente di Trenitalia S.p.a. Oltre all'evidente diseconomicità che caratterizza la scelta di cambiare destinazione, da conto capitale a conto corrente, delle risorse in questione, non si può non sottolineare che la situazione degli investimenti nel nostro settore è delicata al pari della gestione. I fondi pubblici sono pressoché inesistenti, la capacità delle aziende di autofinanziare questi investimenti risente negativamente della riduzione delle risorse correnti e delle difficoltà nella gestione finanziaria a causa dei ritardati pagamenti, gli autobus e i treni locali con la loro anzianità media sono tra i più vetusti d' Europa; 10 anni per gli autobus, 25-30 anni per i treni.

Per il 2012 la situazione della riduzione/non riconferma delle risorse è la seguente:

- 1.329 €/milioni (trascinamento 2012 tagli operati dal D.L.n.78/2010);
- 430 €/milioni (risorse per Trenitalia triennio 2009-2011 non confermate nel 2012);
- 296 €/milioni di risorse in conto investimenti per sicurezza ferroviaria e sostituzione autobus.

per un totale complessivo di 2.055 €/milioni (1.759 correnti e 296 capitali).

Grazie al predetto accordo le risorse correnti sono state pressoché interamente recuperate (1.748 €/milioni su 1.759 mentre per quelle capitali non vi è stato alcun recupero).

Per il trasporto pubblico locale tradizionale, tuttavia, anche a seguito dell'accordo l'entità dei tagli rispetto al 2011 è aumentata.

*Tuttavia nonostante il percorso di recupero che lo Stato e le Regioni stanno attuando per il trasporto pubblico locale tradizionale la riduzione per il 2012 appare peggiorativa rispetto al 2011.*

**Tab. 22 - Riduzione delle risorse regionali per il trasporto pubblico locale e regionale (2012-2010)**

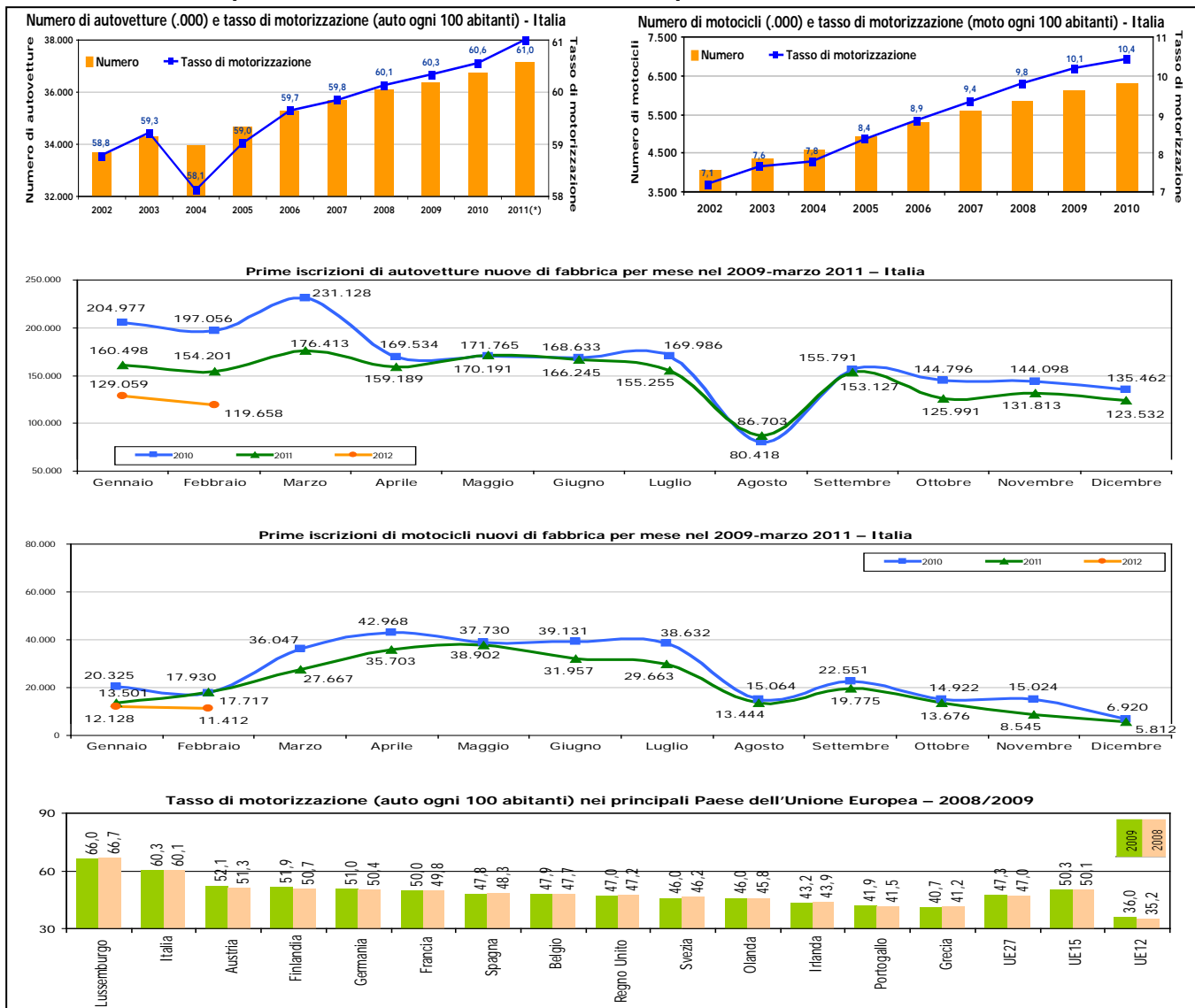
Regione	Taglio risorse (2012-2010;%)	Nota
<b>Abruzzo</b>	10%	Il bilancio di previsione è stato approvato ed ha confermato anche per il 2012 lo stesso taglio del 2011.
<b>Basilicata</b>	0%	
<b>Calabria</b>	18%	Il dato riportato ricomprende sia la riduzione dei corrispettivi che la riduzione della copertura IVA sui contratti di servizio. Il bilancio di previsione è stato
<b>Campania</b>	27%	
<b>Emilia Romagna</b>	3%;5%	L'ipotesi conferma gli stessi importi 2011 con il riconoscimento dell'inflazione programmata
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	0%	Stessi importi 2010 con il riconoscimento dell'indicizzazione ISTAT
<b>Lazio</b>	da definire	Il bilancio di previsione è stato approvato. Nell'arco dei prossimi 15 giorni sarà definita la ripartizione delle risorse; ad oggi non è possibile fare delle stime
<b>Liguria</b>	8%	Il bilancio di previsione deve essere ancora approvato
<b>Lombardia</b>	22%	Il dato riportato è stato desunto dal bilancio di previsione approvato. Tuttavia, il taglio presumibilmente sarà ridotto per riconfermare l'8%
<b>Marche</b>	5%	Taglio del 5% disposto con delibera della Giunta Regionale n.1752 del 21 dicembre 2011
<b>Molise</b>	da definire	
<b>Piemonte</b>	15%	Taglio disposto con Delibera di Giunta. Per il 2013 si prevede di portare il taglio a -17% rispetto al 2010. Per il ferro la delibera prevede un taglio del 10%, a
<b>Puglia</b>	0%	
<b>Sardegna</b>	14%	Ad oggi la riduzione di risorse è pari a 22 milioni di Euro.
<b>Sicilia</b>	20%	In base ad una nota pervenuta da parte della Regioni si specifica che il taglio si riferisce esclusivamente al settore extraurbano. Ad oggi, tuttavia, il bilancio di
<b>Toscana</b>	13%	
<b>Trentino Alto Adige</b>	0%	
<b>Umbria</b>	0%	Il bilancio di previsione ancora non è stato approvato. Da informazioni assunte in sede regionale risulta che le Regioni presumibilmente non apporterà alcun
<b>Val d'Aosta</b>	0%	
<b>Veneto</b>	12,0%	Dato provvisorio

Fonte: ASSTRA-ANAV su informazioni dirette presso le aziende, presso le amministrazioni regionali e bilanci regionali

### 3. Il *focus* sulla mobilità privata: il parco veicolare continua a crescere, i costi d'esercizio anche....

Nonostante il calo delle nuove immatricolazioni e la crescita dei costi di esercizio, il parco veicolare ha continuato ad allargarsi anche nel 2011; sono aumentate sia le auto (in termini assoluti e in rapporto alla popolazione) e sono aumentate le moto (Tav. 1). L'Italia si mantiene al secondo posto in Europa in termini di tasso di motorizzazione, anzi tende sempre più ad avvicinarsi al Lussemburgo che a differenza del Bel Paese tra il 2008 e il 2009 vede il proprio indice diminuire.

