



LA SVOLTA DIETRO L'ANGOLO? LA MOBILITÀ SOSTENIBILE ALLA PROVA DELLA RIPRESA

12° Rapporto sulla mobilità in Italia

- Sintesi -

Cagliari, 13 novembre 2015



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

INDICE

0. Premessa	4
1. Un'ottima annata, e poi? <i>(Il monitoraggio della domanda)</i>	5
1.1. Si alza la curva della ripresa	5
1.2. La riscossa della mobilità ecologica	8
1.3. La linea piatta della soddisfazione	18
2. La cauta uscita dalla crisi <i>(Il monitoraggio dell'offerta)</i>	22
2.1. I dati di produzione	22
2.2. I dati economici	29
2.3. Le evidenze dall'analisi gestionale	33
3. L'auto riaccende i motori <i>(Il focus sulla mobilità privata)</i>	35
4. Un futuro "in cerca di autore" <i>(Gli scenari di evoluzione del Tpl)</i>	40

0. Premessa

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

Il Rapporto si articola quest'anno in quattro sezioni.

La prima sezione è focalizzata sul monitoraggio della domanda, secondo lo schema di analisi consolidato nelle passate edizioni del Rapporto che fa perno sull'elaborazione in profondità dell'ampia base dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (indagine telefonica annuale su un campione rappresentativo della popolazione italiana). Si conferma per il 2014 l'estensione dell'elaborazione e dell'analisi dei dati alla dimensione extra-urbana della domanda.

La seconda sezione è centrata sulla valutazione delle performance economico-produttive e di qualità dei servizi delle aziende di trasporto pubblico, sulla base di un cospicuo campione di aziende associate ad ASSTRA e ad ANAV. Per la prima volta i dati di monitoraggio sull'offerta sono aggiornati allo stesso anno del monitoraggio della domanda, ovvero il 2014, poiché lo slittamento della pubblicazione del Rapporto al mese di novembre (rispetto al tradizionale periodo aprile-maggio) ha permesso di poter utilizzare i dati dei bilanci aziendali chiusi nell'anno in corso e quindi riferiti al 2014.

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, infine, propone l'aggiornamento ed estensione dell'originale indagine qualitativa sugli scenari futuri del trasporto pubblico locale in Italia (effettuata lo scorso anno per la prima volta), attraverso interviste in profondità ad un qualificato panel di operatori, istituzioni ed esperti del settore.

Il presente documento contiene un'ampia e articolata sintesi del Rapporto generale.

1. Un'ottima annata, e poi? (Il monitoraggio della domanda)

1.1. Si alza la curva della ripresa

La domanda di mobilità degli italiani consolida il trend di ripresa.

Dopo l'inversione del lungo ciclo negativo abbozzata nel 2013, **i consumi di mobilità accelerano il segno positivo nel 2014**, tuttavia non in misura ancora sufficiente a recuperare per intero i livelli ante-crisi.

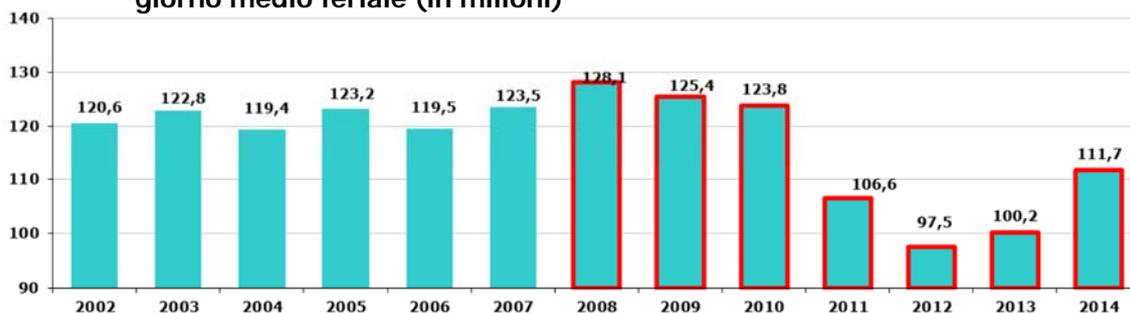
Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob"¹ il volume degli spostamenti medi giornalieri (popolazione 14-80 anni) è salito nel 2014 a 111,7 milioni, con una crescita molto robusta rispetto all'anno precedente (+11,5%) (Tab. 1 e Graf. 1). E' il valore più alto dal 2011, ma ancora di quasi il 15% inferiore al livello del 2008. Diminuisce invece il volume complessivo dei passeggeri*km (-5,1%) (Graf. 1bis). E' un calo dovuto all'accorciamento dello spostamento medio, fenomeno che rappresenta l'altra novità rilevante dell'anno nella rappresentazione degli indicatori strutturali della domanda.

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

	2013-2014	2008-2014	2000-2014
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	+11,5	-12,3	-11,5
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	-5,1	-16,0	+13,6

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

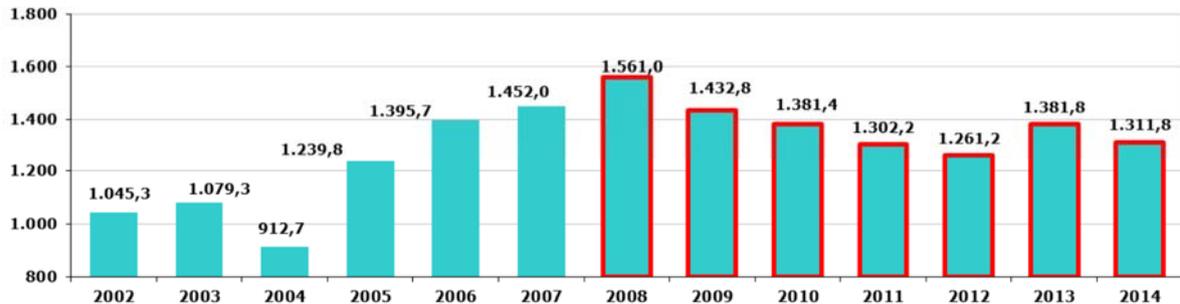
Graf. 1 - L'andamento della domanda di mobilità: numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)



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

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

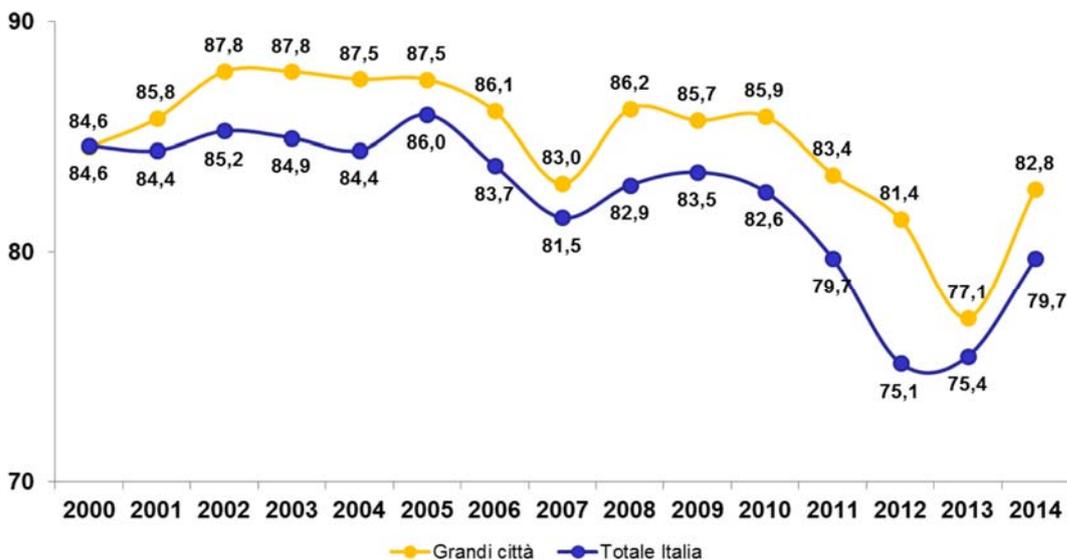
Graf. 1bis - L'andamento della domanda di mobilità: numero di passeggeri*km totali nel giorno medio feriale (in milioni)



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

In sensibile crescita è anche il tasso di mobilità (**Graf. 2**). Infatti la popolazione mobile che ha effettuato almeno uno spostamento nella giornata media feriale passa dal 75,4% del 2013 al 79,7% del 2014. Il tasso di mobilità è un indicatore importante del *sentiment* e della fiducia dei cittadini, della rinnovata voglia di "muoversi", di riaffacciarsi al mondo dei consumi e del tempo libero (almeno come nuova presa di considerazione). Un balzo così significativo potrebbe quindi segnalare una modifica favorevole del clima e degli umori generali della collettività verso il futuro.

Graf. 2 – L'andamento del tasso di mobilità(*)



(*) Quota percentuale di persone uscite di casa in un giorno medio feriale

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

Il trend positivo della domanda deve tuttavia consolidarsi nel tempo. Peraltro i primi risultati della rilevazione "Audimob" per il 2015, effettuata nei mesi di giugno e di luglio, non sembrano confermare il quadro di forte ripresa che ha caratterizzato il 2014. Il tasso di mobilità, in particolare, si è attestato al 78,2%, un valore un po' più basso rispetto alla media dello scorso anno, ma comunque in deciso rialzo dopo la forte riduzione del biennio 2012-2013.

Nella distinzione tra urbano ed extra-urbano², si osservano dinamiche di segno opposto: gli spostamenti urbani crescono infatti del 14,6%, mentre quelli extra-urbani segnano il passo seppure in misura contenuta (-3,2%). Di conseguenza, la quota della mobilità urbana sul totale risale al 66,9%, dopo alcuni anni di declino. La ragione di questo nuovo equilibrio è molto chiara: nel 2014 si è registrata una brusca sterzata verso la mobilità di corto raggio, invertendo una tendenza opposta che si era strutturata in un ciclo pluriennale. Si vede bene tale processo nella distribuzione degli spostamenti per lunghezza (**Tab. 2**) dove i tragitti più brevi, "a vocazione urbana" convenzionalmente tagliati sul raggio dei 10 km, salgono nel 2014 al 73,5% del totale con una crescita di peso di ben 4,4 punti percentuali rispetto al 2013, a scapito dei viaggi sia di media (10-50km) sia di lunga distanza (superiori ai 50km). Con appena il 2,6% di spostamenti, la dimensione del lungo raggio resta assolutamente minoritaria nella domanda di mobilità espressa dai cittadini italiani.

Tab. 2 - La ripartizione degli spostamenti totali per lunghezza (valori percentuali)

	2014	2013	2012	2008	2000	Var. peso % 2013-2014	Var. peso % 2000-2014
Spostamenti a vocazione urbana (fino a 10 km)	73,5	68,9	70,4	73,2	79,8	+4,4	-6,3
Spostamenti di media distanza (10-50 km)	23,9	27,7	26,6	26,6	18,1	-3,8	+5,7
Spostamenti di lunga distanza (oltre 50 km)	2,6	3,3	3,0	3,3	2,1	-0,7	+0,5
<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

Per ciò che riguarda invece i tempi di percorrenza, le medie sia complessiva sia specifiche per mobilità urbana e per la mobilità extra-urbana evidenziano una sostanziale stabilità dei valori tra il 2013 e il 2014. L'accorciamento del viaggio quindi non sembra tradursi in una riduzione del tempo dedicato alla mobilità, a causa di un decremento della velocità media (vedi successive Tab. 12 e 13). E questo sembra valere sia nei tragitti urbani come nei viaggi extra-urbani.

Circa le motivazioni degli spostamenti, la dinamica-chiave del 2014 è senza dubbio rappresentata dal sensibile recupero di peso della componente di mobilità legata alle motivazioni del tempo libero (**Tab. 3**), che sale al 31,5% del totale spostamenti, ben 8 punti percentuali in più rispetto al 2013. È un valore vicino a quello del 2008, ad inizio della crisi economica. La componente "lavoro" delle ragioni di mobilità resta invece sostanzialmente stabile, come peso percentuale, negli ultimi anni.

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

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

	2014	2013	2012	2008
Lavoro	31,7	31,2	31,0	30,8
Studio	5,6	6,5	5,5	5,1
Gestione familiare	31,1	38,4	40,0	31,4
Tempo libero	31,5	23,9	23,4	32,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

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

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

La redistribuzione dei viaggi a favore del tempo libero piuttosto che del lavoro sembra essere, sempre al netto delle verifiche nei prossimi anni, un segnale di quel mutamento di *sentiment* e di fiducia dei cittadini a cui prima si accennava.

Gli italiani si muovono di più, soprattutto nel corto raggio, e si riappropriano della dimensione del tempo libero, ma al momento sono l'atteggiamento di fondo e le percezioni dei cittadini (più mobilità, più godimento del tempo libero) a modificarsi, meno i riflessi strutturali di tipo economico (più consumi, più occupazione, più ricchezza). D'altra parte, non va nemmeno dimenticato che il recupero congiunturale della mobilità per tempo libero, misurata in quote percentuali, si scontra comunque con un dato di medio periodo "dall'inizio della crisi" che resta fortemente negativo nei valori assoluti: tra il 2008 e il 2014 circa 4 milioni di spostamenti in meno per tempo libero (nel giorno medio feriale), a cui si aggiungono quasi 3 milioni in meno di spostamenti per lavoro e 3,5 milioni in meno di spostamenti per gestione familiare.

1.2. La riscossa della mobilità ecologica

Nell'anno del consolidamento della ripresa della domanda di mobilità, il fronte delle scelte modali degli italiani ha registrato una **decisa spinta verso le soluzioni di trasporto più ecologiche e sostenibili**. In un quadro generale di incremento degli spostamenti per tutti i modi di trasporto, le percorrenze a piedi e in bicicletta in particolare sono aumentate di oltre un quarto in un solo anno (**Tab. 4**), invertendo un trend negativo che si prolungava dal 2008. Anche i vettori della mobilità collettiva nel loro insieme segnano per il 2014 una crescita positiva di oltre il 10%, quasi doppia rispetto al +6,4% dell'auto.

Tab. 4 – Dinamica degli spostamenti con i diversi mezzi di trasporto (variazioni % e variazioni valori assoluti) – Totale Italia

	2014	Valori assoluti in milioni				Variazioni %	
		2013	2012	2008	2013-2014	2008-2014	
Piedi e bicicletta	21,3	16,9	16,8	26,9	+26,0	-20,8	
Mezzi privati (auto)	73,3	68,9	66,2	82,3	+6,4	-10,9	
Motocicli/Ciclomotori	3,9	3,1	3,0	5,8	+25,8	-32,8	
Mezzi pubblici	13,2	11,3	11,5	13,1	+11,8	+0,8	
<i>Totale spostamenti</i>	<i>111,7</i>	<i>100,2</i>	<i>97,5</i>	<i>128,1</i>	<i>+11,7</i>	<i>-12,8</i>	

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

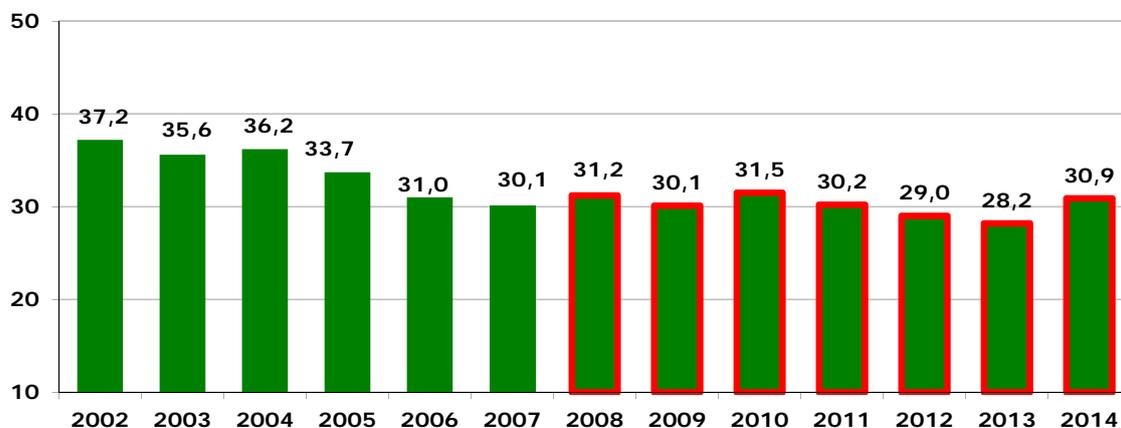
Per effetto di questa accelerazione nei valori assoluti impressa dalla domanda di mobilità servita con i mezzi più ecologici, due indicatori-chiave monitorati per misurare le tendenze al riequilibrio modale mostrano una apprezzabile dinamica rialzista:

- da un lato, il "tasso di mobilità sostenibile" (**Graf. 3**), ovvero il peso complessivo in valore percentuale degli spostamenti effettuati con un mezzo pubblico, a piedi e in bicicletta: nel 2014 questo indicatore sale al 30,9% contro il 28,2% del 2013, attestandosi ad un livello non lontano da quello del 2008 (31,2%);
- dall'altro lato il "tasso di penetrazione del trasporto pubblico" (**Graf. 4**) misurato come *modal split* della mobilità pubblica sui soli spostamenti motorizzati segna nel 2014 un valore pari al 14,6%, confermando il forte e continuo consolidamento a partire dal 2009 (11,6% il dato di quell'anno) e soprattutto registrando il valore più alto nella serie storica di "Audimob" dal 2002.

Rispetto alla ripartizione modale degli spostamenti motorizzati (**Tab. 5**), il punto percentuale guadagnato dal trasporto pubblico nel 2014 contribuisce ad erodere la quota pur sempre dominante dell'auto (dall'82,7% all'81,1%). E' da rilevare che questa contrazione avviene in assenza, nella media dello stesso anno, di un aumento del prezzo dei carburanti, come si evince dalla **Tab. 6**.

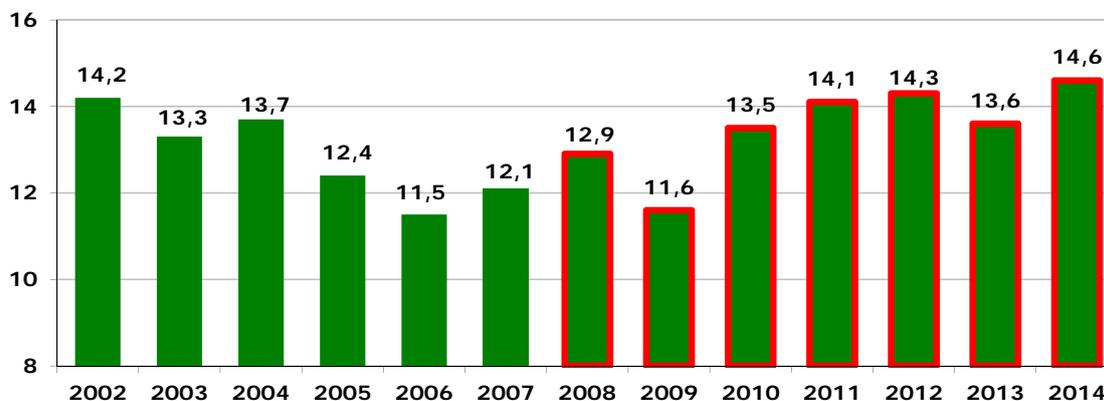
Contestualmente, tra i mezzi motorizzati hanno guadagnato molto terreno lo scorso anno motocicli e ciclomotori, con una variazione positiva di spostamenti di oltre il 25% e uno *share* modale che è salito dal 3,7% al 4,3%.

Graf. 3 - Tasso di mobilità sostenibile (quota % di spostamenti non motorizzati + spostamenti con mezzi pubblici sul totale spostamenti)



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

Graf. 4 - Tasso di penetrazione del trasporto pubblico (quota % di spostamenti con mezzi collettivi sul totale mezzi motorizzati)



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

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

	2014	2013	2012	2008
Mezzi privati (Auto)	81,1	82,7	82,0	81,4
Motocicli/Ciclomotori	4,3	3,7	3,8	5,7
Mezzi pubblici	14,6	13,6	14,3	12,9
<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

Tab. 6 – L'andamento dei prezzi del carburante (medie annuali, numeri indice)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ^(*)
Benzina	100	101,1	107,6	116,7	122,9	124,2	132,0	117,9	130,4	148,8	170,8	167,1	163,7	149,0
Gpl	100	104,1	103,8	109,8	124,7	120,5	131,1	108,3	127,3	145,3	158,5	155,1	148,3	119,7
Gasolio	100	102,5	109,9	129,7	136,0	136,0	157,1	126,3	142,1	169,4	199,3	193,7	188,2	167,1

(*) Dati riferiti al periodo gennaio-settembre

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Ministero per lo Sviluppo Economico

I segni positivi della dinamica congiunturale per i mezzi di trasporto più sostenibili non devono tuttavia fare velo ad una lettura realistica sui punti di attenzione (e di debolezza) del quadro strutturale che restano di tutta evidenza. Ne evidenziamo quattro in particolare.

In primo luogo, per la mobilità ecologica (mezzi senza motore) si deve osservare che il sorprendente recupero sperimentato nel 2014 riesce a compensare sono in parte la caduta degli spostamenti registrata negli anni della crisi economica; infatti, il volume complessivo delle percorrenze a piedi e in bicicletta nel giorno medio feriale resta nel 2014 inferiore di circa il 20% rispetto al 2008. La crisi economica, come lungamente discusso nei Rapporti degli anni passati, ha avuto un paradossale effetto negativo sulla mobilità ecologica, sia perché in assoluto la domanda si è fortemente ridotta, sia perché i viaggi si sono allungati (pendolari spinti in periferia e nelle cinture metropolitane a causa del costo della vita) riducendo le opportunità di

muoversi a piedi o in bicicletta, sia perché i minori consumi per tempo libero hanno colpito maggiormente le percorrenze occasionali e di breve raggio per *shopping*, svago e così via.

In secondo luogo, è vero che decisamente migliore si presenta il saldo della mobilità collettiva che grazie alla spinta del 2014 recupera interamente i volumi di passeggeri del 2008; è l'unica modalità di trasporto a registrare un modesto segno positivo nella variazione assoluta degli spostamenti tra il 2008 e il 2014 (+0,8%, contro ad esempio il -10,9% dell'auto). Tuttavia, il tasso di penetrazione del Tpl - seppure al suo massimo dal 2002 come si è visto -, si ferma alle soglie del 15% contro l'oltre 80% dell'auto. Un divario strutturale che resta amplissimo e che, nella prospettiva del riequilibrio modale, richiede una forte accelerazione nei ritmi di recupero (oltre ad una continuità che non sempre riesce ad essere assicurata). Da rilevare, a corollario, che il coefficiente di occupazione dell'auto si è abbassato, passando da 1,42 passeggeri per viaggio registrato nel 2013 a 1,34 nel 2014, il livello più basso dal 2005. A parità di passeggeri trasportati, quindi, torna a crescere il numero di veicoli privati circolanti dopo un alcuni anni di lenta diminuzione.