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



(\*) Stima

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Acì e Istat

Più in dettaglio, nel 2011 in Italia sono circolate ben oltre 37 milioni autovetture, quasi 400mila in più rispetto al 2010 e più di 1 milione rispetto al 2008. Nel 2011 per la prima volta si raggiunge il tetto delle 61 auto ogni 100 abitanti (bambini, ragazzi e anziani inclusi), con una crescita per certi versi impressionante se si considera che solo pochi anni fa questo indicatore si attestava abbondantemente sotto i 60 punti, e se si considera che questi stessi anni sono quelli in cui si è sviluppata una delle più profonde crisi economiche dal dopoguerra ad oggi.

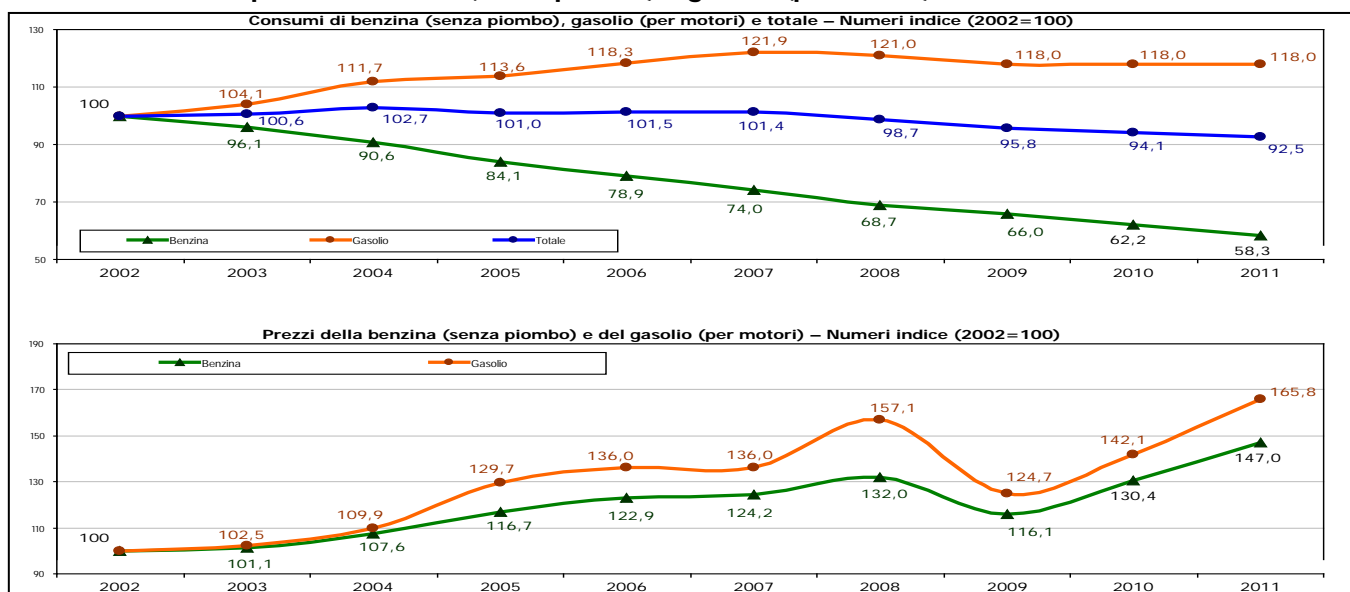
Per ciò che riguarda le moto, l'ultimo dato disponibile (2010). evidenzia la presenza in Italia di oltre 6,3 milioni di mezzi a due ruote – quindi in media una ogni 10 abitanti - e nel confronto con il 2009 si evidenzia una crescita del parco veicoli di quasi 200mila unità (+3,1%), con un corrispondente incremento del tasso di motorizzazione pari a 0,3 punti (da 10,1 a 10,4).

Contrariamente a quanto ipotizzato lo scorso anno, quindi, Infatti, il parco veicolare si è allargato anche nel 2011. Poiché la vendita di auto nuove è fortemente diminuita, questo incremento è stato determinato da una diminuzione, in proporzione più accentuata, del tasso di rottamazione delle autovetture e quindi si sta verificando un invecchiamento del parco veicolare, con evidenti conseguenze sulle (maggiori) emissioni inquinanti e sui (maggiori) pericoli di incidentalità.

Si è già accennato al mercato del “nuovo” che negli ultimi anni ha subito un deciso ridimensionamento. Nel 2010 si sono immatricolate poco meno di 2 milioni di auto, nel 2011 poco più di 1,76 milioni, nei primi due mesi del 2012 il 21% in meno rispetto allo stesso periodo del 2011 (se si fa riferimento al 2010 la percentuale raggiunge il -38,1%). Eppure gli italiani non rinunciano all'auto, la cambiano meno spesso, forse ci fanno meno chilometri ma l'auto è e rimane un oggetto da possedere, uno *status symbol*. Anche il mercato delle due ruote motorizzate registra un deciso rallentamento negli ultimi tempi: dalle 308mila nuove moto del 2010 si è passati alle 255mila del 2011. A gennaio e febbraio 2012 le moto vendute sono state 23.540, il 25% in meno rispetto a inizio 2011 e il 38,1% in meno rispetto al 2012.

La crisi economica quindi produce i suoi effetti e ciò è particolarmente evidente nell'andamento dei consumi di benzina e, in parte, di gasolio. Negli ultimi anni la vendita della benzina è drasticamente diminuita: fatto 100 il numero indice della vendita di benzina al 2002, nel 2011 l'indice è precipitato a 58,3 punti; se è vero che sempre negli ultimi anni si è assistito ad una crescita del peso delle auto diesel rispetto a quelle a benzina, è anche vero che i consumi di gasolio sono rimasti sostanzialmente stabili negli ultimi tre anni e in diminuzione rispetto al periodo 2007-2008 (Tav. 2).

**Tav. 2 –Consumi e prezzi di benzina (senza piombo) e gasolio (per motori)**

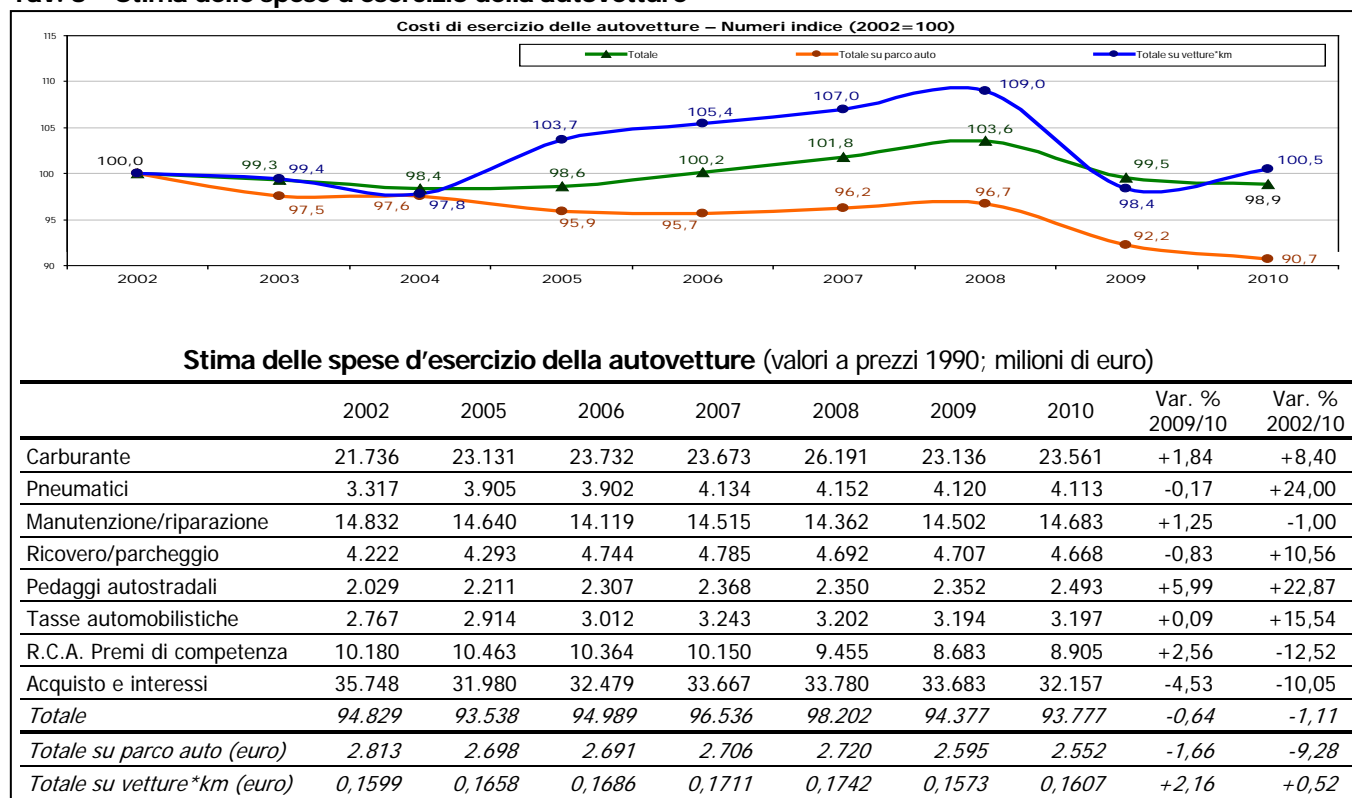


Fonte: elaborazioni Isfort su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Queste stesse dinamiche trovano una ulteriore spiegazione nel prezzo del carburante. Considerando ancora i numeri indice si registrano valori cresciuti di 47 punti nel periodo 2002-2011 con riferimento alla benzina e di ben 65,8 punti con riferimento al gasolio.

La combinazione meno consumi ma prezzi più alti ha, in ultima analisi, determinato una crescita della spesa totale degli italiani per il carburante: dal 2002 al 2010 l'incremento è stata pari all'8,4%, del 2% circa solo negli ultimi due anni disponibili (**Tav. 3**).

**Tav. 3 – Stima delle spese d'esercizio della autovetture**



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

Nel complesso, tuttavia, le spese di esercizio delle autovetture è negli anni diminuito, anche se di poco, e ciò è dovuto ad una voce in particolare, già indirettamente commentata precedentemente, ovvero i costi di acquisto e interessi (-10% tra il 2002 ed il 2010). A diminuire sono anche i costi per la manutenzione/riparazione (-1% sempre nel confronto 2002-2010) e per l'assicurazione (-12,5%). Considerando il rapporto tra i costi d'esercizio e il parco autovetture si evidenzia una contrazione delle spese, dai 2.813 euro del 2002, ai 2.595 del 2009, ai 2.552 euro del 2010.

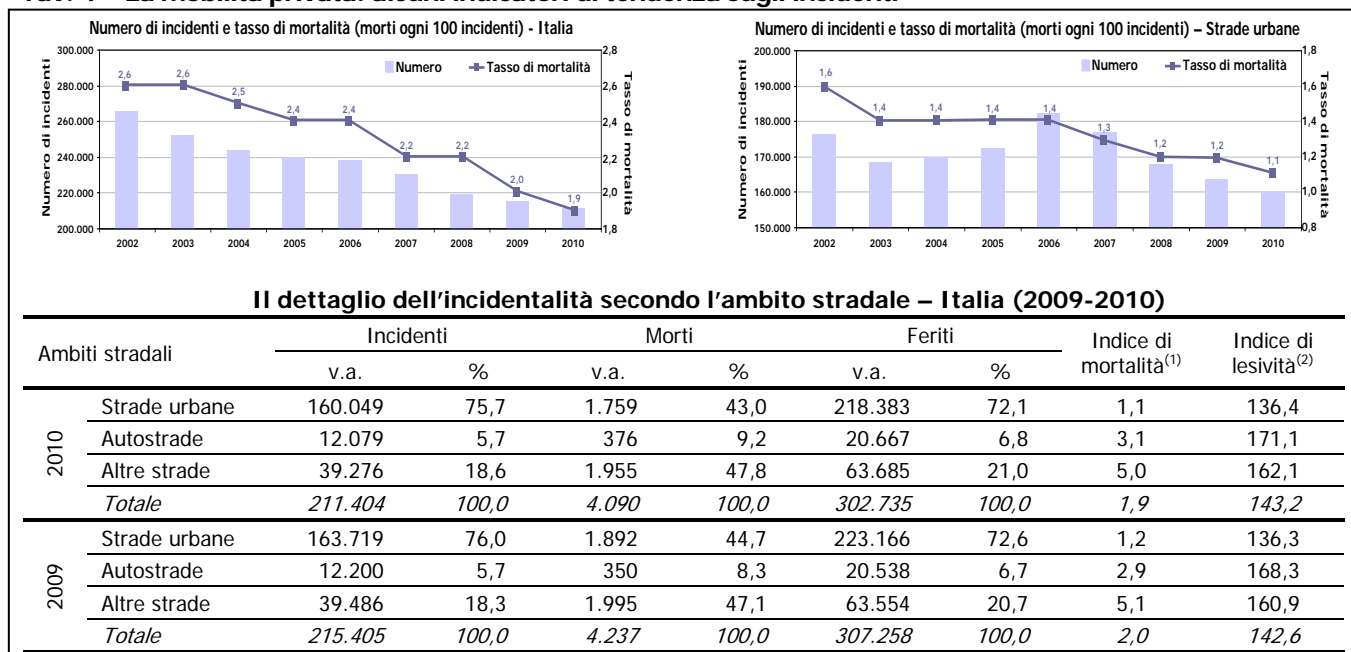
Passando ora gli incidenti stradali va sottolineato che non è stato raggiunto l'obiettivo sancito in ambito europeo di dimezzare il numero delle vittime della strada fra il 2001 e il 2010. Infatti, nel 2000 i morti in incidenti stradali in Italia erano poco più di 7mila e nel 2010 il numero delle vittime risulta pari a 4.090. La questione della sicurezza stradale resta quindi di assoluta centralità per la vita di tutti i cittadini (**Tav. 4**).

3 Cfr. Libro Bianco sui Trasporti (2001) e Programma di azione europeo per la sicurezza stradale.

Obiettivo che trova conferma anche nel "Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" (COM(2006) 314 definitivo).



**Tav. 4 – La mobilità privata: alcuni indicatori di tendenza sugli incidenti**



<sup>(1)</sup> Numero di morti ogni 100 incidenti

<sup>(2)</sup> Numero di feriti ogni 100 incidenti

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci, Anfia e Istat

Nel corso degli ultimi anni è diminuito anche il tasso di mortalità (numero di morti per incidente), passato dalle 2,8 vittime ogni 100 incidenti del 2002 ai 1,9 del 2010.

Considerando i dati per tipologia di strada, si registra che negli ultimi due anni (2009-2010) la distribuzione del numero di incidenti è rimasto sostanzialmente stabile, sulle strade urbane si verificano circa il 76% di tutti i sinistri, sulle autostrade il 5,7%, sulle altre strade pressappoco il 18,5%. Crescono le vittime e i feriti sulle autostrade, con conseguente crescita del relativo tasso di mortalità, che nel 2010 superando il tetto delle 3 vittime si attesta sul 3,1, e di lesività, che a sua volta sfonda il tetto dei 170 feriti ogni 100 incidenti (171,1 per l'esattezza).