In terzo luogo, si deve ugualmente osservare che un tasso di mobilità sostenibile al 30% significa, per opposta simmetria, che il 70% degli spostamenti nel Paese si effettua con un mezzo motorizzato di trasporto individuale; una forbice troppo larga che non può essere chiusa in tempi ragionevoli con incrementi annui frazionali.

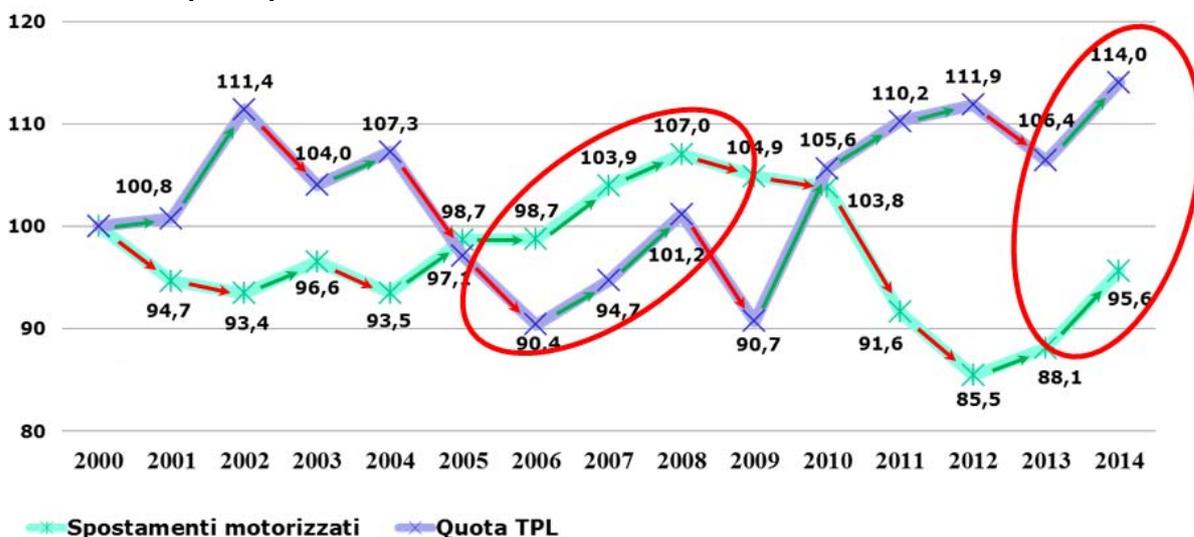
Infine, va ancora segnalato che i dati parziali di "Audimob" per il 2015 non confermano al momento questa avanzata piuttosto significativa dei mezzi di trasporto sostenibili, in particolare per la componente della mobilità collettiva. Su questo dato stanno sicuramente incidendo, da un lato la ripresa del mercato dell'auto con una forte crescita delle immatricolazioni nei primi nove mesi del 2015 (+15,2%), e dall'altro lato - nello stesso periodo - l'ulteriore discesa del prezzo del carburante, che già era stata significativa nella media del 2014 (vedi sempre **Tab. 3**).

È evidente quindi che il percorso di avvicinamento verso una ripartizione più equilibrata degli spostamenti è nel nostro Paese ancora molto lungo.

Tuttavia, il risveglio degli spostamenti non motorizzati dopo un lungo "letargo" dovuto a ragioni collegabili, direttamente e indirettamente, alla crisi economica lascia ben sperare per un cambio di attitudine strutturale degli stili di mobilità degli italiani: da un lato, maggiore sensibilità e attenzione per la sostenibilità ambientale e sociale (maggiore qualità della vita negli spazi urbani, riduzione della congestione e della velocità di viaggio, più attenzione agli effetti del trasporto sulla salute, meno incidenti oltre che meno emissioni ecc.) e anche per la sostenibilità economica del trasporto (minori costi per gli utenti), dall'altro lato, maggiore attenzione verso soluzioni di trasporto alternative all'auto, dal mezzo senza motore appunto al mezzo pubblico passando per le nuove forme di mobilità in condivisione (*sharing mobility*) che si affacciano con sempre maggiore *appeal* e prepotenza nel panorama nazionale (per ora soprattutto nelle grandi città).

Per ciò che riguarda poi lo specifico del trasporto pubblico la combinazione virtuosa del 2014 va letta soprattutto nella crescita della quota modale accompagnata all'ampliamento complessivo del mercato della mobilità, una convergenza che negli ultimi 15 anni si è verificata solo nel 2007 e nel 2008 (**Graf. 5**). È il segnale, auspicabilmente, che il settore è in grado di intercettare la ripresa della domanda, non è più - o potrebbe non essere più - al traino della crisi economica e di scelte difensive dei cittadini in risposta alle minori disponibilità di reddito e/o all'aumento del prezzo della benzina.

Graf. 5 - L'andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice)



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

Conferma questo quadro positivo il tradizionale indicatore di propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto che reitera nel 2014 l'atteggiamento favorevole dei cittadini verso una maggiore fruizione dei mezzi pubblici e, in senso contrario, verso un minor ricorso all'auto. L'indice complessivo di propensione al cambio modale sale nel totale a 64,6 (in scala da 1 a 200) contro il valore 62,4 del 2013. Nelle grandi città l'indice è più alto, pari a 66,5, per effetto dei maggiori disagi nell'uso dell'auto, ma in leggera diminuzione rispetto al 2013.

Per ciò che riguarda in modo specifico la **mobilità urbana** gli spostamenti motorizzati sono cresciuti in valore assoluto di circa 10 milioni (giorno medio feriale) nel 2014 (+24%), di cui quasi 2 milioni sono i passeggeri in più sui mezzi pubblici. Questo balzo in avanti ha consentito un recupero quasi completo dei livelli di domanda espressa dall'inizio della crisi; rispetto al 2008 infatti il calo degli spostamenti urbani motorizzati risulta inferiore all'1%.

Il trasporto pubblico nel suo complesso vede incrementare il *modal split* di oltre un punto percentuale, attestandosi al 14% del totale degli spostamenti motorizzati nelle aree urbane (**Tab. 7**). L'automobile perde invece circa due punti e mezzo di quota modale attestandosi appena sotto la soglia dell'80% (79,8%), grossomodo agli stessi livelli degli anni della crisi (dal 2008 in poi con l'eccezione positiva del 2013). La diminuzione tendenziale del peso delle "quattro ruote" nelle città è quindi un dato di fatto, anche per effetto della crisi economica. Tuttavia non ci si stancherà di ripetere che sul piano strutturale l'impatto di questa dinamica di erosione appare ancora molto limitato e non scalfisce seriamente la posizione dominante dell'automobile nella scelta di trasporto dei cittadini.

Sotto questo profilo il perseguimento di un obiettivo di consistente riequilibrio modale richiederebbe una decisa accelerazione del processo in corso.

Tab. 7 - La ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità urbana (val. %)

	2014	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	14,0	12,8	15,1	13,5	12,6
Mezzi privati (auto)	79,8	82,4	79,7	79,4	79,5
Motocicli/Ciclomotori	6,2	4,8	5,2	7,1	8,0
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

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

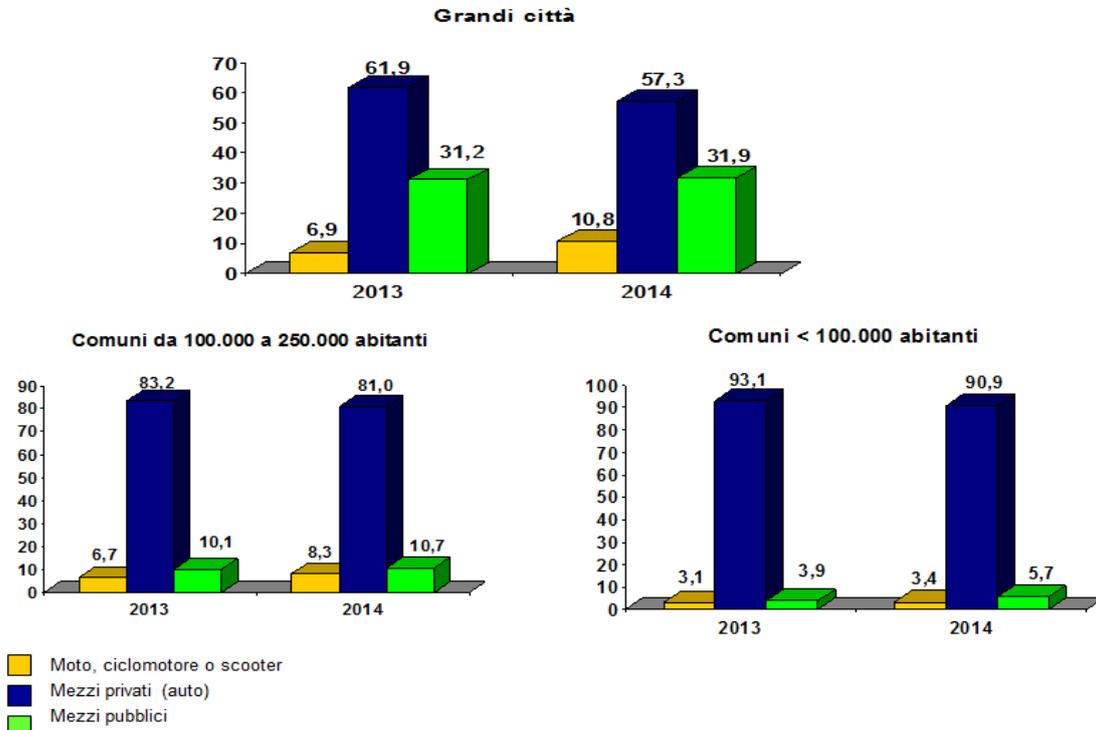
Quanto all'articolazione della ripartizione modale (motorizzata) nei differenti contesti urbani (**Graf. 6**) si può osservare in primo luogo che la mobilità collettiva si consolida in tutte le fasce di ampiezza delle città, ma con una crescita proporzionalmente più accentuata nei centri minori.

Infatti:

- nelle grandi aree urbane (comuni con oltre 250mila abitanti) l'incidenza del trasporto pubblico arriva ad un ragguardevole 31,9% (+0,7% rispetto al 2013), il valore più alto dal 2004. Da sottolineare che tra i mezzi privati si è registrato un rilevante "travaso" di spostamenti tra l'auto e la moto, a favore delle "due ruote"; infatti la quota modale dell'auto scende dal 61,9% del 2013 al 57,3% del 2014, mentre la moto passa dal 6,9% al 10,8%;
- anche nelle medie città il trasporto pubblico si consolida nel 2014 passando dal 10,1% al 10,7% di *share* modale; questa crescita recupera tuttavia solo in minima parte il brusco decremento che si era registrato tra il 2012 e il 2013 (oltre 5 punti percentuali) e su cui resta l'urgenza di interrogarsi a fondo;
- nei comuni minori con meno di 100mila abitanti, il trasporto pubblico vede crescere il *modal split* al 5,7% dal 3,9% del 2013. Dopo molti anni di costante caduta, e l'inizio della risalita nel 2013 (3,9%), il 2014 sembra segnare un vero e proprio punto di svolta per il Tpl nei centri minori; per quanto ancora marginale, la copertura dei mezzi pubblici è infatti la più alta dal 2004. L'automobile resta tuttavia in questi contesti "quasi monopolista" con oltre il 90% degli spostamenti serviti.

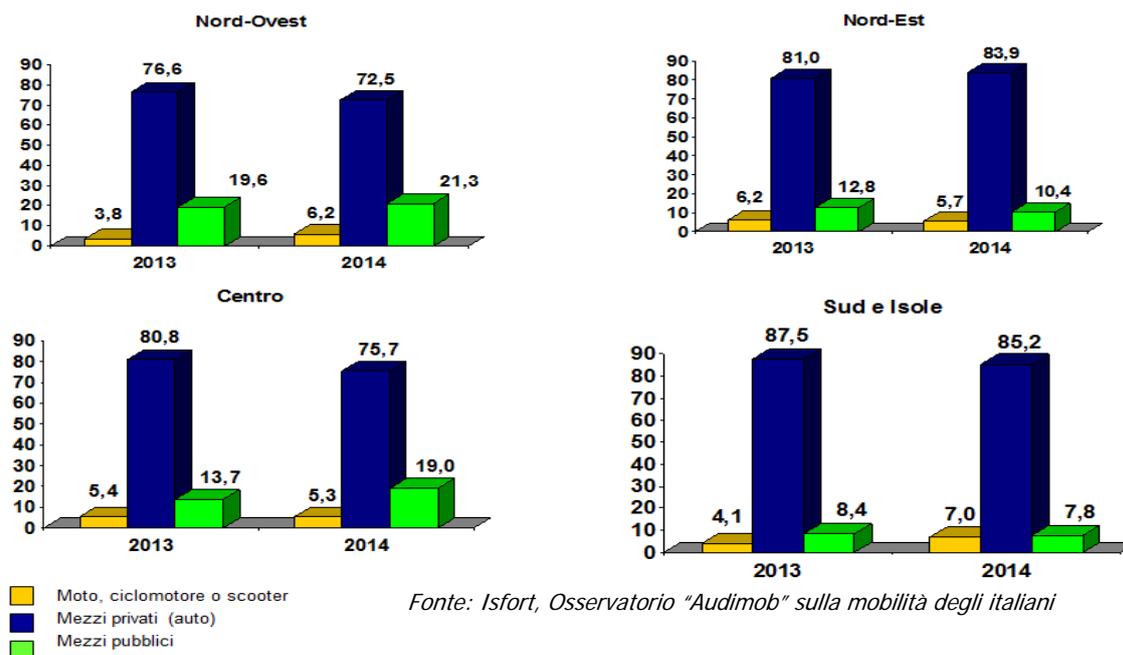
Per ciò che riguarda gli andamenti nelle circoscrizioni territoriali, a differenza della relativa omogeneità di traiettoria registrata nel biennio precedente, per il 2014 i dati mostrano divari significativi tra le aree nella dinamica di tutti e tre i raggruppamenti modali considerati (**Graf. 7**). In particolare i mezzi pubblici evidenziano una crescita di quota modale nelle regioni del Nord-Ovest - dove peraltro registrano storicamente le performance migliori - passando dal 19,6% al 21,3%, e soprattutto nelle regioni del Centro, dove il balzo di *share* è superiore a 5 punti (dal 13,7% al 19%). Un passo indietro invece per il Nord-Est (dal 12,8% al 10,4%) e, in misura più contenuta, per il Mezzogiorno (dall'8,4% al 7,8%).

Graf. 6 – Il mercato *urbano* dei mezzi di trasporto per ampiezza dei comuni di residenza (quote % spostamenti motorizzati)



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

Graf. 7 – La ripartizione del mercato *urbano* dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale



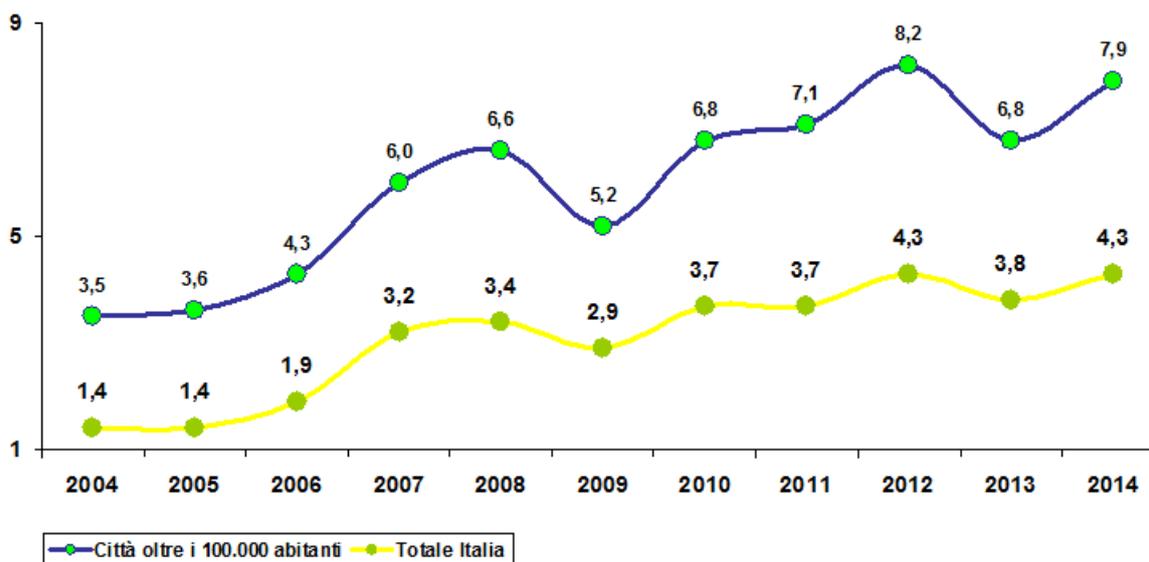
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nella ripartizione degli spostamenti del trasporto pubblico urbano tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) si è registrato un ulteriore consolidamento della quota del "ferro", sia nel valore generale (dal 34,6% del 2013 al 37,6% del 2014), sia in riferimento alle sole grandi città (dal 41,6% al 43,7%).

Sul fronte dell'intermodalità, altra dimensione tradizionalmente monitorata dall'Osservatorio "Audimob", la dinamica del 2014 relativa all'incidenza sul totale degli spostamenti urbani torna in positivo dopo la (sorprendente) diminuzione del 2013. Come evidenziato nel **Graf. 8**, le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti salgono negli ambiti urbani dal 3,8% del 2013 al 4,3% del 2014, che rappresenta – insieme all'anno 2012 - il valore più alto dal 2004. Guardando alle sole città con oltre 100mila abitanti la percentuale sale nel 2014 al 7,9% rispetto al 6,8% del 2013 (in questo caso tuttavia il valore record resta quello del 2012 con l'8,2%). La curva degli spostamenti intermodali riprende quindi un trend positivo molto pronunciato, per effetto del quale il peso delle combinazioni tra mezzi di trasporto si è triplicato in 10 anni, pur continuando a rappresentare una quota ancora marginale – e quindi con alte potenzialità di crescita – della domanda soddisfatta di mobilità urbana.

Il monitoraggio degli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta evidenzia, come si è già accennato, una forte spinta complessiva della mobilità non motorizzata in particolare nelle aree urbane (+25% di percorrenze nel 2014), invertendo un lungo ciclo negativo. Allo stesso tempo la quota modale della mobilità ecologica nelle città ha ripreso a salire, dopo diversi anni, attestandosi al 28,1% (tuttavia ancora inferiore di quasi 5 punti percentuali rispetto al 2008) (**Tab. 7**).

Graf. 8 - L'andamento degli spostamenti intermodali urbani (% sul totale degli spostamenti motorizzati)



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

Tab. 7 – La dinamica della mobilità ecologica (spostamenti a piedi o in bicicletta) (valori %)

	Totale				Mobilità urbana			
	2014	2013	2012	2008	2014	2013	2012	2008
Quota modale di spostamenti a piedi	15,4	13,8	14,9	17,5	22,8	22,9	24,6	27,6
Quota modale di spostamenti in bicicletta	3,8	3,1	2,3	3,6	5,3	4,7	3,6	5,2
Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati	19,2	16,9	17,2	21,1	28,1	27,6	28,2	32,8

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

Nella suddivisione tra spostamenti a piedi e spostamenti in bicicletta, il 2014 segna un ulteriore incremento della quota modale della bici, in particolare negli ambiti urbani: si passa infatti dal 4,7% del 2013 al 5,3% del 2014, un valore che riattesta il peso della mobilità ciclistica al livello del 2008. La componente pedonale mantiene invece grossomodo a livello urbano le stesse posizioni (22,8% di percorrenze).

Rispetto alla dimensione delle città, la mobilità ecologica è cresciuta significativamente nell'ultimo anno nei piccoli e nei medi centri, a differenza di quanto accaduto nel 2013. In particolare nei comuni con meno di 100mila abitanti gli spostamenti a piedi e in bicicletta salgono al 30,4% del totale, recuperando quindi il livello del 2012 (dopo il calo registrato nel 2013); ugualmente nelle città tra 100mila e 250mila abitanti la mobilità non motorizzata guadagna poco meno di due punti di quota modale, arrivando al 27,3%.

Passando all'analisi del segmento della **mobilità extra-urbana** si è registrato nel 2014 una riduzione della domanda, contrariamente a quanto avvenuto nelle aree urbane. Gli spostamenti motorizzati sono infatti diminuiti nel giorno medio feriale di poco più di tre milioni, ovvero dell'8,9%, dopo la crescita del 2013 (+4%). Rispetto al 2008 la riduzione della domanda nell'extra-urbano è stimata in 10 milioni di viaggi, poco meno di un quarto della base di partenza. La riduzione del volume di spostamenti è stata determinata interamente dalla componente individuale del trasporto; in valore assoluto l'auto perde quasi tre milioni di passeggeri. Stabile invece nei valori assoluti la mobilità collettiva.

Per effetto di queste dinamiche di riposizionamento, la quota modale del trasporto collettivo è salita nel 2014 di oltre un punto percentuale raggiungendo l'asticella del 15%, il valore più alto stimato da "Audimob" negli ultimi dieci anni (**Tab. 8**). I viaggi con le "quattro ruote" mantengono tuttavia un *modal split* ben superiore all'80% (83,3% nel 2014 sostanzialmente lo stesso livello del 2013).