Concentrando, infine, l'attenzione solo sulle strade urbane si osserva, sempre nel confronto 2009-2010, la diminuzione del numero assoluto di incidenti (dai quasi 164mila ai poco più di 160mila), di morti (dai 1.892 ai 1.759) e di feriti (dai poco più di 223mila ai 218mila circa). In calo anche il tasso di mortalità (-0,1 e 1,1 nel 2010) mentre tende a crescere, anche se di poco, quello di lesività (+0,1 e 136,4).

## 4. Quote modali e alternative all'auto. Una geografia della mobilità urbana sostenibile in Europa

### 4.1. L'auto non domina ovunque

L'attenzione di questa sezione del Rapporto è focalizzata su un indicatore fondamentale, rilevatore per eccellenza di propensioni e abitudini dei cittadini: il "riparto modale" (*modal split*) tra le diverse forme di mobilità e trasporto. Questa misura rappresenta la propensione di coloro che effettuano spostamenti nell'area considerata ad utilizzare i vari sistemi disponibili, distinguibili tra mezzi pubblici e privati, a motore ed ecologici, spostamenti a piedi o con sistemi meccanici (comprese le biciclette). Come noto, l'uso dell'uno o dell'altro mezzo non è sempre una scelta soggettiva (di gusto) ma dipende da più fattori esterni quali aspetti di costo, orari, disponibilità di tempo, spazi da percorrere. Nel nostro caso la ripartizione modale può essere vista, dunque, come il risultato di impegno e di attenzioni storiche della politica su scala locale o nazionale per quanto riguarda lo sviluppo della città, le politiche tariffarie, l'organizzazione di servizi e infrastrutture, la localizzazione degli insediamenti e le distanze tra luoghi di vita e lavoro.

I dati utilizzati per il confronto provengono dal progetto TEMS, promosso da EPOMM proprio allo scopo di mostrare la ripartizione modale di tutte le città dell'UE con più di 100.000 abitanti (oltre 600 come numero)<sup>4</sup>. Il database EPOMM-TEMS offre una panoramica su oltre trecentoquaranta città sparse in quasi tutta Europa<sup>5</sup>, anche se la distribuzione non è molto uniforme (alcune realtà come la Germania sono abbondantemente rappresentate, altre invece presentano pochi o addirittura nessun caso, come l'Irlanda). La maggior parte dei dati disponibili fanno riferimento al decennio 2000-2010, con alcuni aggiornamenti che arrivano al 2011 e 2012, ma la copertura purtroppo è molto discontinua e le città che hanno fornito dati per un solo anno sono la maggioranza. L'Italia è uno dei paesi meno solerti nel fornire numeri aggiornati: a parte considerevoli eccezioni (Bolzano, Ferrara, Padova, Parma, Torino, Reggio Emilia) la gran parte del campione nazionale si attesta come dati ai risultati di rilevazioni effettuate nel 2001.

Questo limite non impedisce tuttavia comparazioni significative sul peso delle varie dimensioni della mobilità, a cominciare dal diverso ruolo giocato dall'auto privata. Nel nostro Paese solo Bolzano (34%), Venezia (45%) e Genova (49%) – la città lagunare anche per le eccezionali condizioni dell'ambiente fisico – presentano quote di spostamenti su auto sotto il 50% (significa che nella maggior parte dei casi almeno uno spostamento su 2 in città avviene con tale mezzo). Il record negativo di uso dell'auto, tra le realtà monitorate da EPOMM, si ha a Verona, Bergamo (entrambe al 69%), Livorno (70%) e Parma (75%).

Poco sotto il 65% si posizionano altri grandi centri come Torino (64%), Catania (63%), Firenze (63%), Bologna (62%) e leggermente più indietro Bari (58%) e Padova (57%).

I numeri richiamati sono eloquenti circa il modello auto-centrico che caratterizza le aree abitate italiane. Vedremo tra breve come altre realtà continentali accompagnino in questa propensione il nostro Paese. Non è raro invece trovare all'estero realtà dove l'automobile ha uno spazio ben più ridotto nelle scelte di spostamento dei cittadini.

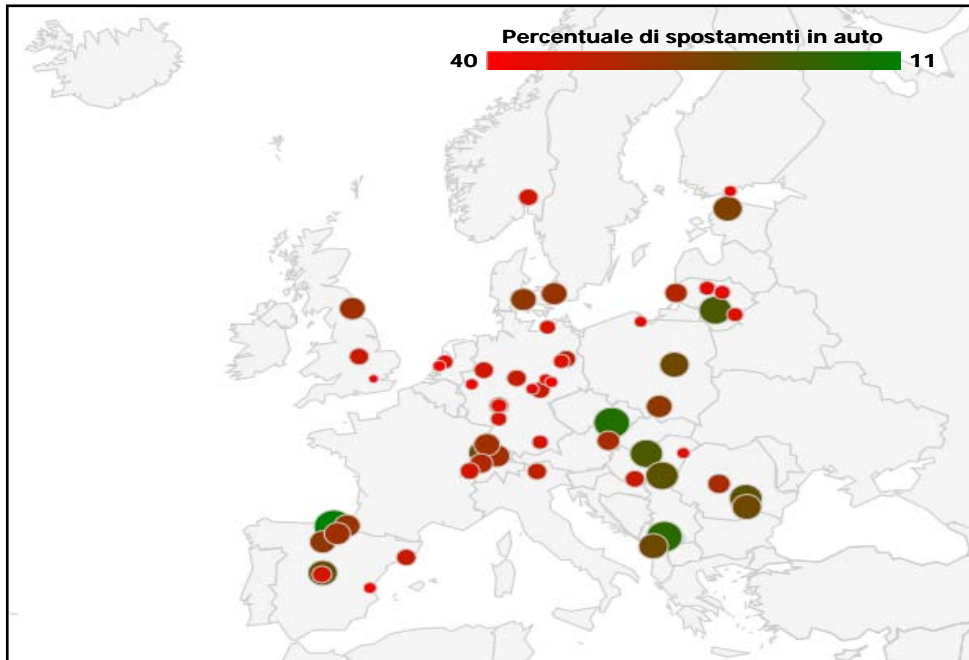
---

<sup>4</sup> EpomM è l'associazione dei mobility manager europei. Il progetto TEMS, sostenuto dal programma Intelligent Energy Europe, è iniziato a metà 2011 e continua nello sforzo di collezionare statistiche e rendere le indagini sulla ripartizione modale delle città più standardizzate in futuro. Tutti i dati sono controllati dal centro; la veridicità delle comunicazioni è però responsabilità locale. Per altre indicazioni metodologiche vedi la pagina Web del progetto: [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu).

<sup>5</sup> Oltre a 289 città sopra 100mila abitanti, sono compresi nel database i numeri di 54 centri di dimensioni inferiori.

Se si guarda la seguente mappa (**Fig. 1**) sono 55 i centri censiti su 289 (circa il 20%) la cui percentuale di spostamenti in auto si attestano sotto il 40%<sup>6</sup>. Molti di queste sono città tedesche (13) e Spagnole (8 casi), ma sono ben rappresentate in tale aggregato “virtuoso” sia le realtà del Nord (Danimarca, Olanda, Polonia), sia soprattutto le nazioni dell'ex blocco dell'Est: Lituania, Estonia, Ungheria, Romania, ecc.. oltre alla Svizzera. Queste ultime spesso direttamente con la capitale (Budapest, Varsavia, Bucarest, Vilnius, Tallinn).

**Fig. 1 - Città con % di spostamenti su auto inferiore al 40%**



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

Altre capitali o città di prestigio internazionale con numeri analoghi sono la regione di Barcellona (35%), Berlino città (35%), Vienna (31% di spostamenti all'interno del comune), altri capoluoghi come Zurigo (30%), Copenaghen (29%), Madrid (23%) e Bilbao (11%)

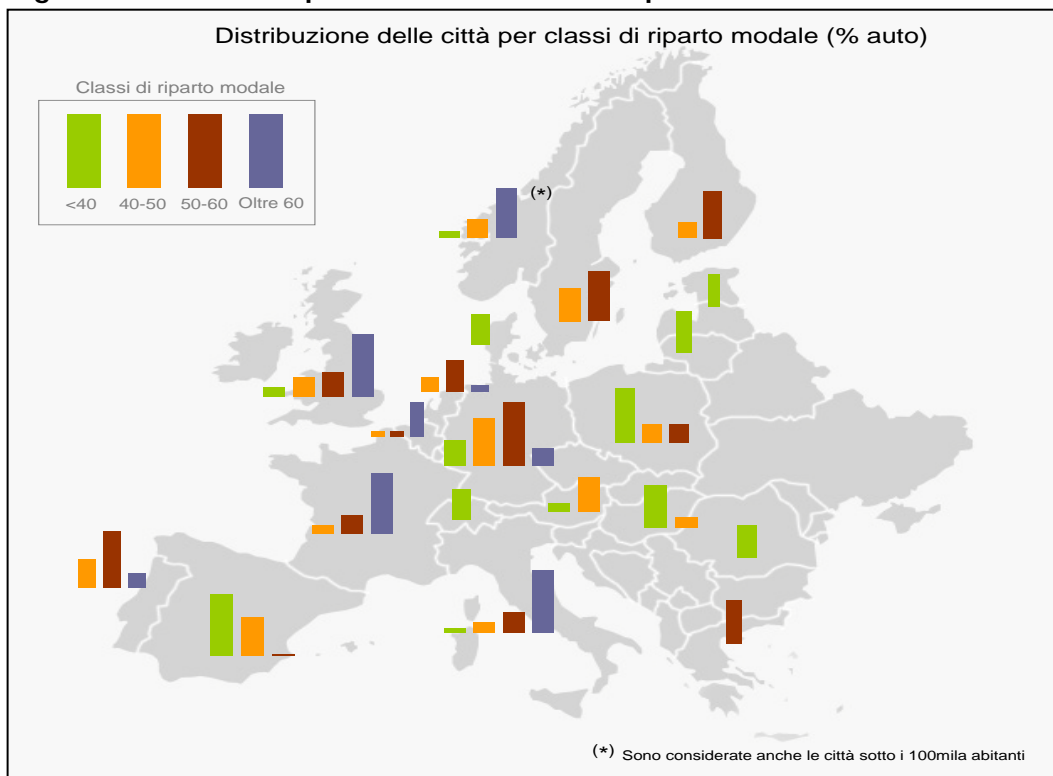
La quota modale più bassa in assoluto a favore delle auto si riscontra nella City di Londra (9%), vale a dire il nucleo centrale della capitale britannica, dove non a caso sono state indirizzate politiche specifiche di scoraggiamento all'uso del motore (road e park pricing). Lo stesso indice di ricorso all'auto, riferito all'intera area metropolitana di Londra (“Greater London”) è ugualmente a livelli contenuti, e pari al 40%.

## 4.2. Le realtà di riferimento per uso dei “mezzi sostenibili”

Nella figura seguente è possibile verificare il posizionamento prevalente di ciascun paese, secondo la distribuzione delle città incluse nel database per classi di riparto modale dell'auto. Esercizio che permette di entrare con una prima approssimazione nello specifico delle differenze maturate tra stati e macro aree continentali rispetto al ruolo dei vari sistemi di mobilità urbana (**Fig. 2**).

<sup>6</sup> Sono 116, il 40% del totale, le città del campione nelle quali l'auto non supera il 50% di spostamenti.

**Fig. 2 - Orientamento prevalente dei Paesi europei**



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

Nonostante i numeri di Londra, gli irriducibili dell'automobile, oltre che in Italia, sembrano concentrarsi specie in Gran Bretagna, dove si evidenziano quote modali di spostamenti in macchina che superano in più casi largamente il 70% (sono nella classe più alta di split modale pro auto 13 città britanniche su 24). Il record negativo è per località minori come Swindon (85%), segue poi Blackpool, nel Lancashire (80%) e ancora Milton Keynes al 75%. Il ricorso al mezzo privato è però abbondantemente sopra il 60% anche in centri di medio e grandi dimensioni come Sheffield, Nottingham, Leeds, Liverpool, Southampton (per i particolari sulle singole inclinazioni delle città vedi la **Tav. 5**).

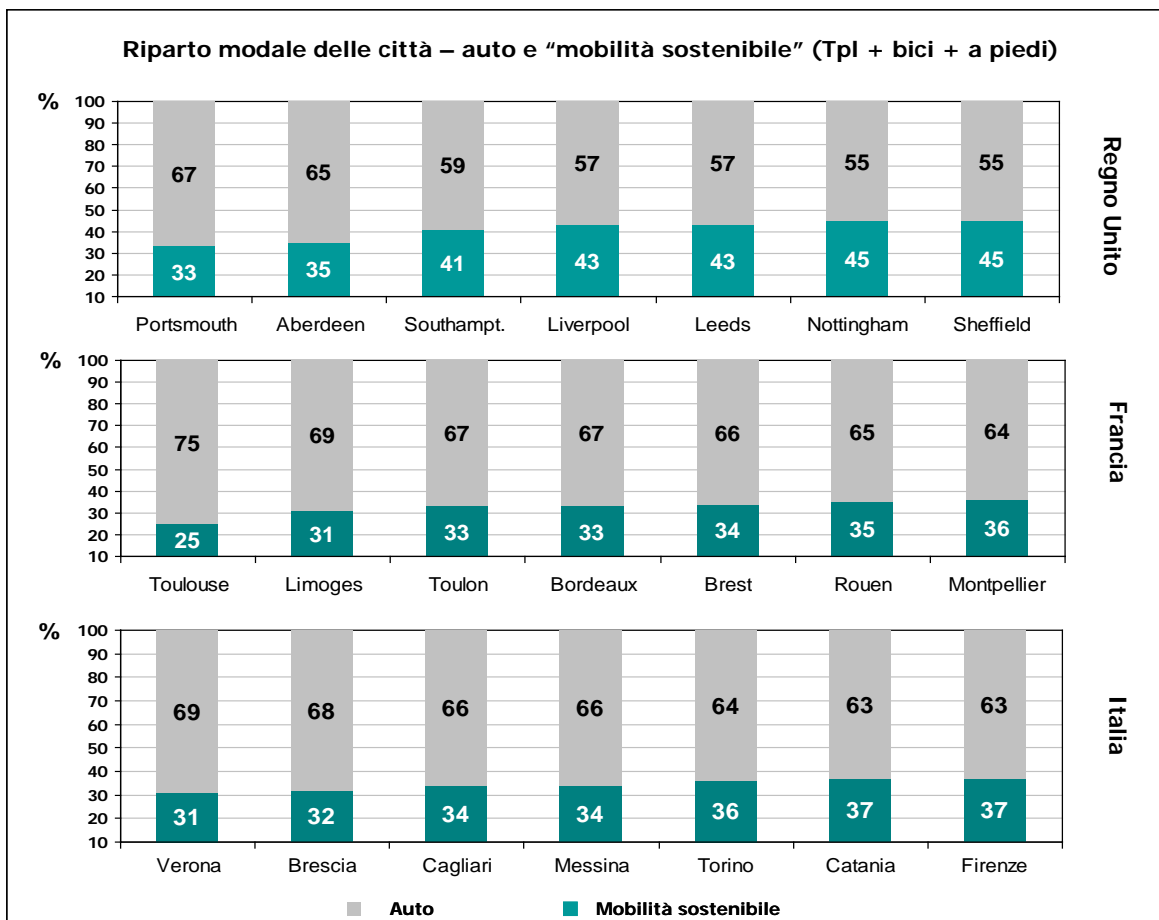
La Francia è un altro Paese in cui le quattro ruote hanno un'assoluta centralità (29 su 42 centri del database si posizionano oltre 60% di quota modale). A parte poche eccezioni come Parigi (46%), Strasburgo (47%) e Nizza (48%) la gran parte degli abitanti delle aree urbane evidenziano un alto ricorso al motore privato. Il record negativo tra i centri maggiori d'oltralpe spetta a Toulouse con il 75% di viaggi che avvengono su quattro ruote, seguito da Tolone, Bordeaux, Brest e Rouen con un uso del motore privato oltre il 65%.