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

	2014	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	15,0	13,9	13,0	14,8	13,0
Mezzi privati (auto)	83,3	83,5	84,7	83,0	83,8
Motociclo/Ciclomotore	1,7	2,6	2,2	2,2	3,2
Totale spostamenti motorizzati	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

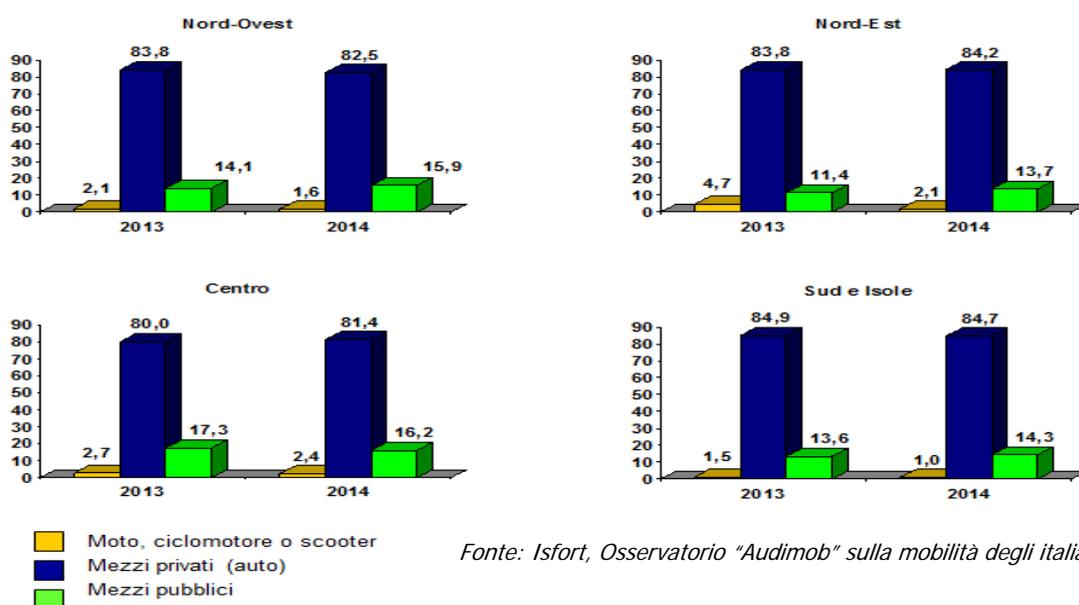
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

La ripartizione dei mezzi di trasporto extra-urbani per circoscrizione territoriale evidenzia per il 2014 traiettorie non sempre omogenee a quelle registrate per la mobilità urbana (**Graf. 9**). In crescita la quota modale del trasporto pubblico nelle regioni settentrionali, attestata al 15,9% nel Nord-Ovest, nel Nord-Est (al 13,7%) e, seppure in misura più contenuta, anche al Sud (al 14,3%), mentre un lieve decremento si registra al Centro, dove tuttavia il peso elevatissimo dell'area metropolitana di Roma – con la sua forte attrazione di pendolari e *city users* in genere - fa crescere strutturalmente la quota della mobilità collettiva extra-urbana (16,2%).

Nel monitoraggio della ripartizione della domanda di trasporto pubblico extra-urbano fra modalità "gomma" e modalità "ferro", il 2014 registra un ulteriore significativo incremento della quota dei sistemi su rotaia, che hanno superato la soglia del 50% dei viaggi effettuati con mezzi collettivi; è un valore superiore di oltre cinque punti rispetto al 2013 e di quasi 10 rispetto al 2012. La mobilità collettiva extra-urbana su "ferro" sembra dunque aver imboccato un percorso accelerato di crescita nell'ultimo biennio, dopo alcuni anni di andamenti incerti.

Una conferma indiretta sembra derivare proprio dal dato sulla componente intermodale della domanda di mobilità extra-urbana che nel 2014, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob", è ulteriormente cresciuta attestandosi al 7,7% di tutti gli spostamenti (6,4% nel 2013). La possibile valutazione di tale impennata è meno "lineare" rispetto alla valutazione nell'insieme positiva della crescita dell'intermodalità in ambito urbano. Indubbiamente, infatti, c'è un effetto congiunto sia di nuovi modelli di offerta dei servizi di Tpl nelle lunghe direttrici, che integrano meglio le due componenti della "gomma" e del "ferro" - riconoscendo tuttavia al sistema ferroviario la maggiore capacità di captazione della domanda -, sia di una maggiore disponibilità dei cittadini a rispondere alla nuova organizzazione dei servizi che assicura una velocità di spostamento più elevata a fronte di eventuali rotture di carico da sopportare. Tuttavia, poiché la lunghezza media degli spostamenti extra-urbani diminuisce, mentre l'intermodalità dovrebbe "naturalmente" crescere a fronte di un allungamento del viaggio, si deve ipotizzare che sull'incremento della quota di viaggi effettuati con la combinazione di mezzi abbia influito, almeno in parte, il taglio di una serie di servizi diretti di collegamento con le aree urbane ("gomma" e/o "ferro") che di fatto rende obbligatorio e non opzionale la scelta dell'intermodalità per gli utenti del trasporto collettivo.

Graf. 9 – La ripartizione del mercato *extra-urbano* dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale



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

1.3. La linea piatta della soddisfazione

La "linea piatta" della qualità percepita dei diversi mezzi di trasporto, a cui ci ha abituato la lettura dei dati di soddisfazione registrati da "Audimob" ormai da diversi anni, si è sostanzialmente allungata nel 2014. Nemmeno il consolidamento dei segnali di ripresa dei consumi di mobilità sembra essere un processo che ricompone equilibri e distanze nella percezione di soddisfazione dei cittadini quando prendono un mezzo di trasporto piuttosto che un altro.

Si confermano innanzitutto, e non poteva essere altrimenti, gli ampi divari registrati nella qualità percepita del viaggio tra i mezzi individuali rispetto ai mezzi collettivi (**Tab. 9**). I tre modi di trasporto individuali (moto, auto e bicicletta) raccolgono anche nel 2014 punteggi medi di soddisfazione ben superiori all'8 (in scala scolastica 1-10; la valutazione riguarda globalmente l'uso del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista), mentre tra i modi di trasporto collettivo solo la metropolitana supera il punteggio medio di 7. Il pullman viaggia su una sufficienza piena (6,5), mentre autobus/tram e treno come di consueto raccolgono un voto medio appena sufficiente. E per autobus e tram resta di gran lunga insufficiente il voto medio registrato nelle grandi città (5,7).

Tab. 9 - Indici di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10)^(*)

	2014 ^(**)		2013 ^(**)		2012		2008	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città
Moto, ciclomotore, scooter	8,3	8,6	8,4	8,8	8,4	8,4	8,4	8,7
Automobile	8,2	7,6	8,2	7,4	8,1	7,5	7,8	7,2
Bicicletta	8,4	8,4	8,4	7,9	8,4	7,9	8,2	8,2
Metropolitana	7,6	7,4	7,6	7,3	7,5	7,5	7,3	7,3
Pullman, autobus extraurbano	6,6	6,5	6,6	6,3	6,6	6,5	6,5	6,3
Treno locale	6,0	6,5	6,0	6,0	6,1	6,2	6,0	6,2
Autobus, tram	6,2	5,7	6,2	5,7	6,1	5,7	6,0	5,7

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

(**) Dati da campione

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

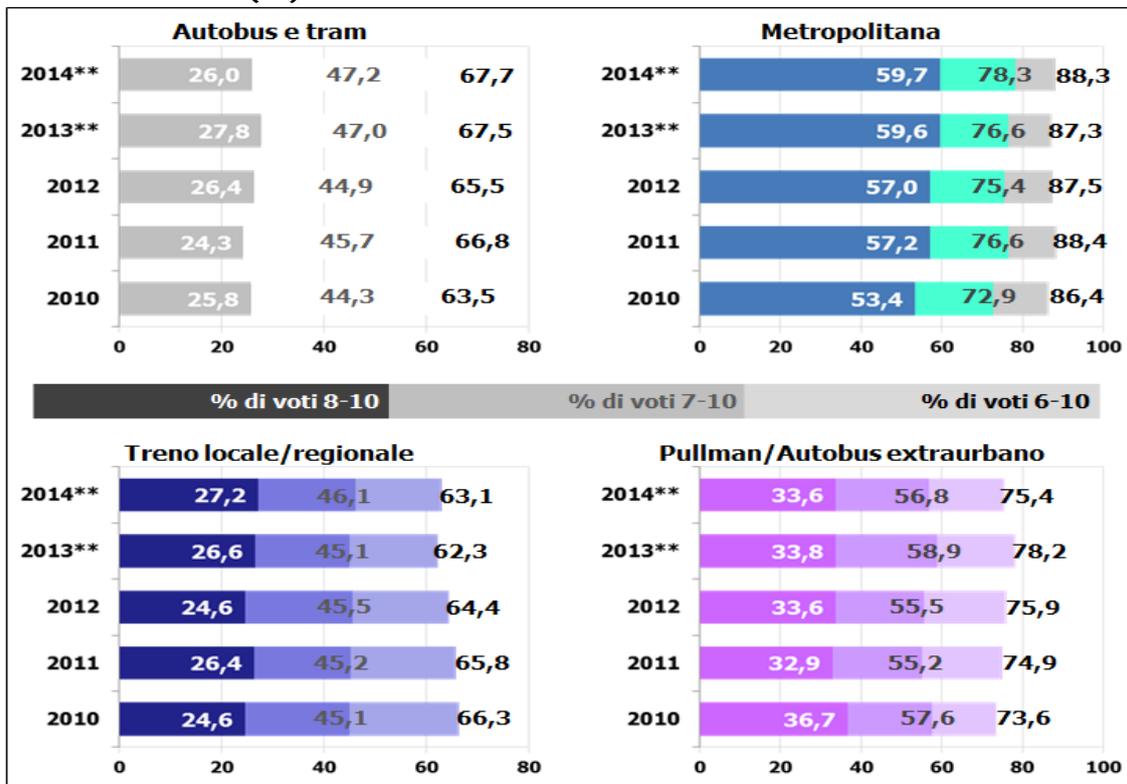
È da sottolineare che nelle condizioni difficili di operatività del trasporto urbano su gomma, in considerazione della forte riduzione degli investimenti per il rinnovo delle flotte e del conseguente incremento dell'età media degli autobus registrato nel 2014, il leggero consolidamento del livello di soddisfazione attorno ai valori della sufficienza può essere valutato in modo positivo, nonostante la distanza ancora molto ampia nei confronti dei mezzi individuali e nonostante la situazione critica di adeguatezza del servizio nelle aree metropolitane.

Se si fa riferimento non ai punteggi medi, ma alle percentuali di voti positivi, si può osservare che la quota di utenti definibili come "soddisfatti" in senso generale, ovvero che assegnano un punteggio tra 6 e 10, si mantiene superiore al 50% anche per tutti i mezzi del trasporto pubblico (**Graf. 10**). In dettaglio, esprimono un giudizio di sufficienza 2 utenti su 3 per l'autobus/tram (come nel 2013), 3 utenti su 4 per il pullman (in decremento di quasi 3 punti rispetto al 2013) e quasi 9 utenti su 10 per la metropolitana (dall'87,3% del 2013 all'88,3% del 2014). Il treno locale registra infine una percentuale "solo" del 63,1% di voti sufficienti, comunque in leggera crescita rispetto al 2013. È da sottolineare che rispetto al 2010 la quota dei "soddisfatti" cresce in misura abbastanza significativa per l'autobus (oltre 4 punti percentuali), mentre diminuisce per il treno locale (oltre 3 punti).

Gli utenti definibili invece come "pienamente soddisfatti", ovvero che assegnano un punteggio di gradimento almeno di 7,0, scendono a meno del 50% per l'autobus e per il treno locale, al 56,8% per il pullman, mentre la metropolitana mantiene una quota di soddisfazione piena ancora molto alta, vicina all'80%. Va ricordato che nel trend degli ultimi anni, la metropolitana ha marcato una sensibile e continua crescita dell'area dei "pienamente soddisfatti" (oltre 5 punti percentuali tra il 2010 e il 2014).

Infine, l'area dell'eccellenza, ovvero la quota dei tre punteggi più alti (8, 9 e 10), si riduce al 26% per l'autobus (ed è in diminuzione rispetto al 2013) e al 27% per il treno locale, si allarga ma non troppo per il pullman (circa il 33%), mentre la metropolitana si mantiene sulla soglia del 60% come nel 2013.

Graf. 10 - I diversi livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici di trasporto urbani (%)*



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

(**) Dati da campione

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

Nella segmentazione territoriale (circostrizioni geografiche) della soddisfazione per i mezzi del trasporto pubblico si può osservare (**Tabb. 10 e 11**) che anche nel 2014 per l'autobus e tram resta molto ampio il divario tra le regioni del Nord, dove il gradimento medio dei mezzi è ben oltre la sufficienza, e le regioni Centro-Sud, dove invece il voto medio non raggiunge il 6,0.

Per la metropolitana, cresce ancora la soddisfazione d'uso nel Nord-Ovest superando l'8,0 (livelli di gradimento molto vicini a quelli delle "due ruote", motorizzate e non) mentre per il pullman, l'unica variazione significativa – in negativo – riguarda il punteggio medio di soddisfazione nel Nord-Ovest che scende da 7,0 a 6,6 allineandosi alla media nazionale.

Tab. 10 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico urbano per circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (punteggi 1-10)^(*)

	Autobus e tram				Metropolitana			
	2014(**)	2013(**)	2012	2008	2014(**)	2013(**)	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	6,6	6,6	6,3	8,3	8,2	8,0	7,6
Nord-Est	6,7	7,0	7,0	6,8	-	-	-	-
Centro	5,7	5,9	5,7	5,5	7,1	6,9	7,1	7,0
Sud e Isole	5,8	5,6	5,5	5,5	7,2	7,3	7,3	7,1
<i>Totale</i>	<i>6,2</i>	<i>6,2</i>	<i>6,1</i>	<i>6,0</i>	<i>7,6</i>	<i>7,6</i>	<i>7,6</i>	<i>7,3</i>

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

(**) Dati da campione

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

Tab. 11 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico extra-urbano per circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (punteggi 1-10)^(*)

	Pullman/Autobus extraurbano				Treno locale/regionale			
	2014(**)	2013(**)	2012	2008	2014(**)	2013(**)	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	7,0	6,7	6,5	6,0	5,8	6,2	5,9
Nord-Est	6,7	6,8	6,8	7,1	6,4	6,4	6,0	6,3
Centro	6,5	6,5	6,2	6,4	5,9	5,9	5,8	6,1
Sud e Isole	6,5	6,5	6,6	6,4	5,9	6,0	6,2	5,9
<i>Totale</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>	<i>6,5</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,1</i>	<i>6,0</i>

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

(**) Dati da campione

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

Infine, per ciò che riguarda la velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto, il dato del 2014 evidenzia un sensibile peggioramento in ambito urbano, ovvero una diminuzione della velocità media, dopo alcuni anni di lenta crescita (**Tab. 12**). È evidente quindi che il sensibile incremento del volume di spostamenti dentro i perimetri urbani sta creando situazioni di traffico e di circolazione più problematiche e, per conseguenza, una riduzione delle velocità medie di percorrenza, registrata in particolare per i mezzi individuali. Mantiene invece la stessa velocità media lo spostamento con i mezzi pubblici, e si riducono perciò un po' le distanze dai mezzi privati (distanze tuttavia ancora molto ampie che certificano un problema strutturale di competitività del trasporto collettivo su questo fronte). Per gli spostamenti extra-urbani invece il dato sulla velocità media è di sostanziale stabilità, a fronte di flussi di trasporto che non sono aumentati nel 2014 (**Tab. 13**).

Tab. 12 – La velocità media percepita degli spostamenti *urbani* per mezzi di trasporto (in km/h)

	2014		2013		2012		2008	
	Totale	Grandi città						
Moto, ciclomotore, scooter	26	23	30	28	33	30	30	30
Automobile	25	22	29	24	28	25	26	23
Mezzi pubblici	15	14	15	14	15	14	15	13
Media totale	23	19	27	21	26	22	25	21

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

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

	2014	2013	2012	2008
Moto, ciclomotore, scooter	45	43	46	47
Automobile	47	48	47	47
Mezzi pubblici	40	42	39	39
Media totale	46	47	46	46

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

2. La cauta uscita dalla crisi (*Il monitoraggio dell'offerta*)

2.1. I dati di produzione

Dal 2009 al 2014 le risorse pubbliche per il comparto si sono ridotte del 12% (-800 milioni di Euro). La naturale conseguenza di questa austerità è stata una continua contrazione generalizzata della produzione nel settore del trasporto pubblico locale e regionale.

Durante tale intervallo di tempo, a livello complessivo nazionale, i **livelli produttivi** hanno subito, in base ai dati del campione di aziende del trasporto pubblico monitorate³, una riduzione percentuale del 5,4% (**Tab. 1**). Solo nel 2014 le percorrenze registrano un tenue +0,02% rispetto al 2013 arrestando un andamento decrescente del servizio offerto iniziato a partire dal 2010. Mentre in alcune aree le riduzioni dei chilometri percorsi sono state gestite attraverso soppressioni di alcune corse a domanda debole, riduzioni dei km fuori servizio, eliminazione delle duplicazioni consentendo una razionalizzazione della rete servita secondo principi di efficienza ed ottimizzazione, nella maggior parte dei casi i tagli generalizzati hanno causato delle ricadute negative sulla qualità e frequenza del servizio reso.

Tab. 1 - Dinamica delle vetture-Km erogate in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – variazioni percentuali

Analisi territoriale	2009-2014 (var. %)	2012-2014 (var. %)	2013-2014 (var. %)
Nord-Ovest	-2,33	-0,33	1,61
Nord-Est	-4,47	-1,10	-0,92
Centro	-7,15	-2,87	-1,22
Sud e Isole	-9,13	1,65	0,66
MEDIA NAZIONALE	-5,36	-0,90	0,02

Fonte: Elaborazioni ASSTRA –ANAV su dati bilanci aziendali

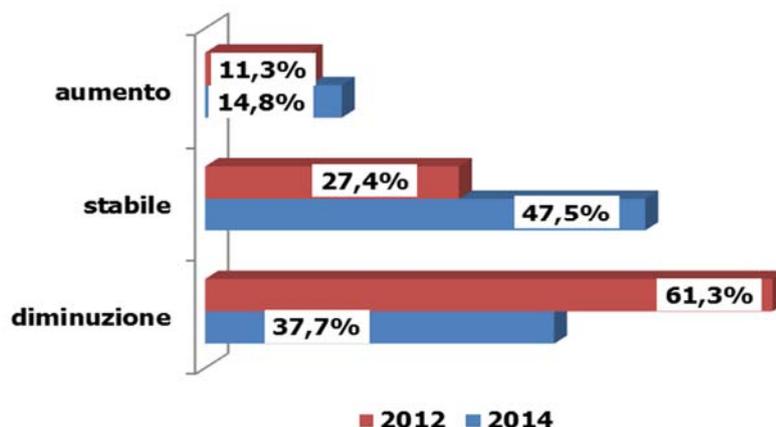
Sotto il profilo territoriale si nota un andamento disomogeneo. A fronte di un accenno ad aumenti nelle percorrenze nelle aree del Nord-Ovest e nel Sud e nelle Isole vi è un processo continuo di diminuzione riscontrabile nel Nord-Est e nel Centro. L'aumento, seppur lieve, che viene riscontrato nel Nord Ovest è ascrivibile principalmente al potenziamento del servizio nelle aree metropolitane, *in primis* l'apertura del prolungamento della linea M5 a Milano e il consolidamento del servizio della metropolitana leggera a Brescia. Il Sud e le Isole, zone che hanno subito nell'ultimo decennio una riduzione dell'offerta continua ed inesorabile, dopo aver raggiunto il minimo nel 2012, dal 2013 stanno pian piano risalendo grazie soprattutto al riconoscimento di corrispettivi non ricevuti per gli esercizi precedenti. Per le aree del Nord Est e del Centro si riscontra invece una diminuzione delle percorrenze. Tali riduzioni in alcune aree, soprattutto nel Centro, hanno causato delle ricadute negative sulla qualità e frequenza del

³ Le aziende del campione sono 61, distribuite tra servizi prevalentemente urbani e prevalentemente extra-urbani, e distribuite territorialmente. Il campione rappresenta il 65% della forza lavoro, il 60% della produzione chilometrica, il 77% dei passeggeri trasportati e il 66,2% del fatturato complessivi del settore.

servizio reso. In altri casi, come nel Nord-Est, diverse realtà che hanno avviato processi di aggregazione a partire dal 2012, hanno anche intrapreso nell'ultimo triennio un percorso di sviluppo e rafforzamento attraverso misure per una ottimizzazione del servizio. Le riduzioni pertanto non hanno prodotto disagi all'utente ma hanno permesso di ampliare e consolidare le aziende in questione.

Il **Graf. 1** conferma quanto sottolineato in precedenza relativamente al raggiungimento di una fase di stabilizzazione delle percorrenze svolte da parte delle aziende campionate. Solo il 37,7% delle aziende ha diminuito le percorrenze nel 2014 rispetto al 2013, tale percentuale risultava pari al 61,3% nel 2012 rispetto al 2011. Quasi la metà delle aziende campionarie mantiene stabile il proprio servizio tra il 2013 e il 2014 rispetto ad un 27,4% registrato nel 2012 rispetto al 2011.

Graf. 1 - Dinamica delle vetture-km erogate in ambito urbano ed extra-urbano (2012 e 2014; % aziende)

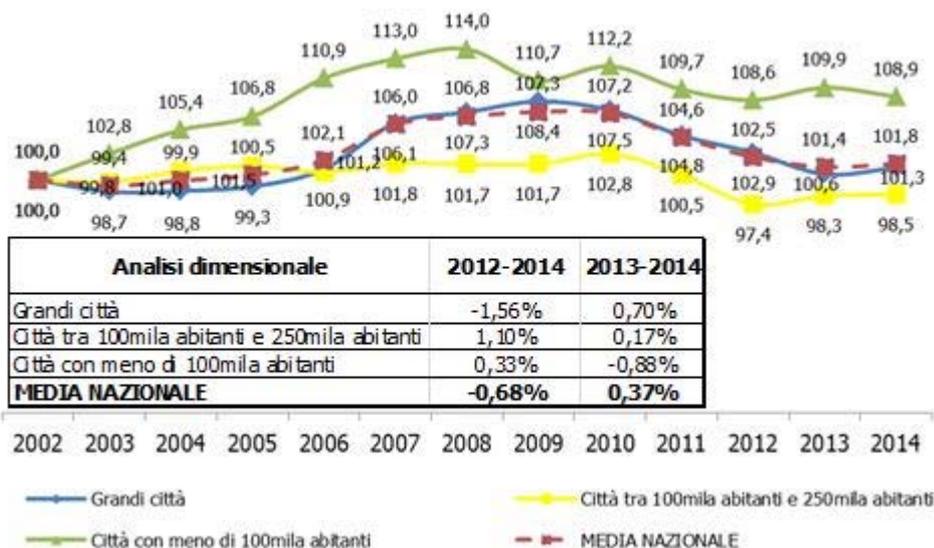


Fonte: Elaborazioni ASSTRA –ANAV su dati bilanci aziendali

Il **Graf. 2**, nel restituire l'analisi dimensionale delle dinamiche produttive in relazione ai soli servizi urbani o prevalentemente urbani, mostra come il leggero aumento delle percorrenze registrato a livello generale sia ascrivibile ai servizi urbani e prevalentemente urbani e non a quelli extra-urbani. L'aumento nell'ultimo anno risulta seppur lieve diffuso sia nelle grandi che nelle medie città, non nelle piccole dove si registra invece una leggera contrazione. L'analisi territoriale dell'andamento delle percorrenze, depurato del dato relativo ai servizi extra-urbani, conferma quanto osservato a livello complessivo generale. Il perdurante calo delle percorrenze avvenuto nel Sud e nelle Isole sembra arrestarsi, probabilmente dettato dalla necessità di rispondere all'effettivo fabbisogno del servizio e non all'andamento delle risorse disponibili.