L'automobile è il mezzo prioritario inoltre in contesti molto orientati all'economia delle quattro ruote o ricchi di petrolio, come le località norvegesi (specie nei centri più piccoli l'auto è usata con percentuali oltre il 65-70%)<sup>7</sup>. Alti numeri di diffusione dell'auto si hanno anche in Belgio e in parte in Svezia, Finlandia, Olanda e Germania, sebbene non dappertutto: in genere nelle città maggiori il trasporto risulta strutturato attorno a soluzioni diverse dall'auto (vi torneremo tra breve) e specie in Germania esistono varietà territoriali molto consistenti che determinano forti divergenze dell'indicatore tra un ambito e l'altro (i picchi negativi si hanno nelle città extracircondariali del Land Renania Settentrionale-Vestfalia, ad Ovest).

<sup>7</sup> La Norvegia è il maggiore produttore europeo di greggio, il quale contribuisce molto a farne il secondo paese al mondo di reddito pro-capite. L'industria automobilistica in Svezia e Germania è ricca di marchi storici e di prestigio (Volvo, Audi, BMW, Mercedes, Opel, Volkswagen, Porche...).

La gran parte delle aree urbane olandesi, svedesi e tedesche si posizionano comunque in un range mediano, compreso tra il 40 e il 60% di ricorso all'auto.

**Tav. 5 - % di spostamenti con mezzi sostenibili (vari paesi)**



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOIMM-TEMS

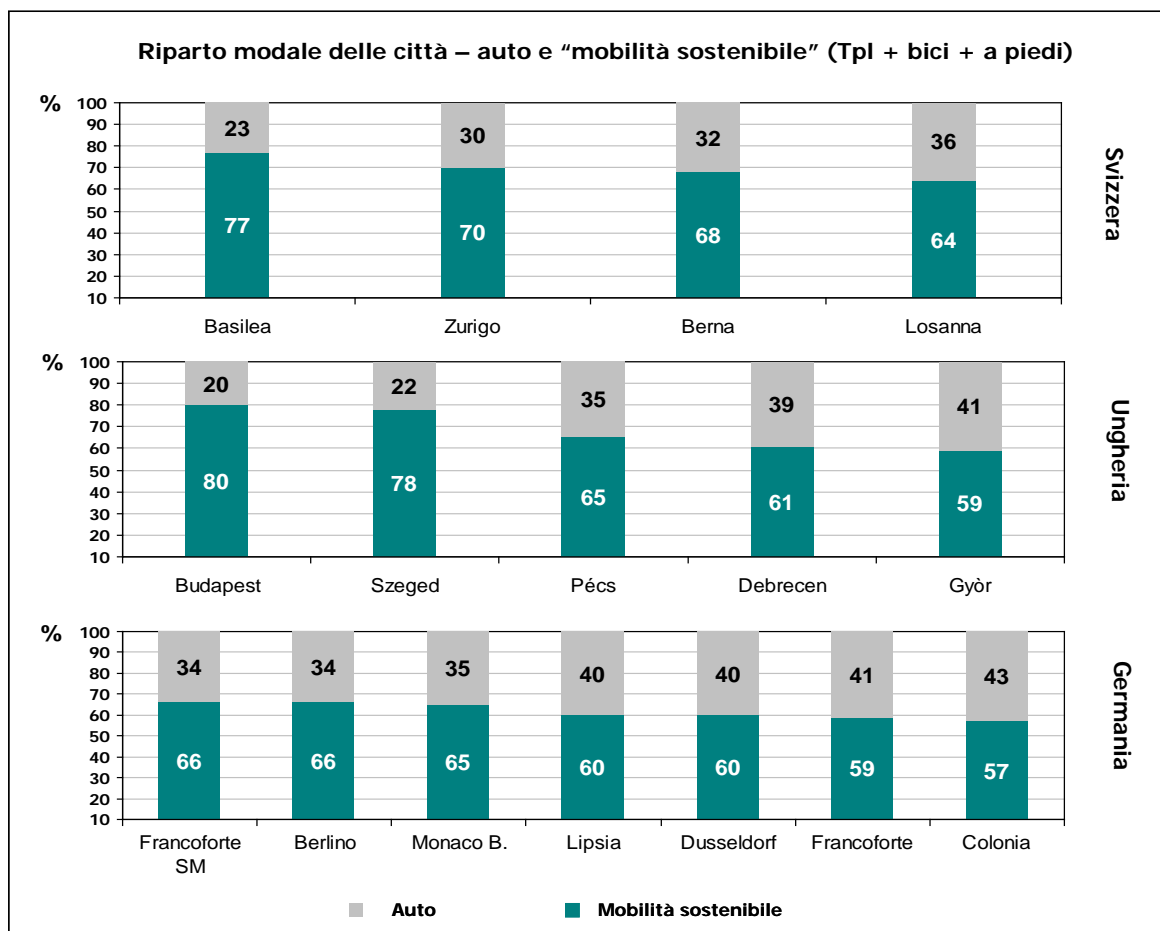
Viste le aree più inclini all'uso del mezzo privato, va detto che la situazione cambia notevolmente altrove, al punto che l'automobile in molte zone del continente non è più la risposta principale alla domanda di mobilità dei cittadini.

Tornando alla "fotografia di gruppo" scattata ad inizio paragrafo, il peso della "mobilità sostenibile": trasporti pubblici, spostamenti in bici e a piedi considerati insieme prevale abbondantemente ad esempio nelle aree urbane svizzere, ungheresi, danesi, lituane, estoni e rumene (tutte le città del campione si posizionano in questi contesti oltre il 60% di spostamenti alternativi all'auto).

Di particolare interesse il quadro emergente in Svizzera ed Ungheria per le proporzioni del ricorso ai mezzi sostenibili, rilevati ampiamente oltre il 70% in centri come Budapest, Zseged, Zurigo, Basilea (vedi in dettaglio la **Tav. 6**).

Anche la Spagna, diversamente dal Portogallo dove lo scenario è più articolato, presenta un forte sviluppo delle forme sostenibili di spostamento. Solo Siviglia e Murcia tra le località censite (15 in totale) denotano una quota modale delle auto sopra il 50%; per il resto molte località come Madrid, Barcellona, Bilbao si trovano ai vertici europei per diffusione del trasporto alternativo. Lo stesso accade in Polonia, dove la mobilità non automobilistica è prevalente nelle decisioni collettive in 4 dei 5 centri osservati (unica eccezione Poznan dove il ricorso all'auto è al 53%).

Tav. 6 - % di spostamenti con mezzi sostenibili (vari paesi)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

L'Austria segue sostanzialmente le dinamiche tedesche già anticipate e su cui ci soffermeremo tra breve: specie a Vienna e Graz, le prime due città per popolazione incluse nel database, i mezzi sostenibili superano abbondantemente la metà delle scelte di spostamento. Per tornare alla Germania, nella figura seguente (sempre Tav. 3) è riportato il riparto modale di alcune città sopra 300mila abitanti.

Dal grafico emerge come la mobilità sostenibile sia ampiamente maggioritaria in questa tipologia di città (supera il 50% dei viaggi). Sono 16 su 21 i grandi centri con queste performance: Berlino, Francoforte e Francoforte sul Meno, Monaco di Baviera sono in testa alla classifica dei più “virtuosi” (sono esclusi in sostanza solo i centri del Nord Ovest industriale: Esse, Wuppertal, Duisburg, Bochum, Bielefeld).