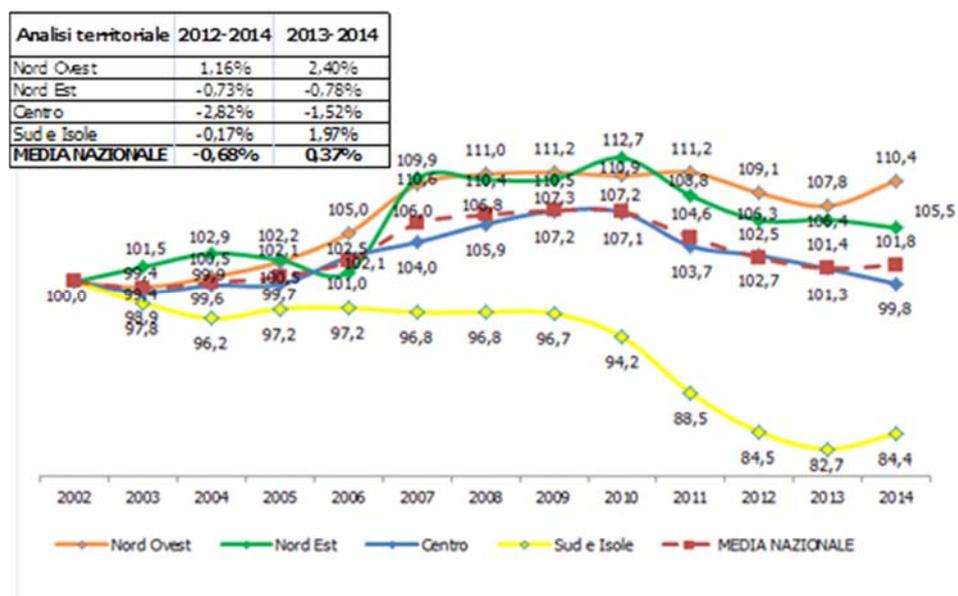
Il **Graf. 3** invece focalizza l'analisi esclusivamente sul servizio in ambito extra-urbano. Le tendenze che si sono registrate in ambito extraurbano non sono però perfettamente assimilabili a quanto avvenuto per i servizi urbani. Il taglio delle percorrenze continua inesorabile anche per il 2014, non fa differenza se si è al Nord, al Centro o al Sud. La riduzione delle risorse economiche destinate al finanziamento dei servizi pubblici continua infatti a provocare i suoi effetti e le aziende in ambito extraurbano hanno margini maggiori di riduzione là dove la domanda può all'occorrenza riversarsi sulla concorrenza, il mezzo privato, caso difficilmente duplicabile in ambito urbano. In tale contesto, le aree del Nord-Ovest risultano maggiormente colpite dai tagli registrando un -10% di diminuzione tra il 2012 e il 2014.

Graf. 2 – Dinamica delle vetture-Km erogate solo in ambito urbano e prevalentemente urbano - Analisi dimensionale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 3 – Dinamica delle vetture-Km erogate solo in ambito extra-urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2009-2014; base 2009=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2014 la domanda di trasporto pubblico locale, definita nella presente analisi in termini di **passengeri trasportati**, registra a livello medio nazionale un leggero aumento rispetto al 2013, +0,81%. A fronte di questo lieve aumento della domanda vi è un andamento negli anni comunque decrescente che ha fatto registrare dal 2009 al 2014 una diminuzione pari a -6,27%. La domanda ha vissuto nel 2013 un minimo storico (-7%) risultato di un contesto generale economico in crisi ma anche conseguente all'ondata dei tagli che, oltre a produrre utili razionalizzazioni ed ottimizzazione dei programmi di esercizio, ha anche determinato eliminazioni di corse caratterizzate da buona frequentazione e un continuo calo della qualità dei servizi.

A livello territoriale (**Tab. 2**) solo il Nord, in decisa controtendenza, ha registrato tra il 2009 e il 2014 un aumento della domanda pari al 2,3% per il Nord-Ovest e al 2,73% per il Nord-Est. Mentre il primo però ha subito l'arresto degli anni di crisi 2012-2013 senza rialzarsi completamente, il Nord-Est, nonostante la diminuzione registrata negli anni 2012 e 2013 ha registrato da subito una buona ripresa con un +2,82% nonostante il taglio delle percorrenze registrato nel medesimo anno. Ciò a conferma di quanto dichiarato dalle stesse aziende circa l'attuazione di una riprogrammazione del servizio che ha permesso, a fronte di una diminuzione delle percorrenze, il mantenimento di un buon livello di servizio a beneficio dell'utenza. Le aree del Sud e delle Isole, nonostante negli anni abbiano registrato una riduzione più marcata rispetto alle altre aree, hanno avuto tra il 2013 e il 2014 un aumento della domanda pari al 2,86%. La domanda di trasporto nel Centro continua invece a calare con ritmi decisamente elevati.

Tab. 2 - Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – Var. %

Analisi territoriale	2009-2014	2012-2014	2013-2014
Nord-Ovest	2,30	-2,57	0,10
Nord-Est	2,73	3,25	2,82
Centro	-14,33	-7,48	-0,13
Sud e Isole	-10,61	-5,71	2,86
MEDIA NAZIONALE	-6,27	-3,86	0,81

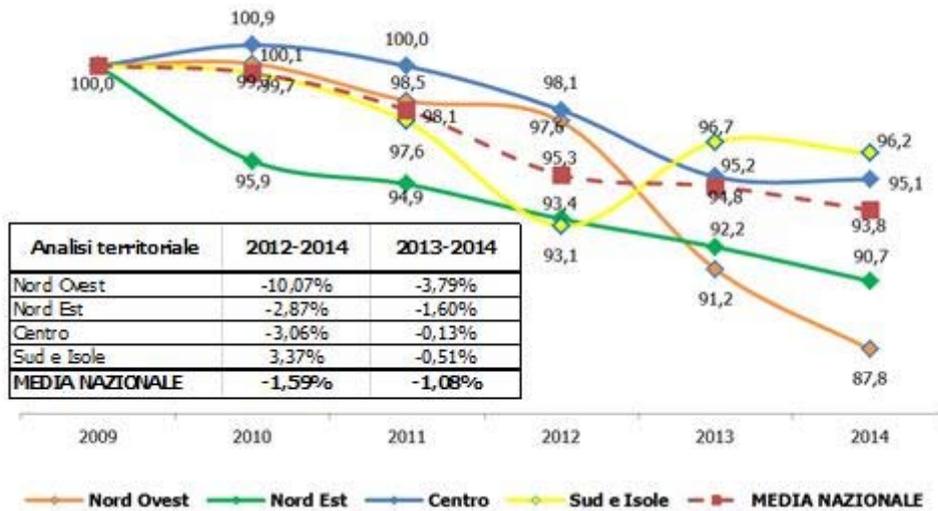
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Il debole aumento della domanda registrato a livello generale viene confermato anche in ambito urbano, +0,92% tra il 2013 e il 2014 (**Graf. 4**). Tale andamento è però ascrivibile quasi esclusivamente alle grandi città (+1,15%) che dalla loro parte hanno una domanda particolarmente elastica in funzione del contesto socio-economico e maggiormente anelastica rispetto alla qualità del servizio.

L'andamento della domanda per il solo servizio in ambito urbano (**Graf. 5**) risulta in linea con quanto osservato nel contesto generale (urbano ed extraurbano). A fronte di un leggero aumento della domanda tra il 2013 e il 2014 +0,92%, vi è stata tra il 2012 e il 2014 una diminuzione della domanda pari a -4,14%, più forte di quella riscontrata all'interno del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso (-3,86%).

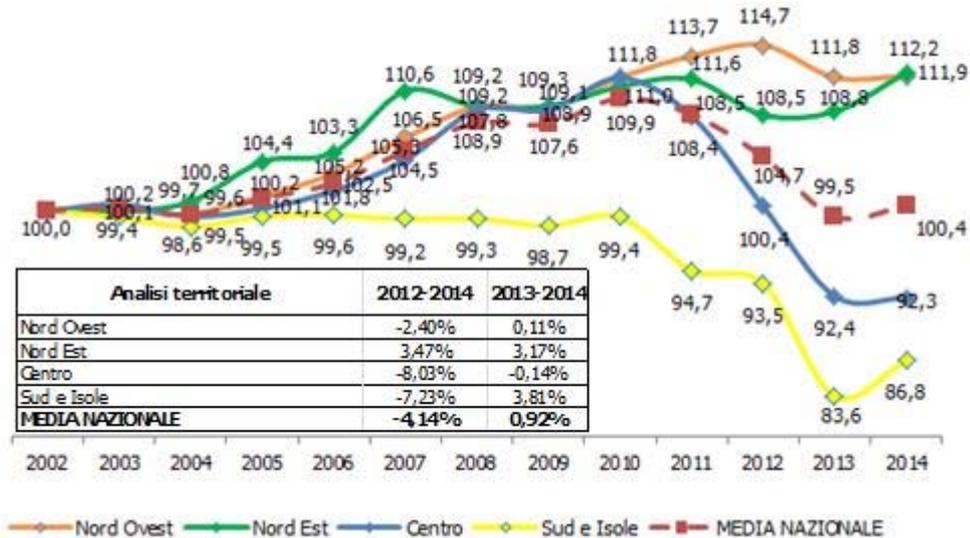
Il trasporto extra-urbano continua a mostrare una generalizzata tenuta (**Graf. 6**). Rispetto alla forte diminuzione registrata tra il 2012 e il 2014 nelle aree urbane (-4,14%) , il servizio extraurbano riesce a mantenere sostanzialmente costante la propria domanda (+0,01%) registrando una lieve diminuzione tra il 2013 e il 2014 (-0,59%).

Graf. 4 – Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano e prevalentemente urbano – analisi dimensionale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



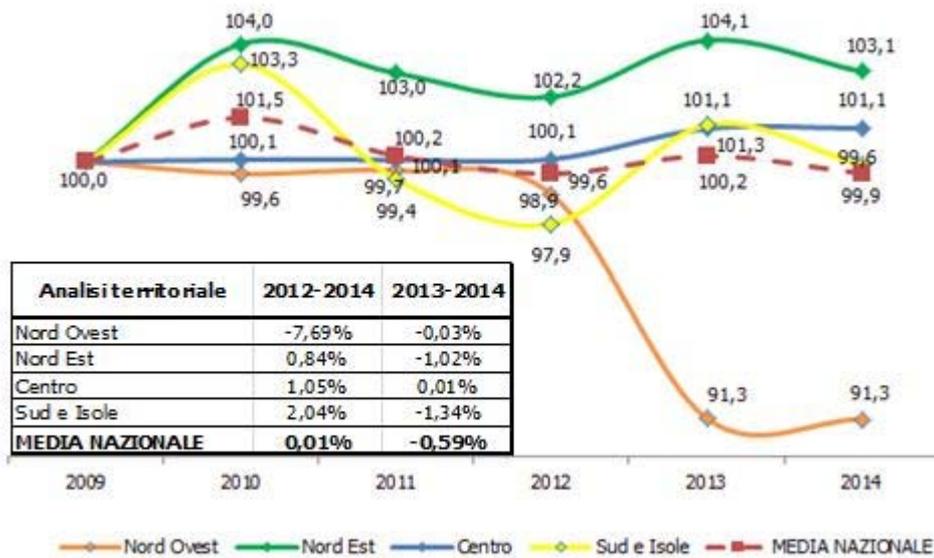
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 5 – Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano e prevalentemente urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 6 – Dinamica dei passeggeri trasportati solo in ambito extra-urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2009-2014; base 2009=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Quanto alla dimensione del **personale**, il settore del trasporto pubblico locale e regionale ha avviato ormai da anni un processo di razionalizzazione della forza lavoro. Tale politica viene confermata dall'analisi dell'andamento della forza media impiegata nelle aziende.

L'analisi territoriale (**Tab. 3**) evidenzia un calo maggiore della forza lavoro nelle aree del Sud e Isole e soprattutto del Centro dove si registra tra il 2012 e il 2014 una diminuzione (-7,25%) dovuta principalmente ad aziende di centri urbani che attraverso una riorganizzazione del proprio assetto societario hanno favorito la mobilità di personale verso società a supporto dell'azienda stessa o non hanno riconfermato figure professionali a tempo determinato. Nonostante l'applicazione di processi di razionalizzazione della forza lavoro, le politiche occupazionali intraprese dalle aziende sono state negli anni dettate sempre dal principio di mantenimento dei livelli occupazionali prediligendo pertanto esclusivamente azioni quali incentivi all'esodo, blocco del turnover ed in alcuni casi, anche se limitati, al ricorso alla cassa integrazione in deroga.

Tab. 3 - Dinamica degli addetti in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – Var. %

Analisi territoriale	2009-2014	2012-2014	2013-2014
Nord-Ovest	-6,66	-0,81	-0,36
Nord-Est	-5,25	-0,48	0,70
Centro	-13,84	-7,25	-3,72
Sud e Isole	-11,59	-2,84	-0,45
MEDIA NAZIONALE	-9,10	-3,09	-1,16

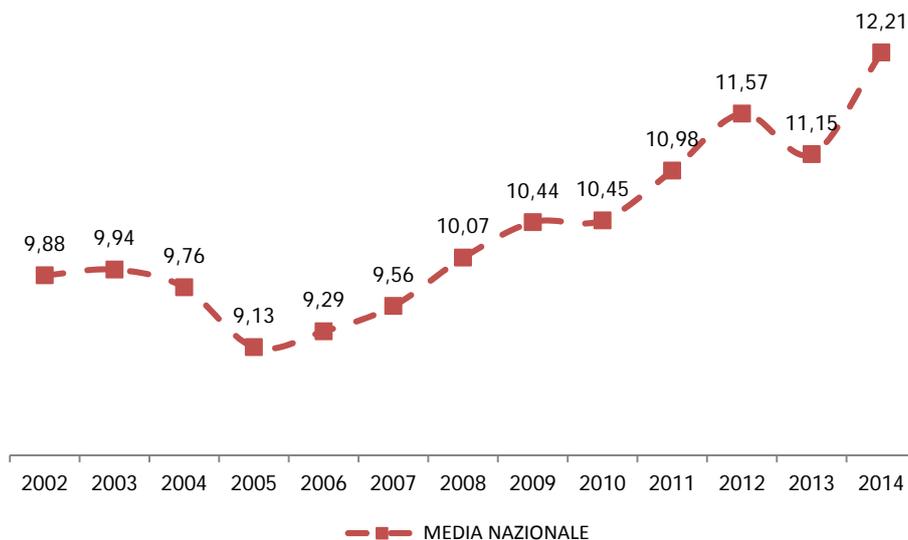
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

L'analisi dell'andamento dei **mezzi di trasporto** di per sé non è un buon indicatore del livello di servizio. Il dato infatti non può non essere valutato parallelamente all'età media del parco mezzi. Quest'ultima infatti non incide esclusivamente sull'impatto ambientale e sulla qualità del servizio ma soprattutto sui costi che le aziende devono sostenere al fine di garantire un buon servizio. Un autobus vecchio comporta maggiori costi di manutenzione, una maggiore probabilità di rottura e spesso una resa di produttività minore.

A fronte di un leggero aumento del parco mezzi nel 2013 e nel 2014 rispetto al 2012 non vi è una corrispettiva diminuzione dell'età media. Infatti, dal **Graf. 7** si evince che dopo un piccolo arresto dell'aumento dell'età media del parco mezzi tra il 2012 e il 2013, l'invecchiamento degli autobus prosegue, passando a livello nazionale da 11,15 a 12,21 anni di età, un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni.

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

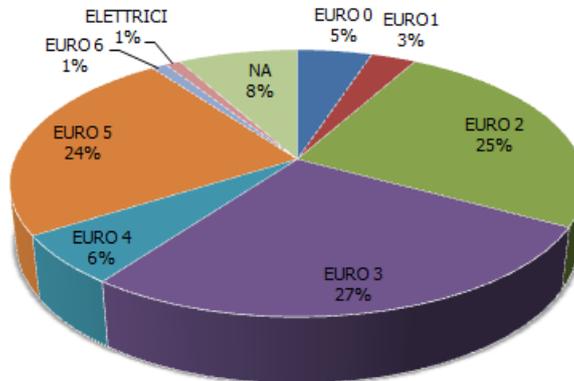
Graf. 7 – Evoluzione dell'età media degli autobus (2002-2014; anni)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED

Nonostante l'invecchiamento del parco mezzi, il rinnovo della flotta avvenuto principalmente nelle aree urbane, ha permesso comunque un miglioramento delle caratteristiche del parco mezzi per classi di livello di emissione. Il 30% del parco risulta essere costituito da mezzi ecologici Euro 4 e Euro 5 (**Graf. 8**). Il dato relativo alla percentuale di mezzi di classe 0, seppur basso (5% del totale), desta non poche preoccupazioni tenuto conto che, come stabilito nella Legge di Stabilità 2015, a decorrere dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale, vi sarà il divieto di circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche anti inquinamento Euro 0.

Graf. 8 – Ripartizione percentuale del parco urbano ed extra-urbano per livelli di emissione (2014; valori percentuali)



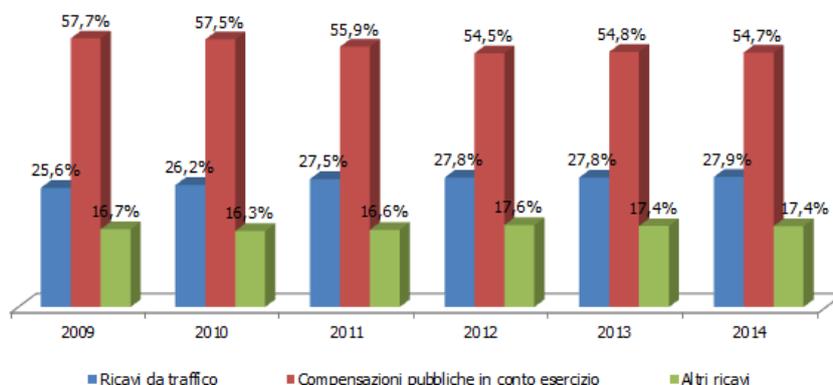
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED

2.2. I dati economici

Dinanzi ad una significativa e continua contrazione dei contributi pubblici, le Regioni e gli Enti Locali hanno cercato, per quanto possibile, di attutire le minori entrate attraverso l'aumento delle tariffe. Tale processo è ben evidente nel **Graf. 9** raffigurante l'evoluzione del peso delle diverse voci di ricavo sul totale valore della produzione. L'analisi della struttura dei **ricavi** delle unità del campione esaminate fa emergere che il peso dei ricavi da traffico sul totale è in continua crescita, nel 2014 costituisce circa il 28% dei ricavi totali contro un 25,6% registrato nel 2009.

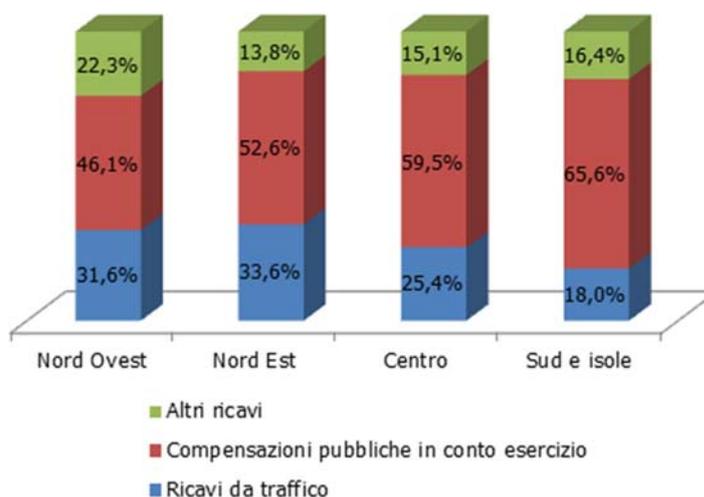
La scomposizione territoriale e dimensionale dell'analisi della struttura dei ricavi evidenzia accentuate sperequazioni tra le diverse aree del Paese (**Graf. 10**).

Graf. 9 – Evoluzione della ripartizione dei ricavi urbano + extra-urbano (2009-2014; % su totale valore della produzione)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 10 – La ripartizione dei ricavi urbano + extra-urbano – analisi territoriale (2014; % su totale valore della produzione)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Le variazioni registrate tra il 2012 e il 2013 e tra il 2013 e il 2014 delle diverse voci di ricavo risultano abbastanza tenui. A livello generale si registra una inversione di tendenza tra il 2013 e il 2014, dopo una leggera diminuzione del valore della produzione e delle compensazioni registrata tra il 2012 e il 2013, vi è un leggero aumento delle stesse tra il 2013 e il 2014.

L'analisi del solo servizio urbano e prevalentemente urbano evidenzia una crescita, tra il 2013 e il 2014, dell'1,09% del valore della produzione e dell'1,20% dei ricavi da traffico, minore l'aumento delle compensazioni che registrano un +0,44%. La crescita delle diverse voci di ricavo risulta maggiore nelle grandi città rispetto alle altre tipologie di centri abitati.