### 4.3. Le alternative all'auto nei vari Paesi

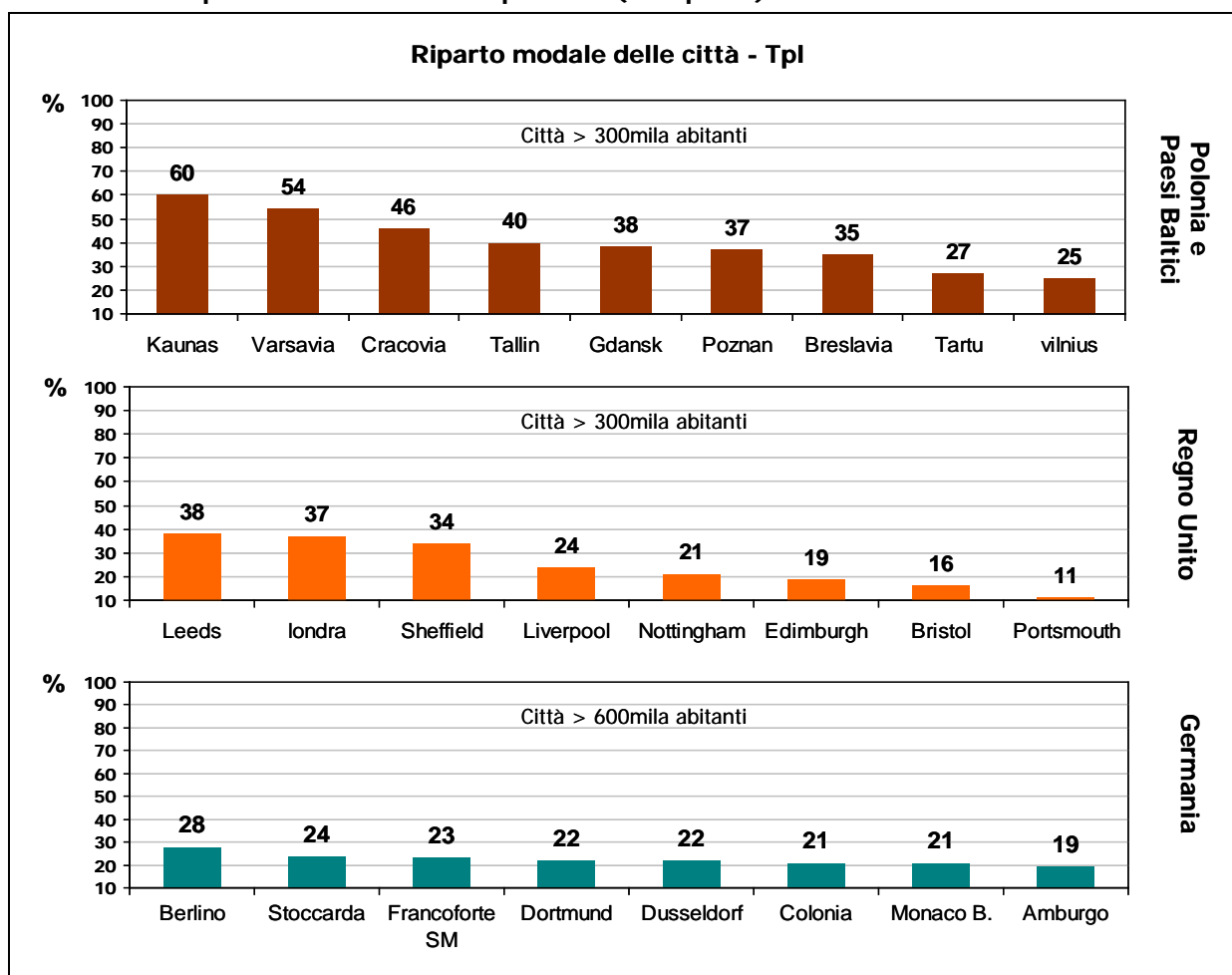
È bene entrare nel particolare delle differenti tipologie sostenibili, per avere un quadro di maggiore dettaglio sul peso di ciascuna alternative all'auto nei vari contesti territoriali.

Per ragioni diverse organizzative o connesse alla struttura dei comportamenti sedimentata nelle persone, comprese talune inclinazioni storiche come la tradizionale attenzione all'offerta di servizi collettivi dei regimi socialisti, i mezzi pubblici prevalgono specie ad Est. Fra le realtà inserite nel monitoraggio, i primi posti della classifica sono occupati dalle grandi aree urbane di

Polonia, Ungheria, Romania e Bulgaria dove oltre il 40% di spostamenti avvengono mediante trasporto pubblico (con punte superiori al 50%).

Le città maggiori del Regno Unito e della Germania evidenziano tuttavia anch'esse un buon ricorso ai mezzi pubblici (Tav. 7). In percentuale tale propensione è stimabile oltre il 30% sul totale degli spostamenti che si verificano nei principali aggregati urbani britannici, mentre è compresa tra il 20 e il 30% nelle realtà tedesche.

Tav. 7 - % di spostamenti con mezzi pubblici (vari paesi)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

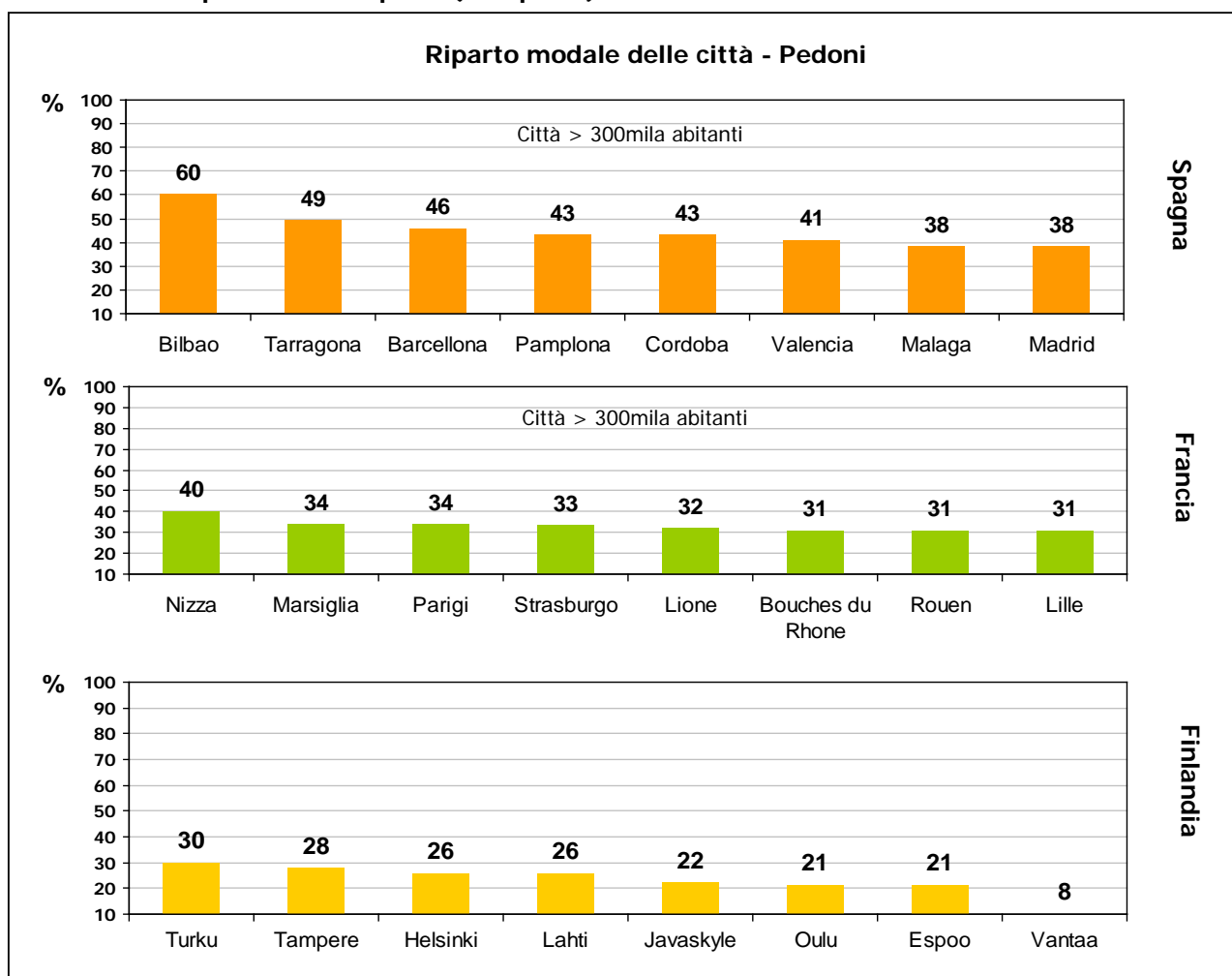
Svizzera ed Austria seguono sostanzialmente le inclinazioni della Germania, toccando anche punte superiori al 30% di diffusione dei trasporti collettivi nelle aree capitali.

Sulla stessa lunghezza d'onda si posizionano in media i grandi centri di Portogallo e Spagna (in quest'ultimo caso però limitatamente all'area di Madrid e al nord del paese, esclusi dunque le aree costiere sud e orientali). Per avere un ulteriore metro di paragone con l'Italia, da noi risultano con quote di trasporto pubblico sopra il 20% solo 5 città su 19 indagate: Genova (31%) Torino (28) Venezia (25) e Padova (22).

Specialmente la Spagna risulta ai vertici della classifica degli spostamenti a piedi (Tav. 8).

Le città del database si posizionano tutte oltre il 30%, ma si va ben oltre il 40% nelle grandi formazioni urbane del nord (Bilbao, Terragona, Barcellona e Pamplona).

Tav. 8 - % di spostamenti a piedi (vari paesi)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

Le località mediterranee della Francia (Nizza, Marsiglia), così come il Portogallo (specie Oporto e Braga), esprimono numeri più bassi ma ugualmente sopra le medie continentali. Un po' la stessa cosa succede a livello nazionale con le buone performance di Bari, Catania, Messina, Cagliari (vi si muovono un 6-7% di persone in più che nel resto delle città maggiori del Nord Italia). È evidente che i fattori climatici favorevoli alla vita all'aperto e alla passeggiata, influenzano le cifre del camminare.

L'altitudine (lo sviluppo in pianura dei centri) è un altro fattore di disposizione "naturale" agli spostamenti senza mezzi. Geografia e clima però non spiegano tutte le differenze.

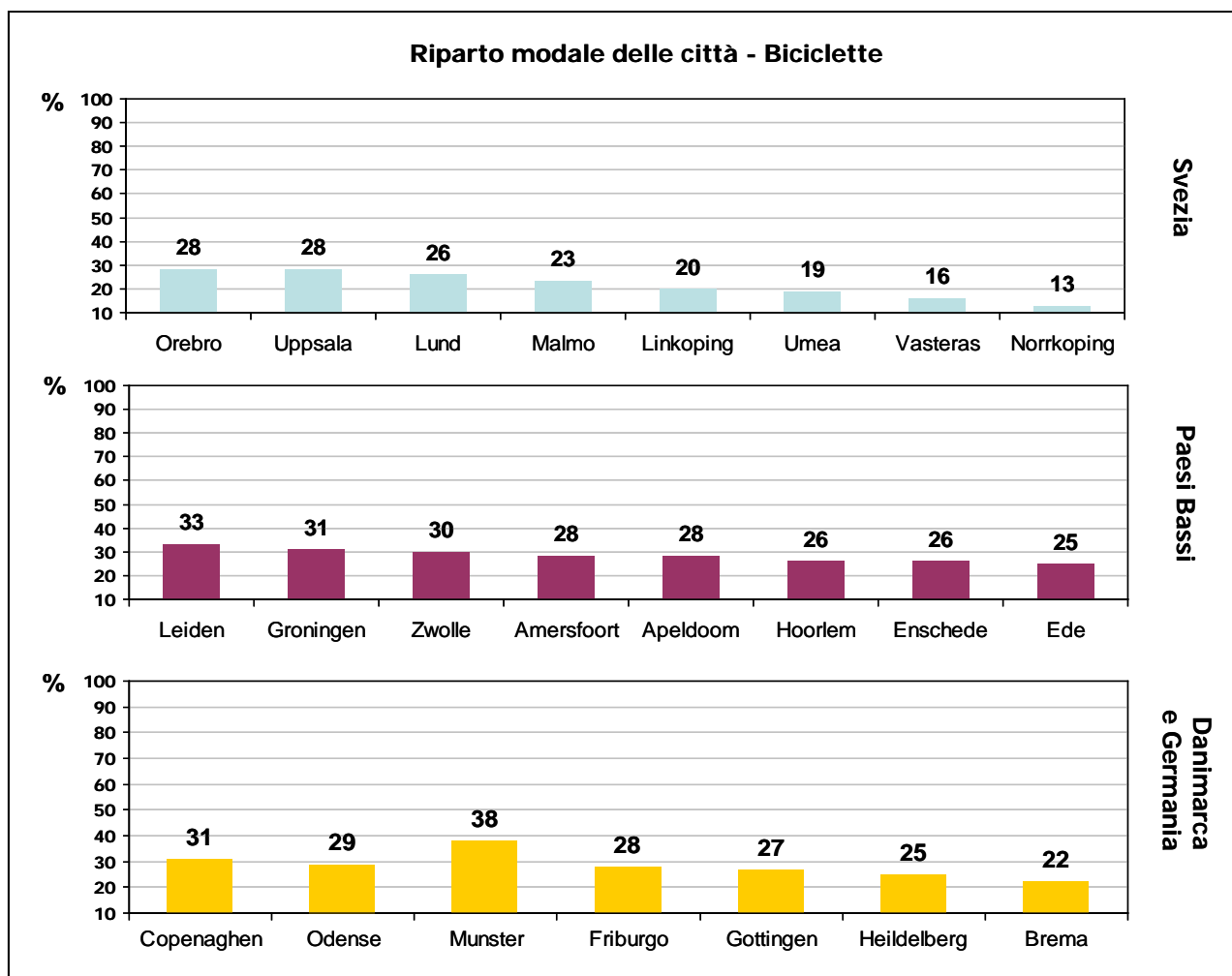
Finlandia, Norvegia, Polonia e Lituania al Nord e poco più sotto Austria, Ungheria e Svizzera accolgono un gran numero di pedoni nelle proprie città. In questi contesti spesso tra il 25 e il 30% dei tragitti nell'area urbana si compiono a piedi (a Losanna il 49%, Zurigo il 35%). Cifre che sono il risultato di attenzioni di lungo corso sul tema del camminare e denotano – come vedremo in seguito – modelli di città che hanno incentivato nel tempo forme di insediamento e stili di vita basati sull'uso sociale di piazze e spazi pubblici, raggiungendo elevati standard di vivibilità e sicurezza proprio grazie ad una maggiore presenza di persone su strada.

Per dire ancora delle città italiane, queste coprono un ampio ventaglio di posizioni: i capoluoghi nazionali assommano alcuni numeri da città del Nord (Foggia, Bolzano, Bari) e molte percentuali sotto il 10-12% (Torino, Padova, Parma, Bergamo, Reggio Emilia).



Nessuna sorpresa per quanto riguarda la classifica del riparto modale pro biciclette (Tav. 9).

Tav. 9 - % di spostamenti in bicicletta (vari paesi)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS

Il Nord Europa dimostra spazi e attenzioni molto diffusi per il pedale. Share modali decisamente alti ad appannaggio delle bici si hanno in Danimarca, nelle città olandesi (che tuttavia non hanno più aggiornato i dati dopo il 2008), in Svezia ad esclusione della capitale e di Göteborg dove la bici ha numeri molto più ridotti.

In diverse località di tali paesi si svolgono con bici oltre il 26-30% della presenza giornaliera su strada (in Olanda solo Rotterdam e Den Haag tra i centri sopra 150mila abitanti dichiarano percentuali inferiori al 20%).

Alcune realtà di punta del pedale si notano in Germania, vedi le percentuali di Münster (la capitale tedesca delle due ruote) e di altri centri del Centro-Sud (Friburgo, Gottingen, Heidelberg, ecc..) dove a salire in sella sono oltre il 25% dei viaggiatori.

In Italia questi livelli di diffusione del pedale salgono eccezionalmente in particolari realtà del Nord Est come Ferrara e Bolzano (in misura più contenuta a Reggio Emilia e Padova); la stragrande maggioranza delle città presenta invece percentuali di utilizzo della bici tra il 5 e 6% (dunque nettamente inferiore a quanto rilevato in gran parte del continente). Francia, Spagna e Portogallo con l'Italia (e il gruppo dei Paesi dell'Est) spingono nettamente verso il basso la media europea del ricorso al pedale.