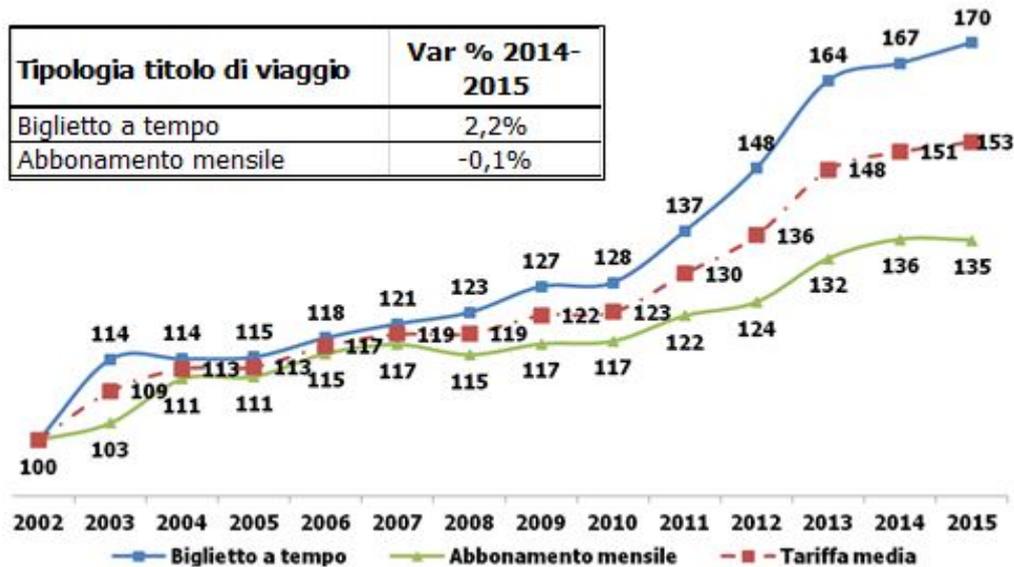
Passando all'analisi delle **tariffe**, nel **Graf. 11** viene riportata la serie storica del prezzo medio dei titoli di viaggio sopra citati in ambito urbano insieme all'andamento della tariffa media calcolata come media pesata tra i due titoli di viaggio.

La strada del risanamento e dello sviluppo aziendale intrapresa negli ultimi anni dalle imprese di trasporto pubblico locale non poteva avviarsi senza le opportune rivisitazioni dei sistemi tariffari. In risposta alla contrazione delle risorse pubbliche destinate al settore, le amministrazioni pubbliche hanno attuato manovre tariffarie volte ad aumentare la copertura dei costi attraverso i ricavi tariffari.

Tra il 2002 e il 2015 si registra pertanto un aumento del 70% del biglietto a tempo e del 35% dell'abbonamento mensile con una crescita media del 53%.

Nell'aumento del prezzo delle due tipologie di titolo di viaggio si riscontra un ritmo di crescita più sostenuto del biglietto a tempo rispetto a quello dell'abbonamento mensile. Ciò dimostra una tendenza delle aziende alla definizione di offerte tariffarie finalizzate alla fidelizzazione della clientela attraverso forme di abbonamento comunque più vantaggiose. Ciò spiega anche l'arresto dell'aumento del prezzo degli abbonamenti che viene registrato tra il 2014 e il 2015, arresto che non si verifica per il biglietto a tempo che continua a crescere del 2,2%.

Graf. 11 – L'evoluzione delle tariffe in ambito urbano (2002- ottobre 2015; % e numeri indici)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

L'arresto e anzi la leggera diminuzione del prezzo medio dell'abbonamento è dovuto soprattutto alle aree del Nord-Est e del Sud e Isole. Nel primo caso, con l'introduzione di un sistema di integrazione tariffaria si è avuto una conseguente omogeneizzazione dei prezzi tra le diverse realtà tendenti al prezzo più basso applicato, nel secondo caso la Regione Campania ha introdotto un sistema tariffario aziendale parallelo a quello preesistente integrato, limitandone l'ambito di applicazione ma diminuendone il prezzo.

Dal calcolo del prezzo medio del biglietto a tempo e dell'abbonamento mensile ripartito per dimensione delle città si evince che il prezzo del biglietto applicato nelle grandi aree metropolitane (1,43€), risulta superiore alla media nazionale (1,39€). Il 92% delle aziende esaminate si posiziona ormai su un prezzo del biglietto a tempo superiore ad 1 Euro a differenza del 2010 dove le aziende con tali livelli delle tariffe risultavano soltanto il 31% del totale.

A differenza del servizio urbano, le tariffe in ambito extraurbano si differenziano per fasce chilometriche e per zone e non per minuti di validità. Il confronto perciò risulta più complesso in quanto è difficile normalizzare prezzi afferenti a fasce chilometriche con caratteristiche e ampiezze diverse. Per un confronto sono state selezionate le fasce chilometriche più comuni: da 1 a 6 km, da 20 a 30 km e da 50 a 60 km cercando di far rientrare le aziende in tali categorie.

Per quanto riguarda il biglietto, la tariffa media risulta essere, per la fascia 1-6 km, pari a 1,34 euro registrando un aumento rispetto al 2014 pari a quasi il 3%. Per le fasce 20-30 km e 50-60 la crescita del prezzo del biglietto tra il 2014 e il 2015 risulta inferiore, +2,1% per spostamenti tra i 20 e i 30 km e + 1,6% tra i 50 e i 60 km. A livello territoriale si riscontra un aumento maggiore nel Sud e Isole rispetto alle altre aree territoriali, aumento che ha permesso loro di allinearsi sui livelli tariffari già applicati all'interno delle aziende appartenenti alle altre aree territoriali.

In linea con quanto già riscontrato in ambito urbano, l'andamento del prezzo dell'abbonamento si discosta da quello del biglietto a tempo. La variazione tra il 2014 e il 2015 del prezzo dell'abbonamento risulta minima e priva di una tendenza generalizzata. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze tra le diverse aree.

Per ciò che riguarda i **costi**, tra il 2009 e il 2014 a livello medio nazionale le aziende di trasporto pubblico locale registrano un trend decrescente, seppur lieve, per due voci: i costi per materie prime e i costi per il personale (**Tab. 4**). Se la contrazione dei costi per materie prime è stata conseguente a fattori esogeni alle aziende, ossia alla diminuzione del prezzo del carburante (gasolio e GPL) registrata a partire dal 2014, la seconda è stata frutto della capacità imprenditoriale delle aziende a razionalizzare le spese in un quadro generale di efficientamento del servizio.

Tab. 4 – Evoluzione dei costi della produzione (2002-2012; numeri indice e percentuali)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var% 2013-2014
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	100	108	114	123	119	118	-0,6
Costi per servizi	100	95	93	93	90	91	0,8
Ammortamenti e svalutazioni	100	128	102	111	107	109	1,2
Costi operativi	100	101	100	102	103	104	0,7
Costi per il personale	100	101	100	98	96	95	-0,9
<i>Totale costi della produzione</i>	<i>100</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>103</i>	<i>101</i>	<i>101</i>	<i>-0,1</i>

Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

L'evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (**Tab. 5**) motiva la decrescita registrata per i costi per materie prime. Nell'ultimo biennio il prezzo del gasolio è diminuito del 18,1%, quello del GPL di ben il 27,3%. Anche le assicurazioni registrano tra il 2013 e il 2015 un calo pari al 4,9%.

Tab. 5 - Evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (2002- Settembre 2015; numeri indice e percentuali)

	2002	2013	2014 settembre	2015 settembre	Var % 2014- 2015	Var % 2013-2015
Gasolio	100	194	189	159	-15,8	-18,1
GPL	100	155	146	113	-23,0	-27,3
Lubrificanti	100	157	159	159	0,0	1,3
Manutenzioni e riparazioni	100	144	147	149	1,3	3,5
Assicurazioni	100	139	135	132	-1,9	-4,9
Pneumatici	100	124	125	124	-0,6	0,0

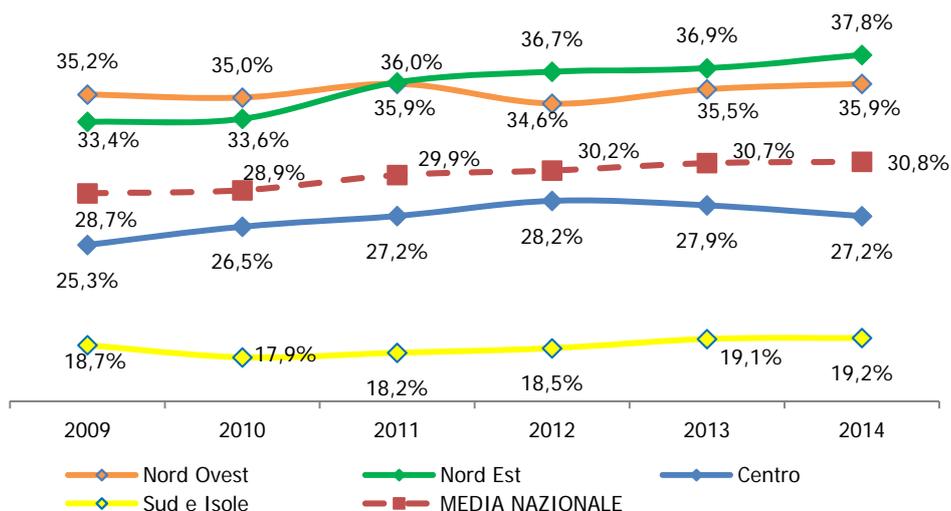
Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT e Statistiche per l'energia MISE

2.3. Le evidenze dall'analisi gestionale

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale rimane, per il settore, l'indicatore capace di sintetizzare l'efficacia-efficienza degli operatori. L'aumento della copertura dei costi attraverso i ricavi da traffico rafforza la natura imprenditoriale delle aziende consentendole di essere più forti e competitive sul mercato. Non è immaginabile pensare di percorrere le vie del risanamento e dello sviluppo senza però opportune rivisitazioni dei sistemi tariffari. A tal fine, negli ultimi anni, le amministrazioni pubbliche hanno permesso aumenti tariffari che hanno portato leggeri miglioramenti di tale rapporto anche se, a livello medio nazionale, si è ancora al di sotto del livello obiettivo fissato nel D.Lgs n.422/1997 pari al 35%.

Il dato medio pari a 30,8% è il risultato di una forte disomogeneità a livello territoriale, mentre il Nord ha da anni raggiunto e superato l'obiettivo del 35%, le aree del Centro e delle Sud e le Isole si attestano su livelli molto più bassi. Nel Centro si raggiunge il 27,2% di copertura dei costi, nel Sud e nelle Isole solo un 19,2% (Graf. 12).

Graf. 12 - Il rapporto ricavi da traffico / costi operativi urbano + extra-urbano (2009-2014; %)



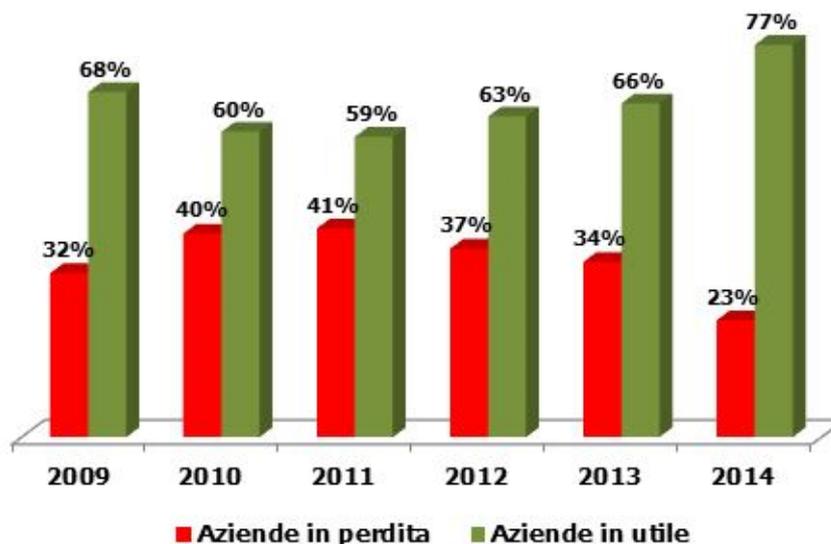
Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Negli ultimi anni si registra un assestamento del valore aggiunto, indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza, espresso come differenza tra valore della produzione e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi). Il medesimo andamento viene riscontrato per l'indicatore del margine operativo lordo che rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento operativo di un'azienda. Il margine operativo netto, espresso come differenza tra margine operativo lordo e ammortamenti, a partire dal 2013, torna positivo.

Il 2014 si dimostra un anno di consolidamento dei positivi risultati economici e gestionali raggiunti negli ultimi anni dalle aziende di trasporto pubblico locale. Il 77% delle aziende del

campione chiude l'esercizio 2014 in utile rispetto ad una percentuale del 66% registrata nel 2013 (Graf. 13).

Graf. 13 - Evoluzione risultato d'esercizio (2009-2014; % aziende)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Il dato risulta ancora più significativo se contestualizzato con la difficile situazione economica, sia generale che specifica del settore del trasporto pubblico locale. Parte del risultato è da imputare al favorevole andamento del mercato che ha consentito un risparmio per l'acquisto delle materie prime, come il carburante, ma fondamentali sono state le manovre tariffarie attuate negli ultimi anni e gli sforzi delle aziende, in periodi di scarsità di risorse, volti ad avviare processi di razionalizzazione e ottimizzazione delle attività e dei servizi.

E' da sottolineare, inoltre, che del totale delle perdite registrate nel 2014 dalle aziende del campione, il 74% proviene dalle aziende del Centro, prevalentemente dall'azienda ATAC di Roma (Tab. 6). Nelle aree del Nord Ovest e del Nord Est vi è una maggiore entità dei risultati positivi, gli utili d'esercizio risultano infatti in larga misura superiori alle perdite d'esercizio, a differenza di quanto avviene nel Centro e nel Sud e nelle Isole. La perdita media del campione risulta pari a -144 milioni di euro.

Tab. 6 - Ripartizione territoriale delle aziende per risultato di esercizio – Anno 2014

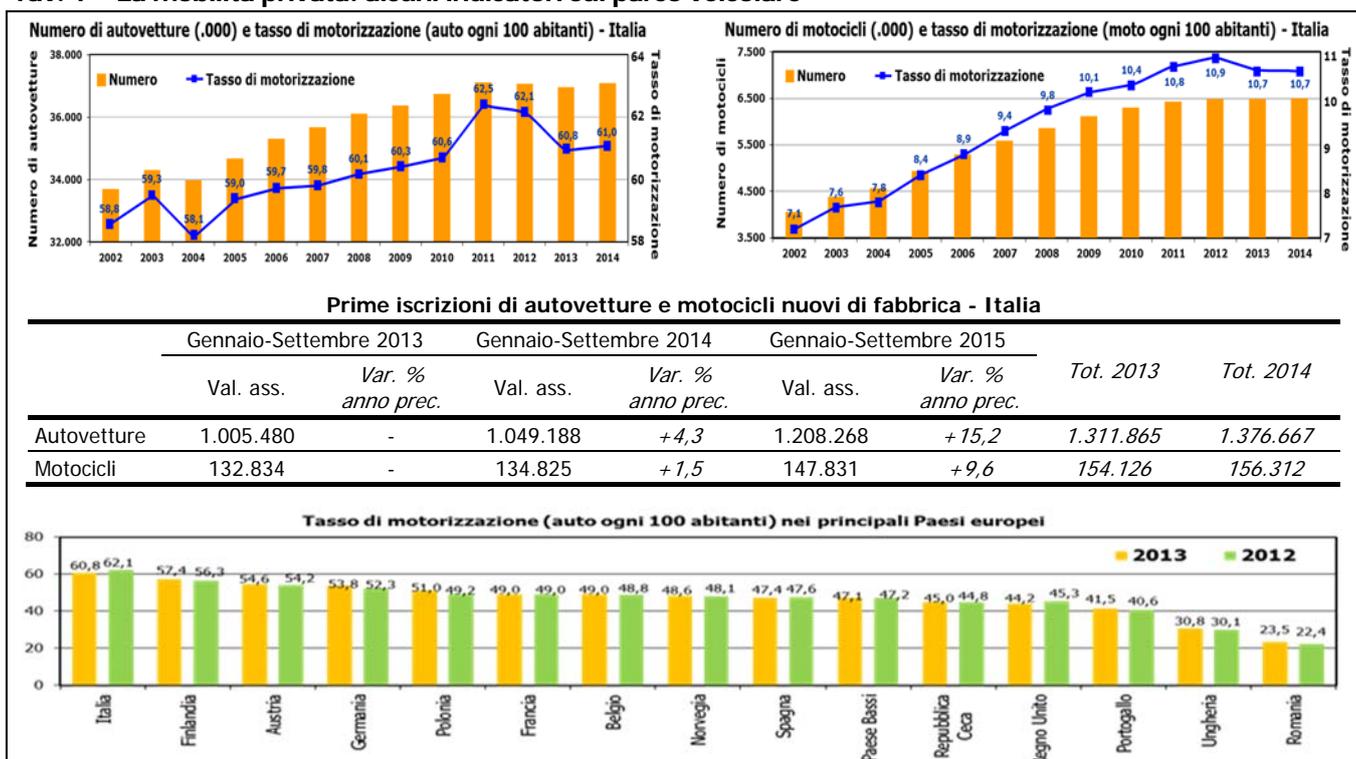
	Aziende in utile al 31/12/2014	Totale utile al 31/12/2014	Aziende in perdita al 31/12/2014	Totale perdita al 31/12/2014	Differenza tra utile e perdita
Nord-Ovest	13	15.757.823	3	-2.179.132	13.578.691
Nord-Est	13	28.967.665	1	-3.967.774	24.999.891
Centro	6	708.338	3	-142.758.462	-142.050.124
Sud e Isole	15	4.516.590	7	-44.868.606	-40.352.016
Media nazionale	47	49.950.416	14	-193.773.974	-143.823.558

Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

3. L'auto riaccende i motori (*Il focus sulla mobilità privata*)

Dopo due anni di contrazione il parco auto italiano riprende a crescere nel 2014, sia in termini assoluti (si ritorna sopra quota 37 milioni di autovetture), sia in termini di tasso di motorizzazione (61 auto per 100 abitanti contro i 60,8 del 2013) (**Tav. 1**).

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



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

È soprattutto mercato del nuovo a sostenere questa nuova fase di ampliamento del parco veicolare privato; infatti nel 2014 le prime iscrizioni di auto nuove di fabbrica sono state 1,377 milioni, circa 65 mila in più rispetto al 2013 (+5%), determinando un saldo iscrizioni-radiazioni positivo. Analizzando inoltre il numero di immatricolazioni realizzate nei primi 9 mesi del 2015, in crescita del +15,2% rispetto allo stesso periodo del 2014, e facendo una proiezione a fine anno è verosimile stimare il superamento, e di molto, della soglia del milione e mezzo (circa 250 mila auto in più rispetto al 2013).

Ciò detto è tuttavia la stessa ACI che nel presentare i risultati del 2014 certifica un'ulteriore crescita dell'età media del parco auto italiano, che ormai si avvicina alla soglia dei 10 anni (9 anni e 11 mesi per l'esattezza).

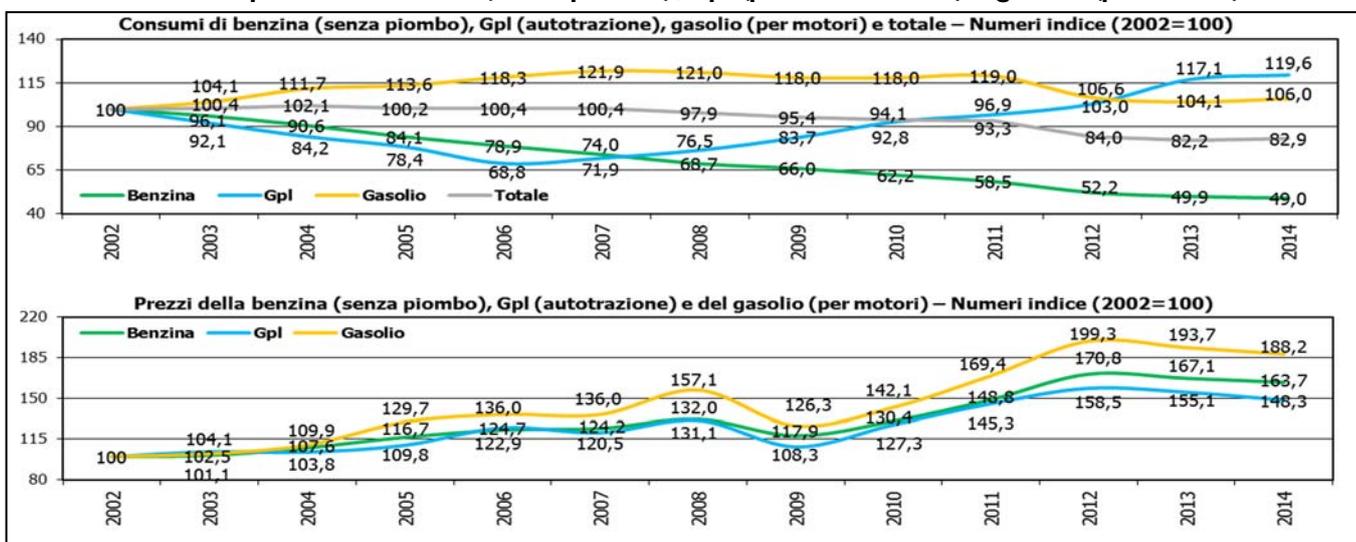
Allargando adesso lo sguardo al contesto europeo, disponendo tuttavia di dati che si fermano al 2013, l'Italia rimane il Paese con il più alto rapporto autovetture su abitanti, anche se la forbice che divide la Penisola con gli altri Stati europei diminuisce; ad esempio, nel confronto con la Germania si passa da +9,8 auto ogni 100 abitanti a "favore" dell'Italia a +7.

Per le due ruote motorizzate la ripresa appare più graduale almeno nel confronto con le autovetture. Il 2014 rispetto al 2013 non si caratterizza, infatti, per numeri in decisa crescita, il parco mezzi totale rimane sostanzialmente stabile (pur superando il tetto dei 6,5 milioni l'incremento si ferma a +0,37%), così come il numero di motocicli nuovi di fabbrica immatricolati: 156.312 nel 2014 e +1,42% rispetto all'anno precedente. Qualche segnale di maggiore dinamicità viene invece dai primi 9 mesi del 2015, nei quali si sono immatricolati quasi 150mila veicoli, vale a dire il 9,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

A spingere la ripresa del mercato dell'auto è senza dubbio l'uscita dell'Italia dalla crisi economica, la crescita della fiducia dei consumatori, ma anche un significativo raffreddamento dei costi ordinari di gestione delle "quattro ruote", dal costo del carburante a quello dell'assicurazione.

Partendo dai dati sul carburante nella **Tav. 2** si nota chiaramente come il prezzo sia in continua discesa dal 2012, soprattutto grazie al raffreddamento del costo del petrolio sui mercati internazionali, anche se ancora particolarmente lontano dai livelli pre-crisi. In termini di numeri indice, ad esempio per il gasolio per motori si registra una contrazione negli ultimi due anni monitorati di 5,5 punti, che diventano 6,8 nel caso del Gpl per autotrazione.

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



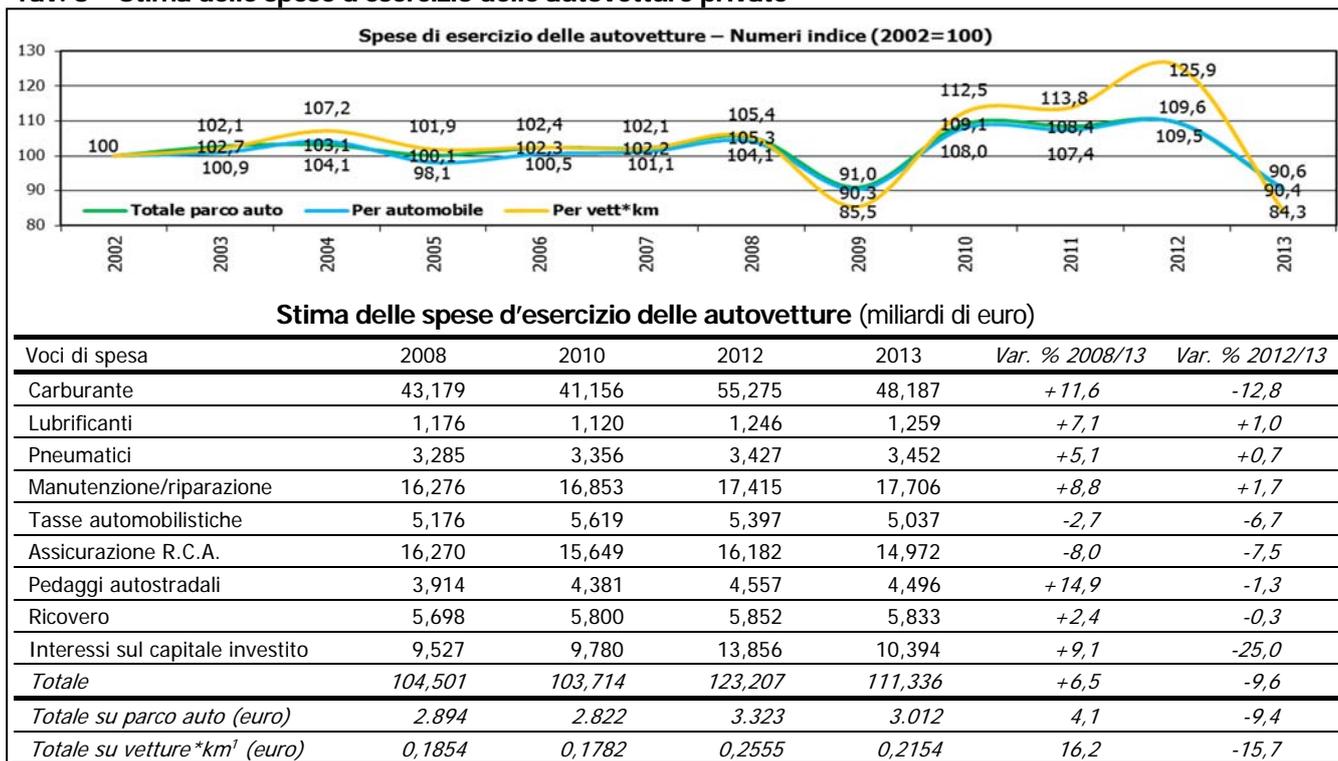
* Il dato riferito al 2014 è stimato partendo dai valori medi mensili

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Sul versante dei consumi si osserva una dinamica temporale caratterizzata dalla continuità della crescita del Gpl (dal 2006 in poi) e della diminuzione della benzina (addirittura dal 2002), nonché dalla ripresa del gasolio dopo 2 anni di contrazione. Nel complesso i consumi di carburante seguono l'andamento del gasolio, rappresentando quest'ultimo oltre il 70% dei consumi totali.

Anche i dati del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti certificano il calo dei prezzi del carburante, anzi questa voce è individuata come una delle principali cause della significativa diminuzione delle spese di esercizio delle autovetture. Infatti, nel confronto tra il 2012 ed il 2013 la contrazione della spesa degli italiani per il carburante raggiunge quasi i 13 punti percentuali, pur rimanendo sopra i livelli pre-crisi (**Tav. 3**).

Tav. 3 – Stima delle spese d'esercizio delle autovetture private



¹ Coefficiente di riempimento delle autovetture pari a 1,2.

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

In decisa discesa anche altre voci di costo, dalle tasse automobilistiche (-6,7%), all'assicurazione R.C.A. (-7,5%), agli interessi sul capitale investito (-25%). Nel complesso gli italiani per le proprie auto hanno speso nel 2013 il 9,6% in meno rispetto all'anno precedente.

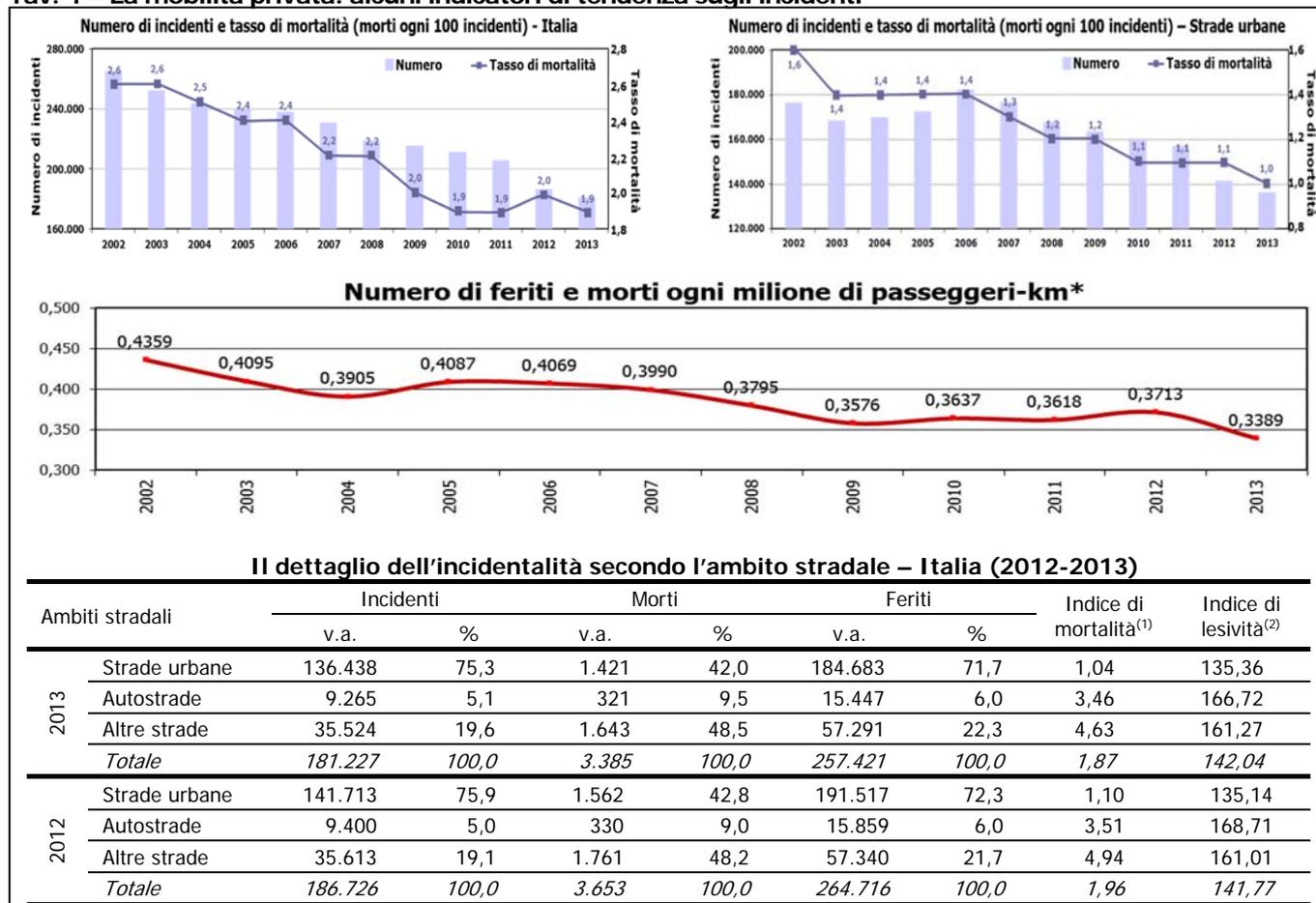
Considerando ora il rapporto tra spese e automobili le conclusioni non cambiano (il costo per mantenere un'autovettura è diminuito del 9,4%, passando dai 3.323 euro del 2012 a poco più di 3.200 euro del 2013), anzi assumono connotati ancora più marcati se i costi sono rapportati al totale delle vett*km; infatti il calo in questo caso supera i 15 punti percentuali.

Passando ora ai dati sull'incidentalità, purtroppo ancora fermi al 2013, dalla loro elaborazione si distinguono tendenze in chiaroscuro (**Tav. 4**).

Infatti se è vero che continua a diminuire il numero totale di incidenti (dai 186 milia circa del 2012 ai 181 mila del 2013), così come il numero di morti e di feriti, sia in termini assoluti (da 3.653 a 3.385 morti e da 264.716 a 257.421 feriti), sia in rapporto ai passeggeri-km (da 0,3713 a 0,3389), allo stesso tempo è anche vero che l'indice di mortalità ormai da diversi

anni si attesta su valori attorno all'1,9-2 morti ogni cento incidenti (lo stesso indice di lesività non presenta significative variazioni), evidenziando quindi la necessità di investire in nuove misure di sicurezza, in particolare di quella passiva, ovvero in dispositivi e sistemi il cui scopo è quello di diminuire le conseguenze negative dell'incidente.

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



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

⁽¹⁾ Numero di morti ogni 100 incidenti; ⁽²⁾ Numero di feriti ogni 100 incidenti

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

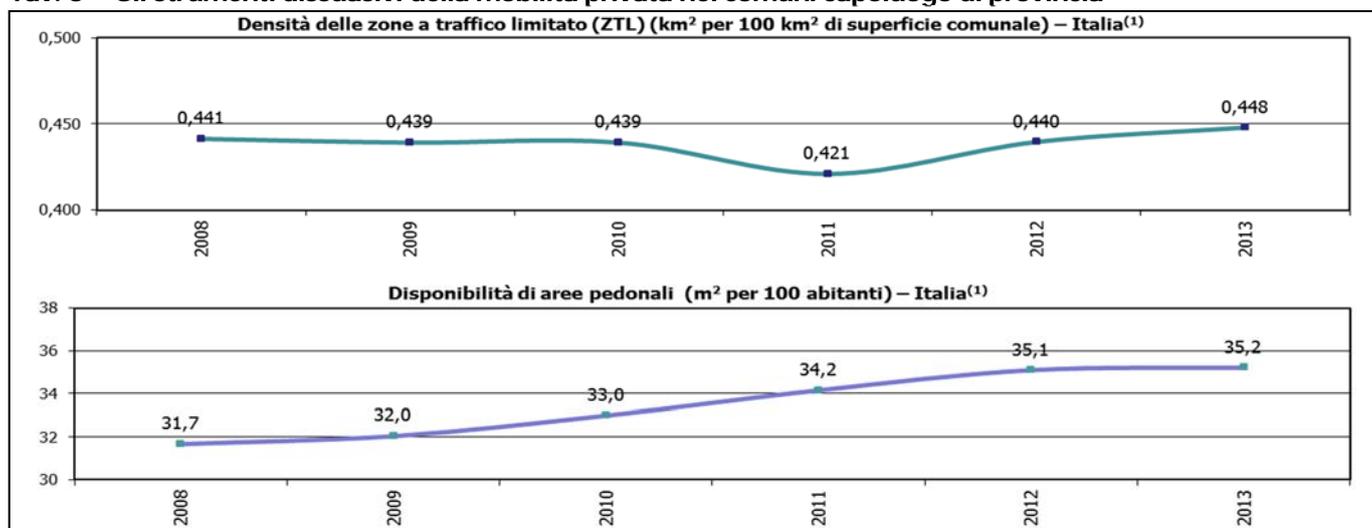
Risultati molto simili si hanno anche spezzettando i dati per tipologia di strada: tutti i dati in termini assoluti presentano un andamento decrescente nel confronto tra il 2012 ed il 2013. Inoltre le strade urbane continuano ad essere quelle dove si registra buona parte degli incidenti (il 75% circa del totale), mentre le "altre strade" (ovvero quelle diverse dalle urbane e dalle autostrade) sono le più pericolose in termini di conseguenze dell'incidente: tasso di mortalità paria 4,63 (1,04 per le strade urbane) e tasso di lesività pari a 161,27.

Passando ai principali strumenti di dissuasione all'uso di veicoli motorizzati e di incentivazione di forme di mobilità alternativa, i dati Istat dell'Osservatorio ambientale sulle città (anche in questo caso fermi al 2013) indicano una continuità nel trend di diffusione, seppure con ritmi meno intensi rispetto al passato.

Infatti, partendo dai primi e in particolare dalle zone a traffico limitato (ZTL) e dalle aree pedonali, emerge come per entrambi il 2013 rappresenti un ulteriore anno di crescita, con indicatori che raggiungono il loro valore massimo dal 2008 ad oggi: nel caso delle ZTL si raggiungono i 0,448 km² ogni 100 km² di superficie comunale (nel 2012 erano 0,44 km²), nel caso delle aree pedonali i 35,2 m² ogni 100 abitanti (35,1 m² nel 2012) (**Tav. 5**).

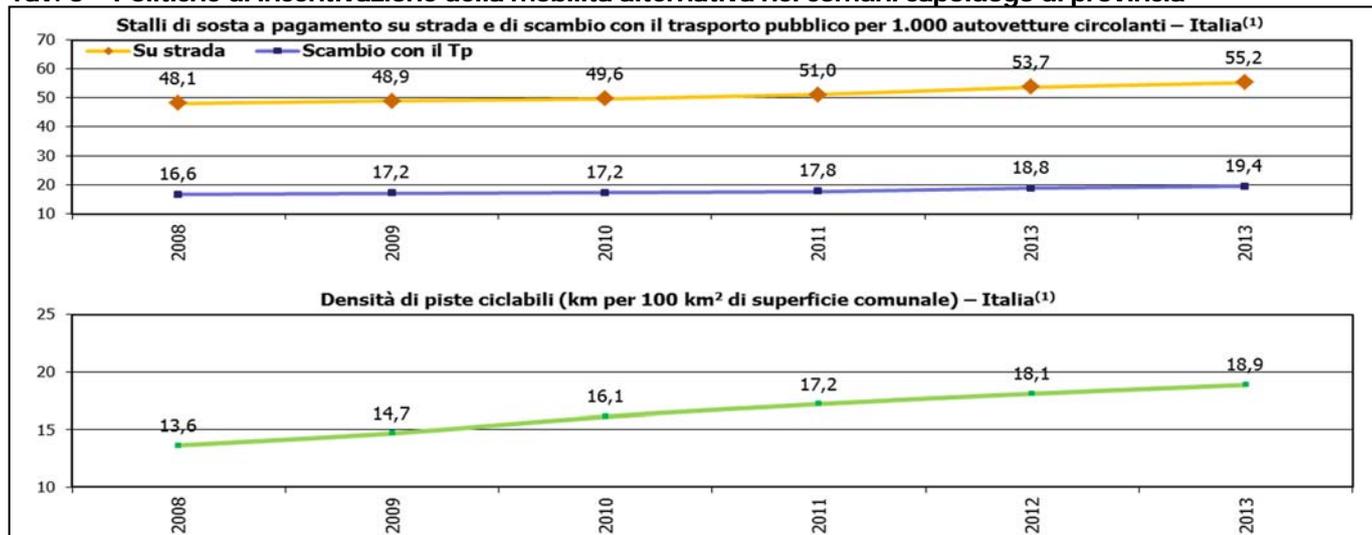
In crescita, come detto, anche gli strumenti di incentivazione della mobilità "sostenibile", dal numero di stalli di sosta, siano essi a pagamento su strada (dai 53,7 per 1.000 autovetture del 2012 ai 55,2 del 2013) che di interscambio con il trasporto pubblico (da 18,8 a 19,4), alla densità delle piste ciclabili (da 18,1 km ogni 100 km² di superficie comunale a 18,9) (**Tav. 6**).

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



⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.
Fonte: Istat

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



⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.
Fonte: Istat

4. Un futuro “in cerca di autore” (*Gli scenari di evoluzione del Tpl*)

Con l'obiettivo di raccogliere idee e suggerimenti per rivedere in profondità le politiche del trasporto pubblico locale in Italia, e per capire meglio lungo quali prospettive esso si muove, nel 2014 (mesi di aprile e di maggio) era stata effettuata un'indagine quali-quantitativa sugli scenari di evoluzione del settore, coinvolgendo un panel qualificato di aziende, istituzioni ed esperti.

Nel corso del 2015, tra fine settembre e ottobre, si è deciso di replicare l'indagine, tornando su alcuni dei temi-chiave allora affrontati – al fine di apprezzare eventuali modifiche nei giudizi e nelle previsioni di scenario – e proponendone di nuovi per il confronto e l'approfondimento. Il panel ha coinvolto complessivamente 25 qualificati interlocutori (quasi tutti ai livelli apicali dell'organizzazione rappresentata), di cui 6 di riferimento istituzionale (Ministero Infrastrutture, Commissione Trasporti della Camera, Antitrust, Federmobilità, una Regione, un Comune metropolitano), 11 di riferimento aziendale (aziende urbane ed extra-urbane associate ad Asstra ed Anav, cui si è aggiunto l'operatore ferroviario nazionale), 4 di riferimento sindacale e dell'associazionismo ambientale, 3 esperti del mondo accademico e un giornalista. Il panel del 2014 era costituito ugualmente da 25 intervistati, 17 dei quali hanno partecipato anche al panel 2015. Come per l'indagine dello scorso anno, è stata somministrata una griglia tematica di discussione con domande semi-strutturate, attraverso colloqui diretti *face-to-face* telefonici. In alcuni casi la scheda è stata compilata (compresi i commenti) senza il colloquio diretto⁴.

Gli argomenti oggetto della nuova intervista sono stati sette, di cui i primi 5 già contenuti nel panel del 2014 (a volte con una formulazione delle domande simile, ma non perfettamente uguale), oltre ad una domanda conclusiva sulle tre maggiori opportunità e le tre maggiori minacce per il futuro del settore:

1. la previsione sull'andamento futuro del mercato del Tpl;
2. la valutazione sull'attuazione, attuale e in prospettiva, delle linee-chiave di riforma del Tpl (ex D.lgs. 422/1997): liberalizzazione, pianificazione, efficienza aziendale, decentramento;
3. la valutazione sulle misure contenute nelle proposte di riforma del Tpl, in particolare nelle recenti bozze del DDL di iniziativa governativa;
4. la valutazione sui vincoli che impediscono al Tpl un pieno ed efficiente sviluppo;
5. l'incidenza futura di alcuni potenziali *driver* di cambiamento per il settore (processi di aggregazione dell'offerta, internazionalizzazione, cambiamenti tecnologici, ecc.);
6. il giudizio sui processi di aggregazione e di crescita delle aziende e, contestualmente, dei bacini di affidamento dei servizi;
7. la valutazione sull'operato dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il primo tema affrontato dal panel ha dunque riguardato le **previsioni di mercato** per i tre segmenti del trasporto urbano (gomma e ferro), del trasporto extra-urbano su gomma e del trasporto ferroviario suburbano e regionale. I risultati delle interviste mostrano nel complesso un'intonazione moderatamente positiva del mercato sia per il breve che per il medio periodo (**Tabb. 1 e 2**).

⁴ Nel testo si riportano virgolettate alcune affermazioni degli intervistati. In alcuni casi si tratta di frasi tratte dalle schede compilate dagli intervistati stessi, in altri casi si tratta di una trascrizione (in sintesi) fatta dagli intervistatori.

Tab. 1 – Variazione dei passeggeri nel breve periodo (1 anno) – Numero di risposte e percentuali (Val. % - 2014 e 2015)

	Molto positiva			Positiva			Stabile			Negativa			Molto negativa		
	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %
TPL gomma urbano	0,0	0,0	-	52,4	36,4	-30,5	47,6	59,1	+24,2	0,0	4,5	-	0,0	0,0	-
TPL gomma extraurbano	10,0	4,5	-55,0	15,0	22,7	+51,3	45,0	63,6	+41,3	20,0	9,1	-54,5	0,0	0,0	-
Trasporto ferroviario suburbano e regionale	5,9	0,0	-100,0	23,5	35,0	+48,9	58,8	55,0	-6,5	11,8	10,0	-15,3	0,0	0,0	-

Sono considerati i soli questionari completi (22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario)

Fonte: elaborazioni Isfort

Tab. 2 – Variazione dei passeggeri nel medio periodo (2-3 anni) – Numero di risposte e percentuali (Val. % - 2014 e 2015)

	Molto positiva			Positiva			Stabile			Negativa			Molto negativa		
	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %
TPL gomma urbano	5,0	9,1	+82,0	70,0	50,0	-28,6	25,0	40,9	+63,6	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
TPL gomma extraurbano	10,0	4,5	-55,0	40,0	45,5	+13,8	50,0	40,9	-18,2	0,0	9,1	-	0,0	0,0	-
Trasporto ferroviario suburbano e regionale	18,8	0,0	-100,0	56,0	70,0	+25,0	12,5	20,0	+60,0	12,5	10,0	-20,0	0,0	0,0	-

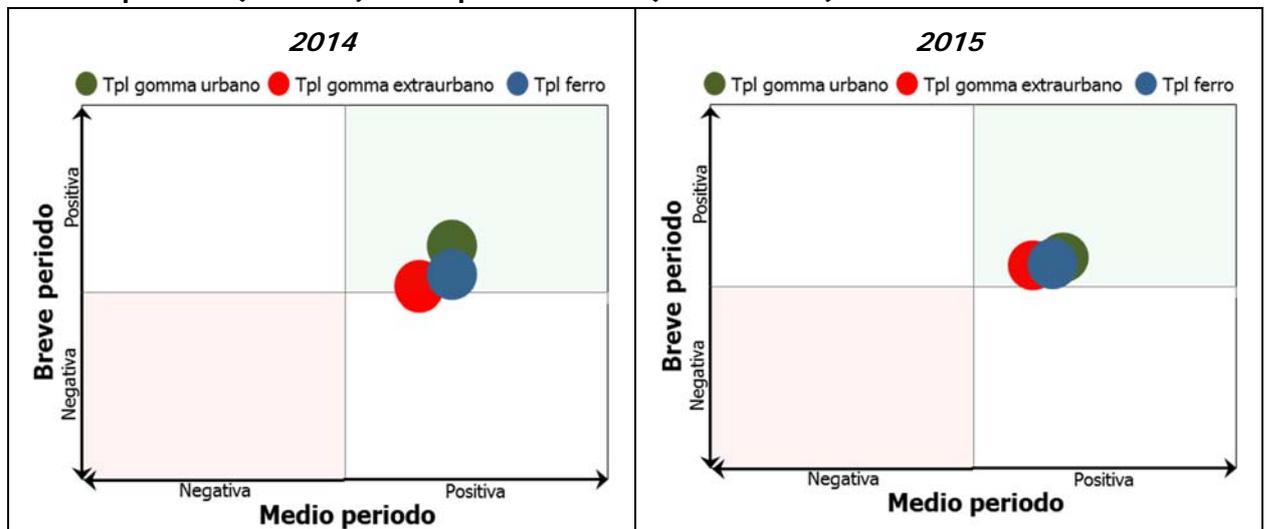
Sono considerati i soli questionari completi (22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario)

Fonte: elaborazioni Isfort

I due poli di risposta relativi alle previsioni di “stabilità” (variazione dei passeggeri trasportati non inferiore e non superiore) all’1% e di “crescita moderata” (tra il +1% e il +3%) attraggono circa il 90% delle previsioni in tutti e tre i comparti considerati. Qualche modulazione del quadro è tuttavia da evidenziare. Da un lato, infatti, lo scenario di trend positivo è percentualmente più rilevante nel medio periodo rispetto al breve; dall’altro lato il trasporto urbano e il trasporto ferroviario raccolgono prospettive migliori, e in misura non marginale, rispetto all’extra-urbano (di nuovo nel breve come nel medio periodo).

Nel confronto con lo scenario emerso dall’indagine del 2014, la positività del nuovo quadro non mostra alcuna accelerazione, come ci si poteva forse attendere; anzi per il segmento del trasporto urbano si è in presenza di un arretramento. Sono inoltre quasi del tutto scomparse le indicazioni di “crescita sostenuta” in particolare per il trasporto ferroviario. Nonostante le buone performance del settore registrate nel 2014, come attestano sia i dati dell’Osservatorio “Audimob (lato domanda) sia i dati del monitoraggio sulle aziende del trasporto pubblico (lato offerta), prevale tra gli opinion leader un atteggiamento di prudenza nelle valutazioni per il futuro, valutazioni che restano ampiamente con segno più ma che sembrano “tagliare” gli eccessi di ottimismo e invitare ad una maggior prudenza (in particolare per il trasporto urbano su cui lo scorso anno si erano concentrate le previsioni positive). Questa maggiore prudenza sembra essere confermata anche dal tendenziale accorciamento delle distanze tra scenario a breve e scenario a medio periodo (**Fig. 1**). Si colgono insomma meno ragioni per sostenere una previsione di forte crescita del settore, sia nella gomma che nel ferro.

Fig. 1 – Il “posizionamento” dei segmenti del mercato del Tpl nel breve (1 anno) e medio periodo (2-3 anni)* – Le parole chiave (2015 e 2014)



* Il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall’assegnazione di un valore pari a 2 alle risposte «molto positiva», 1 «positiva», 0 «stabile», -1 «negativa», -2 «molto negativa». Sono considerati i soli questionari completi (16 su 25 per il 2014, 22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario per il 2015)

Fonte: elaborazioni Isfort

Nei commenti alle valutazioni espresse, gli intervistati rappresentano un pannello molto variegato di opinioni e considerazioni, talora anche in radicale contrasto tra loro, rispetto al quale si possono aggregare i fattori di spinta alla crescita del settore e, all’opposto, i fattori di freno.

Tra i fattori di spinta quattro dinamiche, tra quelle segnalate, appaiono di particolare rilevanza:

1. i segnali di ripresa della domanda e l'uscita dalla crisi (comunque incerta secondo alcuni) che rappresentano il motore principale del potenziale sviluppo del mercato del trasporto pubblico; alcuni intervistati hanno fatto riferimento ad una vera e propria "pressione della domanda" in particolare per il trasporto ferroviario;
2. la crescita delle aree metropolitane, bacino di domanda di grande rilevanza per il trasporto pubblico (mobilità interna e *city users*);
3. le politiche di mobilità sostenibile che pur con le note lentezze e contraddizioni, tuttavia tendono sempre di più a caratterizzare il governo del trasporto soprattutto negli ambiti urbani. Il riferimento in particolare è all'insieme delle misure dissuasive del traffico individuale che ovviamente incentivano in modo rilevante l'uso di mezzi pubblici;
4. una nuova offerta di servizi, anche attraverso l'ingresso di nuovi operatori privati, che si sta affermando con successo soprattutto nel trasporto di media e lunga percorrenza su gomma.

I fattori di freno sono invece di ordine generale e di ordine specifico per i singoli segmenti di trasporto. Tra i fattori generali i due più ricorrenti nelle segnalazioni degli intervistati riguardano i tagli al settore, che al netto della riorganizzazione dei servizi hanno prodotto in molti casi un deterioramento dell'offerta, oltre alla impossibilità di adeguarsi pienamente alle nuove spinte della domanda (nel ferroviario soprattutto è evidente questo vincolo strutturale), e l'inadeguatezza della programmazione dei servizi stessi nella prospettiva di intercettare efficacemente le quote aggiuntive di un mercato potenziale che va allargandosi. C'è poi chi ha sottolineato come *"l'attenuarsi della crisi nel breve periodo giocherà a sfavore del Tpl"*.

Quanto ai fattori specifici di freno si possono qui riassumere i punti principali. Per il trasporto urbano, le difficoltà di bilancio e le palesi inefficienze di alcune tra le maggiori aziende hanno prodotto una forte riduzione degli investimenti e una sensibile caduta degli standard quantitativi e qualitativi di offerta. Alcuni intervistati evidenziano inoltre la crescente concorrenza delle soluzioni alternative e "sostenibili" al trasporto pubblico come la bicicletta (in progressiva "riscoperta") e le nuove forme di mobilità condivisa (*car sharing, bike sharing, car pooling*). Si tratterebbe in questo caso di un fattore di freno soprattutto nel breve periodo, perché nel medio è prevedibile (e auspicabile) che il trasporto pubblico possa fruttuosamente integrarsi con gli altri sistemi di mobilità a basso impatto.

Per il trasporto ferroviario suburbano e regionale, il nodo principale pare essere la rigidità dell'offerta e, secondo alcuni, anche la bassa qualità del servizio, causati anche in questo caso dall'inadeguatezza degli investimenti sull'infrastruttura sul materiale rotabile.

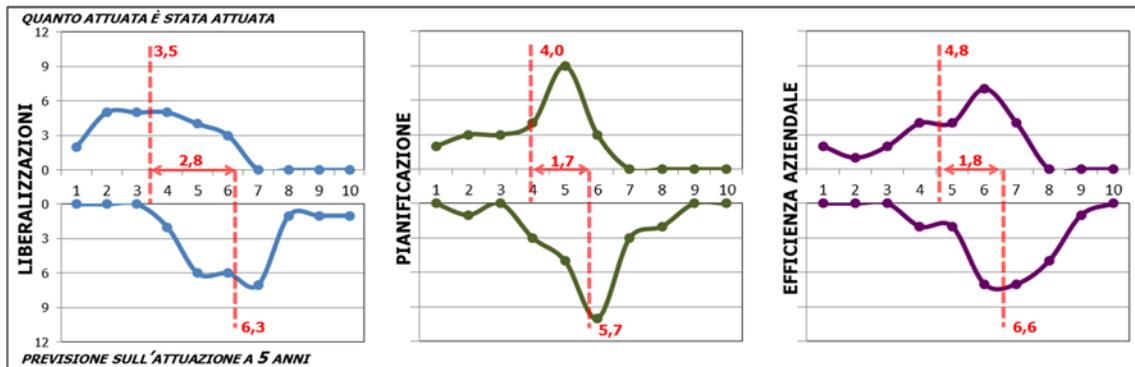
Per il trasporto extra-urbano su gomma, infine, le minacce di mercato già oggi presenti e che potrebbero consolidarsi nel medio periodo sono diverse, originate dallo scenario di riorganizzazione dei modelli di offerta della mobilità collettiva a fronte dei minori finanziamenti dei servizi. La riprogrammazione tenderà sempre più a promuovere l'integrazione intermodale assegnando un privilegio agli assi ferroviari rispetto a quelli su gomma (comunque fondamentali per l'adduzione alle reti portanti e per l'"ultimo miglio"). Allo stesso tempo avanza la concorrenza del *car pooling* organizzato e molto diffuso sul territorio nazionale (Blablacar su tutti). Si sottolinea che in una tenaglia di questo tipo il ruolo del trasporto pubblico su gomma nell'extra-urbano rischia un'oggettiva residualità, attestandosi su un servizio di natura prettamente "sociale" (studenti e poco più); peraltro con il paradosso, ha evidenziato un opinion leader, che si danno molte risorse al trasporto urbano dove la domanda è più densa e molti servizi potrebbero avere una maggiore impostazione "di mercato", mentre si riducono i

finanziamenti proprio dove il servizio ha una natura più spiccatamente "sociale", ovvero nell'extra-urbano e in particolare nelle aree a domanda debole.

Il secondo ambito affrontato dal panel riguardava l'**avanzamento della riforma del settore del trasporto pubblico locale**, a partire dalla prima norma organica rappresentata dal D.lgs. 422 del 1997, e le previsioni per i prossimi 5 anni.

Rispetto alle tre aree tematiche che costituiscono i cardini della riforma potenziale del Tpl, ovvero i processi di liberalizzazione, lo sviluppo della pianificazione e l'incremento dell'efficienza aziendale, il quadro complessivo che emerge indica un livello generalizzato di insufficienza nei progressi acquisiti dal settore (**Fig. 2**): in scala da 1 a 10, il punteggio medio attribuito all'avanzamento della riforma a distanza di quasi 20 anni dall'avvio del processo è pari ad appena 3,5 per la liberalizzazione, a 4,0 per la pianificazione e, un po' meglio, a 4,8 per l'efficienza aziendale.

Fig. 2 – Valutazioni sull'attuazione della riforma del TPL (D.lgs. 422/97) – Numero voti (da 1 a 10) e voto medio (panel 2015)



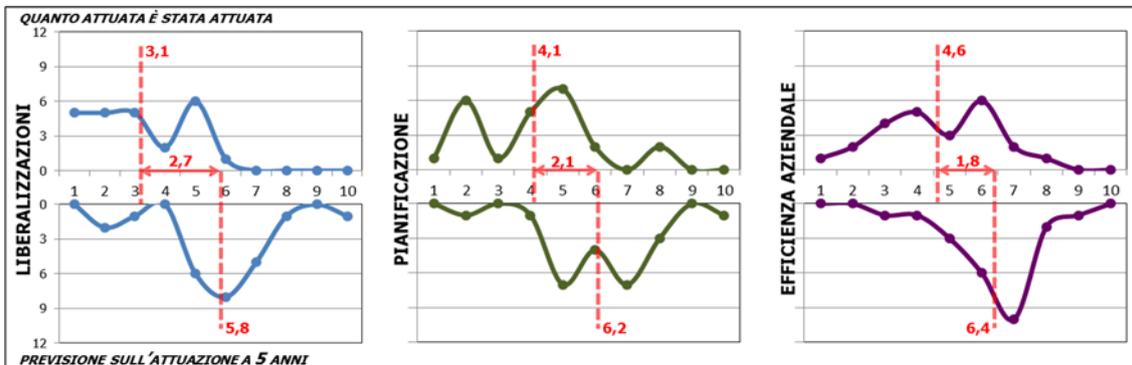
Fonte: elaborazioni Isfort

Per il futuro (scenario a 5 anni), si muove qualcosa nel percorso di crescita, seppure senza accelerazioni straordinarie: soprattutto la liberalizzazione si porterebbe ad un avanzamento pari a 6,3 (quindi quasi il doppio rispetto alla situazione attuale), mentre più contenuto è il progresso previsto per la pianificazione (da 4,0 a 5,7) e per l'efficienza aziendale (da 4,8 a 6,6).

Rispetto alle valutazioni medie del 2014, si registra una crescita (in verità molto modesta) dei punteggi medi per la liberalizzazione e per l'efficienza aziendale, sia ad oggi che nella previsione a 5 anni, mentre per la pianificazione i punteggi sono in entrambi i casi un po' più bassi (**Fig 3**).

È questo un risultato sorprendente e preoccupante allo stesso tempo. Appare infatti evidente che il panel dei testimoni privilegiati è piuttosto scettico sul futuro della riforma del settore, che fatica ad acquisire risultati concreti sui diversi fronti. E in più, si individua un'area di particolare criticità, la pianificazione appunto, rispetto alla quale addirittura si certifica un passo indietro.

Fig. 3 – Valutazioni sull’attuazione della riforma del TPL (D.lgs. 422/97) – Numero voti (da 1 a 10) e voto medio (panel 2014)



Fonte: elaborazioni Isfort

La lettura delle osservazioni qualitative a corredo dei punteggi assegnati aiuta ad interpretare meglio le ragioni di una dinamica così debole per le prospettive di riforma del settore.

Per la liberalizzazione, non manca chi prende atto che *“chi ha voluto fare le gare le ha fatte”* aggiungendo tuttavia subito dopo *“ma certo sono una minoranza”*. E non manca chi è più ottimista: *“Qualche gara si è iniziata a fare e nei prossimi anni ci sarà un’accelerazione”*. Ma è molto più ampia, e variamente articolata, la prevalenza delle osservazioni su ostacoli e pastoie che hanno costellato il cammino della liberalizzazione del Tpl nel Paese. C’è chi ricorda che *“la volontà vera di fare la riforma non c’è stata”*, chi sottolinea che le norme evidentemente non sono state fatte bene se il processo è stato così discontinuo e ha raccolto così scarsi successi, chi ritorna al nodo dei *“disordinati interventi legislativi di regolazione e del crescente conflitto di competenze tra i diversi livelli istituzionali”*, chi lamenta l’assenza di gare per il trasporto ferroviario, a fronte di un servizio di qualità scadente gestito dal monopolista.

Guardando al futuro, i nodi principali da sciogliere per accelerare i processi di liberalizzazione sono sia di impostazione strategica (*“Si fanno regole e politiche senza consapevolezza che le aziende portano clienti, non fanno solo girare i bus; c’è una dimensione commerciale e di mercato che non può essere ignorata”*), sia di natura più strettamente tecnica (ad es. la dimensione dei lotti di gara e il prezzo di acquisto dei materiali rotabili per il subentrante sono due nodi essenziali da sciogliere per la contendibilità vera dei mercati). Va poi evidenziata una valutazione più generale di un intervistato che osserva come in Europa ci sia di fatto una frenata sulle liberalizzazioni del Tpl (vedi il testo del IV Pacchetto ferroviario) e questo atteggiamento di per sé fa prevedere che anche in Italia in futuro le spinte pro-concorrenziali si affievoliranno.

Sul tema della pianificazione, come si è accennato il panel ha complessivamente espresso giudizi piuttosto severi circa il percorso fatto nel Paese. La critica più diffusa, che costituisce peraltro un tradizionale *refrain*, riguarda la definizione dei bacini di esercizio sulla base dei criteri storici di ripartizione delle risorse, piuttosto che sulla base di criteri trasportistici (analisi della domanda ecc.). Ad essa si aggiunge la carenza di una cultura tecnica di settore adeguata nelle Amministrazioni preposte (qualcuno ricorda che in diversi casi sono le aziende a fare la pianificazione su richiesta degli Enti locali contravvenendo a quanto disposto dal 422/97), anche se sul punto diversi intervistati hanno sottolineato come la situazione sia molto differenziata a livello territoriale (performance decisamente migliori tra le Amministrazioni del Nord). C’è poi da sciogliere il nodo del rapporto tra servizi su gomma e servizi su ferro, riconoscendo le diverse

vocazioni delle due modalità (come studi recenti sembrano dimostrare): il ferro è economicamente sostenibile nelle aree ad alta densità di domanda, la gomma può invece presidiare i territori con minore densità di domanda. L'unica notazione positiva riguarda la pianificazione fatta dalle Regioni per poter accedere alla ripartizione dei fondi del Tpl, un esercizio in verità i cui esiti sono stati poco più che un adempimento formale, ma che per lo meno ha costretto le Amministrazioni almeno a porsi il problema. Per il futuro tuttavia non si intravedono fattori di spinta che possano contribuire ad innalzare il livello della pianificazione di settore, oggi del tutto insufficiente.

Infine, per ciò che riguarda l'efficienza aziendale il panel è concorde nel ritenere che gli operatori del sistema nel loro insieme non sono rimasti fermi negli ultimi anni, seppure secondo alcuni i progressi compiuti sono stati troppo timidi. In particolare un opinion leader sottolinea che in verità fino ad oggi si è puntato poco sull'efficienza aziendale, come dimostra *"il peso assolutamente sproporzionato del personale indiretto (amministrativo) su quello diretto (autisti)"*, mentre per il futuro bisognerebbe tentare di affrancare sempre più le aziende dal contributo pubblico.

Le spinte all'efficientamento aziendale sono derivate, oltre che da un naturale processo di evoluzione e miglioramento comunque attivato dal sistema delle aziende in diversi ambiti (iniezione di management, formazione del personale, informatizzazione ecc.), da stimoli esterni legati inizialmente dalla prospettiva delle gare e nella fase attuale dall'introduzione dei criteri di penalizzazione nell'assegnazione delle risorse previsti dal fondo nazionale trasporti. In prospettiva sarà soprattutto l'adozione di criteri legati ai costi standard per l'assegnazione delle risorse e per la definizione dei corrispettivi di servizio a base delle gare a stimolare ulteriori processi di efficientamento aziendale, che secondo alcuni intervistati saranno molto corposi. Interessante l'osservazione di un intervistato: *"Le aziende, anche quelle pubbliche, svolgono sempre meno le funzioni tradizionali di riserva di incarichi per la politica e di (debole) ammortizzatore sociale. Qualche risultato quindi si sta ottenendo sul fronte dell'efficienza e della qualità dei servizi"*.

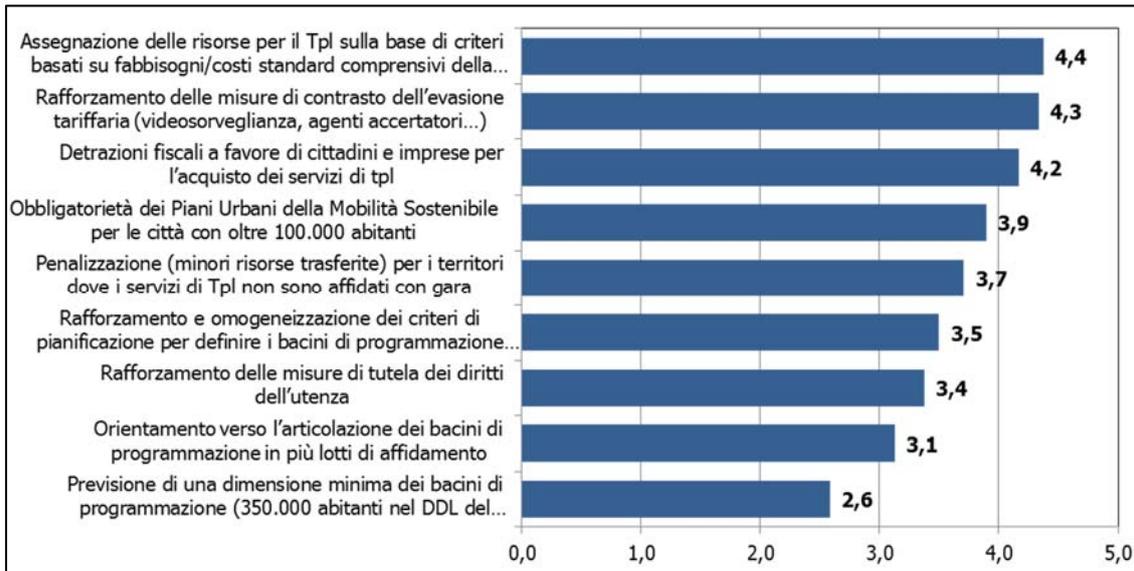
Il quadro in movimento così descritto presenta tuttavia diversi coni d'ombra. Ad esempio, c'è chi ricorda che proprio in alcune aree metropolitane le aziende di trasporto pubblico sono strutturalmente ferme nella loro inefficienza (vedi l'ATAC ma non solo) e quindi un pezzo molto rilevante del mercato è in sofferenza da questo punto di vista. C'è chi sottolinea che anche in questo caso le differenze territoriali sono enormi; è sufficiente guardare al famoso obiettivo del 35% di copertura dei costi da ricavi da traffico, abbondantemente superato da molte aziende del Nord (ma non tutte) e invece lontanissimo per la quasi totalità delle aziende del Sud (e anche per molte del Centro). Allo stesso tempo, tuttavia, proprio nelle realtà con performance peggiori, ovvero nel Mezzogiorno, dove i processi di efficientamento dovrebbe essere accelerati risulta più difficile e doloroso ragionare su tagli dei costi (es. nella manutenzione), esodi, lotta all'evasione e così via, se non altro perché i problemi economici e occupazionali dei territori interessati sono già molto esasperati. Conclude il ragionamento chi ha molto sottolineato questi aspetti: *"Ci vorrebbe quindi un progetto industriale per la mobilità sostenibile ed il sostegno a chi si impegna a migliorare i conti. Forse alcuni ammortizzatori sarebbero utili"*.

Il terzo ambito tematico sottoposto alla riflessione del panel ha riguardato il giudizio sulle **misure contenute nelle diverse proposte di riforma del Tpl** e in particolare su quelle che sostanziano le attuali bozze in circolazione del DDL di iniziativa governativa. Nello specifico, gli intervistati erano sollecitati ad assegnare un punteggio di "rilevanza positiva" in scala da 1 a 5.

Come si vede nella **Fig. 4**, il ventaglio delle misure sottoposte a valutazione ha raccolto nel suo insieme un largo apprezzamento da parte del panel, in termini di capacità di incidere positivamente sullo sviluppo del settore: tre misure hanno ottenuto un punteggio medio

superiore a 4,0, cinque un punteggio medio fra 3,0 e 4,0 e solo una un punteggio medio pari a 2,6 (quindi inferiore a 3,0). Oltre al giudizio sulle misure indicate nella griglia, un opinion leader ha evidenziato che *"in generale nel DDL manca sia la previsione delle verifica concorrenziale nei bacini di traffico, sia la possibilità di operare per altri soggetti dove c'è il Contratto di servizio previo adeguato indennizzo"*.

Fig. 4 – Misure previste nelle attuali bozze di DDL di riforma del settore del TPL (Voti da 1= minima rilevanza a 5= massima rilevanza - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Più in dettaglio, di seguito la graduatoria per raggruppamenti con alcune notazioni a commenti espressi dagli intervistati.

1. La misura che ha raccolto il punteggio più alto è l'assegnazione delle risorse per il Tpl sulla base della determinazione dei fabbisogni/costi standard (comprensivi della remunerazione degli investimenti) con un voto medio pari a 4,4 (tutti i 24 intervistati, con una sola eccezione, hanno espresso un voto pari a 4 o a 5). Nelle osservazioni a margine del giudizio, oltre al diffuso riconoscimento di rilevante impatto per lo stimolo all'efficientamento aziendale, per il superamento della spesa storica e per la maggiore certezza di risorse per il settore (indispensabile per il rinnovo del materiale rotabile), si legge un po' di scetticismo sulla effettiva realizzabilità della misura e si invita comunque ad adottare un approccio graduale per evitare specie al Sud contraccolpi troppo forti. Da sottolineare l'osservazione di alcuni intervistati che invitano a concentrarsi nell'immediato sulla determinazione dei soli "costi" standard, da subito realizzabili, mentre la determinazione dei "fabbisogni" standard richiede tempi più lunghi (acquisizione e analisi di dati complessi sulla domanda).
2. Accanto ai fabbisogni/costi standard si colloca la rilevanza positiva del rafforzamento delle misure di contrasto all'evasione tariffaria (punteggio medio di 4,3). Si tratta di una misura giudicata di straordinaria rilevanza per il recupero di risorse per il settore, tuttavia anche in questo caso trapela da parte di qualcuno un po' di scetticismo sulla realizzabilità (*"Dipende*

da come si fa" è una chiosa lapidaria ed emblematica allo stesso tempo) e si invita a mettere in campo "strumenti innovativi" (in verità non specificati). Appena sopra il punteggio medio di 4,0 si colloca anche l'ipotesi di detrazioni fiscali a favore di cittadini e imprese per l'acquisto dei servizi di Tpl di cui si esprime una larga condivisione di giudizio ("In passato ha funzionato molto bene"), tuttavia con qualche riserva sul reale impatto che essa potrà produrre sul settore ("...dipende dalla dimensione della misura", "...ma non è su questo punto che la gente decide di prendere il Tpl").

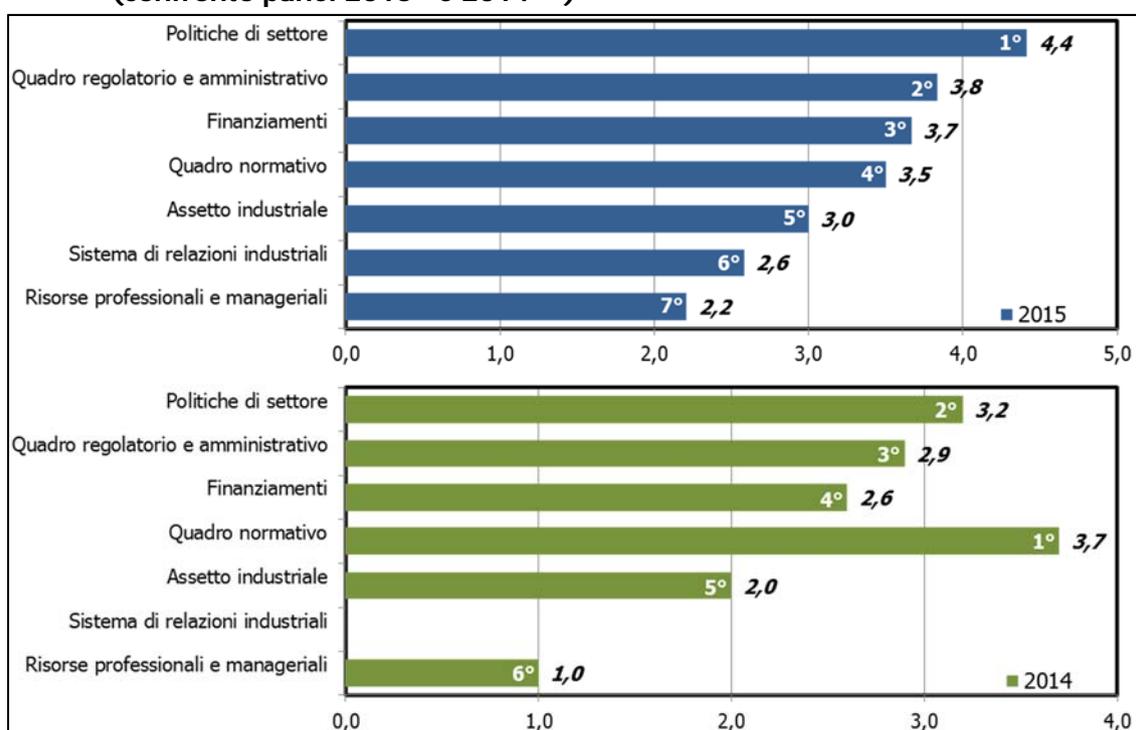
3. Due misure ottengono punteggi medi di poco inferiori al 4,0: l'obbligatorietà dei PUM per i comuni con oltre 100mila abitanti (3,9) e la penalizzazione con minori risorse trasferite per i territori dove i servizi non vengono assegnati attraverso gare (3,7). Sulla prima misura non ci sono osservazioni particolari, la condivisione è generalizzata, semmai si teme che la debolezza delle Amministrazioni nella pianificazione vanifichi la possibilità di raggiungere gli obiettivi che una norma di questo tipo si pone (si veda in tal senso la debolezza dei PUM vigenti). Quanto alla penalizzazione dei territori che non fanno le gare, il nodo problematico evidenziato da diversi intervistati risiede nel rischio che proprio nelle aree deboli la riduzione delle risorse faccia ulteriormente degradare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi (già ampiamente inadeguato). Secondo alcuni intervistati il criterio "punitivo" è sbagliato in sé ("meglio parlare di premi perché il taglio è già una penalizzazione") e comunque, al di là dell'equità o meno del criterio, "il problema è che bisognerebbe guardare a come i soldi vengono spesi, pochi o tanti che siano. Chi è inefficiente continuerà ad esserlo anche a risorse decrescenti".
4. Sopra la soglia del 3,0 come punteggio medio si collocano altre tre misure. In ordine: il rafforzamento e l'omogeneizzazione dei criteri di pianificazione (3,5), il rafforzamento delle misure di tutela dei diritti dell'utenza (3,4) e l'orientamento verso l'articolazione dei bacini di programmazione in più lotti di affidamento dei servizi. Sui criteri omogenei di pianificazione vale la pena riportare l'opinione articolata di un intervistato: "La standardizzazione delle procedure (protocolli, criteri ecc.) è il punto-chiave, l'unico modo per fare pianificazione e dare spinta al settore, anche se la soluzione ottimale richiederebbe sempre una personalizzazione delle procedure stesse". Secondo altri, invece, la misura è importante, ma non decisiva. Quanto ai diritti dell'utenza, la condivisione è alta, ma l'effettiva rilevanza della misura è dubbia ("E' un bel tema, forse non così di impatto"). Infine, l'obbligo di affidamento dei servizi per lotti di gara è una norma che divide. Da un lato, diversi intervistati mettono in guardia sul rischio di un eccessivo spezzettamento delle gare, con potenziali difficoltà di gestione, di penalizzare l'integrazione gomma-ferro e di non favorire i processi aggregativi delle aziende. Dall'altro lato, la prevalenza degli intervistati ritiene invece il punto molto rilevante per favorire la contendibilità dei mercati e quindi lo sviluppo del settore. In posizione per certi versi mediana l'opinione di chi ritiene che nell'attuale modello italiano in cui mancano soggetti forti di pianificazione e regolazione (Agenzie della mobilità come il modello londinese che viene auspicato e che potrebbe assegnare i servizi con il metodo *gross cost*), il piccolo lotto rischia di impoverire il sistema.
5. Fanalino di coda della graduatoria è la previsione di una dimensione minima dei bacini di programmazione (350.000 abitanti come indicato nella bozza di DDL), con un punteggio medio di 2,6. È un altro tema che ha diviso le opinioni del panel, seppure in questo caso siano soprattutto le valutazioni più scettiche o radicalmente contrarie a prevalere ("E' una soglia veramente incomprensibile, ci sono bacini reali di domanda molto più piccoli come popolazione e magari piuttosto estesi territorialmente" oppure "E' veramente miope continuare a mettere soglie ai bacini di programmazione, non ha alcuna razionalità industriale"). Anche qui vale la pena riportare la posizione mediana di chi afferma che "In

linea teorica non si dovrebbero mettere paletti, ma poiché la pianificazione è debole senza soglie minime ci sarebbe una frammentazione ingovernabile”.

La successiva questione affrontata dal panel si è focalizzata sui **vincoli che ostacolano un pieno ed efficiente sviluppo del settore in Italia**. Sono state proposte sette famiglie di vincoli chiedendo agli intervistati di ordinarle per rilevanza in graduatoria decrescente.

La **Fig. 5** riassume la graduatoria emersa dalla consultazione proponendo il confronto con il risultato del 2014 (rispetto alla griglia di allora è stato aggiunto il vincolo “Sistema di relazioni industriali (ruolo del CCNL, sistema di rappresentanza delle sigle sindacali...)”).

Fig. 5 – I vincoli che impediscono al settore del Tpl un pieno ed efficiente sviluppo (confronto panel 2015* e 2014)**



* Per il 2015 il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall'assegnazione, per ciascun questionario, di un valore pari a 6 all'item più rilevante, 5 al secondo più rilevante, 4 al terzo più rilevante, 3 al quarto più rilevante, 2 al quinto più rilevante, 1 al sesto più rilevante, 0 al meno rilevante.

** Per il 2014 il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall'assegnazione, per ciascun questionario, di un valore pari a 5 all'item più rilevante, 4 al secondo più rilevante, 3 al terzo più rilevante, 2 al quarto più rilevante, 1 al quinto più rilevante, 0 al meno rilevante.

Fonte: elaborazioni Isfort

Il vincolo, o “famiglia tematica” come forse è più opportuno dire, che si colloca al primo posto nella graduatoria è la “Pianificazione e politiche di settore” che fa riferimento sia all'inadeguatezza della pianificazione di settore ai diversi livelli, sia alla scarsa attenzione nazionale alle esigenze del Tpl, sia alla debolezza delle politiche alla scala locale-urbana per incentivare l'uso del mezzo pubblico. Oltre la metà del panel assegna a questo vincolo il primo o il secondo posto e rispetto al ranking del 2014 il tema delle politiche di settore guadagna una posizione. La seconda posizione è occupata dal “Quadro regolatorio e amministrativo” e la terza

dai "Finanziamenti (risorse inadeguate per servizi e investimenti)". Il "Quadro normativo (incerto, ridondante, in continuo cambiamento...)" perde invece la prima posizione assegnata nel 2014 e si colloca in quarta nel nuovo scenario. Le posizioni di coda, che rappresentano un minor livello di criticità dell'ambito tematico, sono infine presidiate nell'ordine dall'"Assetto industriale (aziende poco efficienti, eccessiva frammentazione dell'offerta ecc.)" in quinta posizione come nel 2014, dal "Sistema di relazioni industriali" in sesta e dalle "Risorse professionali e manageriali" in ultima (come nel 2014).

Le politiche di settore e il nodo della pianificazione diventano dunque nell'opinione dei panelisti il principale ostacolo che il trasporto pubblico locale deve oggi affrontare sulla strada dello sviluppo. La condivisione sul punto è molto ampia. Come ha affermato un intervistato: *"La politica nazionale è il nodo principale: cosa si vuole fare del Tpl?"*.

Il tema dei finanziamenti ugualmente guadagna posizioni nell'ipotetica agenda dei vincoli da rimuovere per il settore e anche nei commenti a margine delle valutazioni espresse si coglie meno disomogeneità di opinioni rispetto allo scorso anno. In effetti, i tagli operati al settore fino al 2014 con criteri di dubbia logica trasportistica o di analisi dei fabbisogni stanno portando il sistema alla soglia della sopravvivenza, come riconosce anche chi ritiene che la questione non sia così focale e anzi si presti ad alibi strumentali. Emblematica in tal senso l'affermazione di un intervistato: *"I finanziamenti non sono la cosa più importante, però ulteriori tagli avrebbero un forte impatto negativo!"*. Si accentua inoltre nelle valutazioni del panel, l'osservazione relativa alla scarsità di risorse per il finanziamento del materiale rotabile, anche nel confronto con l'estero (soprattutto nel ferroviario, come evidenzia un intervistato).

Quanto agli aspetti normativi, che invece hanno decisamente perso "presa" nella valutazione delle maggiori urgenze di intervento per il Tpl, l'atteggiamento che prevale sembra essere quello di un certo disincanto dopo tanti anni di frustranti attese per una definitiva semplificazione e chiarificazione della cornice di riferimento. Il vincolo è in fin dei conti meno incidente, almeno come posizione relativa rispetto ad altri temi, perché le norme vigenti - oggi come ieri - non impediscono l'accelerazione virtuosa sulle grandi questioni di cui si è detto in precedenza (liberalizzazione, pianificazione, efficienza aziendale), semmai si può dire che non la favoriscono e comunque mettono in mano ad Amministrazioni e operatori gli strumenti per il mantenimento dello statu quo. Come sottolinea un intervistato: *"Il quadro normativo può essere il vincolo maggiore o anche il minore. Il maggiore perché certamente c'è un problema rilevante di incertezza, ridondanza ecc., il minore perché resta il fatto che con questo quadro normativo chi vuole fare le gare le può fare!"*.

Un paio di osservazioni ancora, per chiudere l'analisi dei commenti a questa domanda.

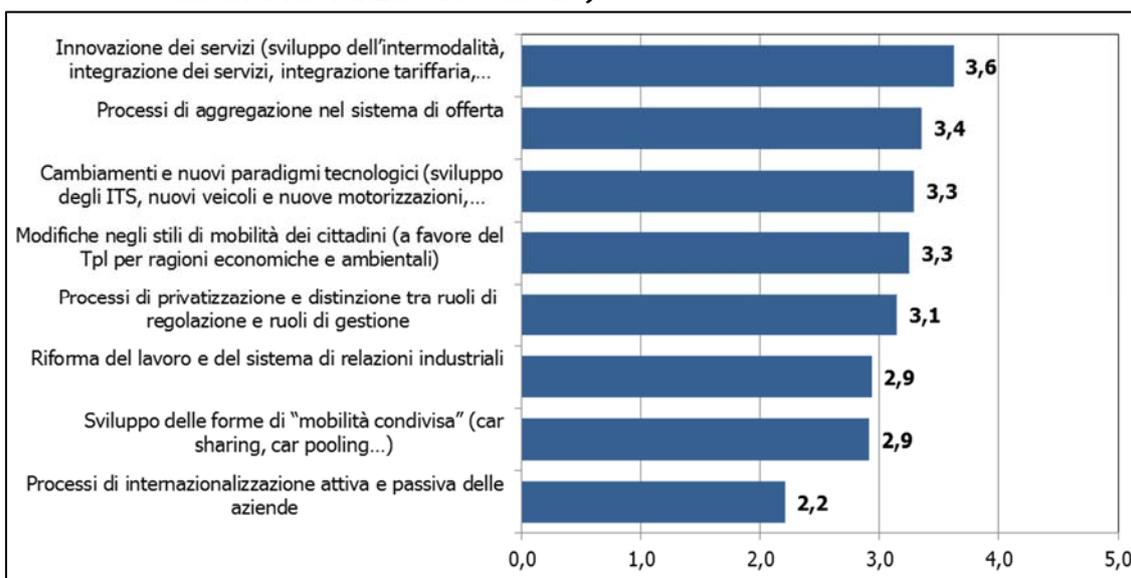
Il tema delle relazioni industriali, che comunque non pare essere una questione prioritaria per lo sviluppo del settore, tende tuttavia come era prevedibile a far prendere posizioni estreme. Da un lato c'è chi afferma: *"I sindacati sono il principale freno per il settore, per la continua opposizione a qualunque innovazione organizzativa (autisti che fanno i biglietti, tornelli ecc.). Sono refrattari ad ogni cambiamento e non hanno una visione di lungo periodo, tanto è vero che sostengono le aggregazioni solo per mantenere più forza sindacale!"*; e dall'altro lato chi (idealmente) controbatte: *"Il sistema di relazioni industriali, pur essendo evidentemente in crisi, è da considerare un fattore di sostegno per l'efficienza del settore"*.

Tra gli altri vincoli ipotetici, non indicati nella lista, un intervistato ha focalizzato l'attenzione sul nodo delle ferrovie: *"Tra gli altri vincoli c'è quello della tendenza all'"abbraccio" con Trenitalia da parte delle Regioni per ragioni di "bancabilità" (così hanno certezza dei finanziamenti sui servizi e sulle infrastrutture)"*.

Il successivo tema di discussione per il panel ha riguardato i potenziali *driver* di cambiamento che avranno maggiore impatto (positivo o negativo) sul Tpl nell'orizzonte del prossimo quinquennio. In questo caso agli intervistati è stato chiesto di assegnare due punteggi (entrambi in scala da 1 a 5) per ciascuno dei temi sottoposti a giudizio: il primo come previsione di rilevanza nello scenario, il secondo come valutazione positiva/negativa dell'impatto sulla crescita del Tpl.

Nella graduatoria scaturita dall'indagine (vedi **Fig. 6**), i driver che avranno più rilevanza sul futuro del Tpl sono nell'ordine l'"Innovazione dei servizi (intermodalità ecc.)" con un punteggio medio pari a 3,6, i "Processi di aggregazione nel sistema di offerta" (3,4) e, a pari merito (punteggio 3,3), i "Cambiamenti e nuovi paradigmi tecnologici (ITS, elettrico ecc.)" e le "Modifiche negli stili di mobilità dei cittadini a favore del Tpl". "Processi di privatizzazione", "Riforma del lavoro e delle relazioni industriali" e "Sviluppo delle forme di mobilità condivisa" seguono in graduatoria con punteggi medi non distanti (tra 3,1 e 2,9). Nettamente più distanziato è invece il processo di internazionalizzazione attiva e passiva dell'azienda che raggiunge un punteggio medio di appena 2,2.

Fig. 6 – Livello di rilevanza di alcuni *driver* di cambiamento sul futuro del Tpl nell'orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1=minima rilevanza a 5=massima rilevanza - Voto medio)

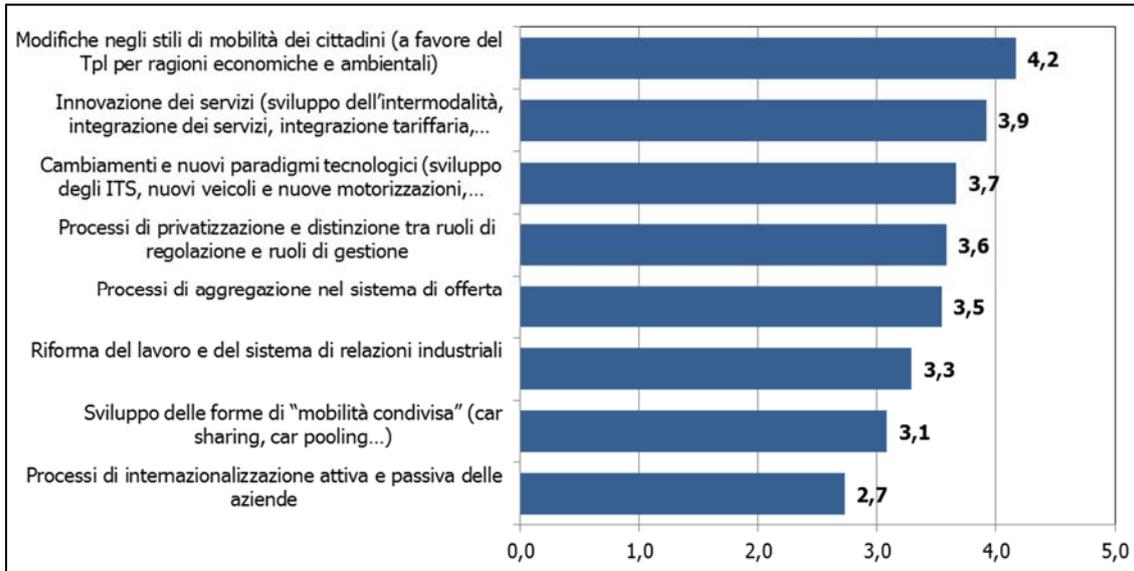


Fonte: elaborazioni Isfort

Rispetto invece al giudizio di impatto sulla crescita del settore (**Fig. 7**), la gerarchia dei *driver* presenta alcune importanti variazioni. Infatti, le modifiche negli stili di mobilità (a favore del Tpl) presidiano saldamente la prima posizione con un punteggio medio molto alto (4,2), a conferma che i processi di riequilibrio modale sono tanto più forti e duraturi quanto più sono assicurati da una modifica strutturale nelle scelte dei mezzi di trasporto collettivo da parte dei cittadini (per ragioni economiche o di sensibilità ambientale). I processi di aggregazione nel sistema di offerta sono invece il tema che perde più posizioni nella graduatoria dei giudizi positivi di crescita, scivolando al quarto *rank* con un punteggio medio di 3,5. Come si evince dalla **Fig. 8**, la correlazione diretta tra la rilevanza del driver e il suo impatto positivo è

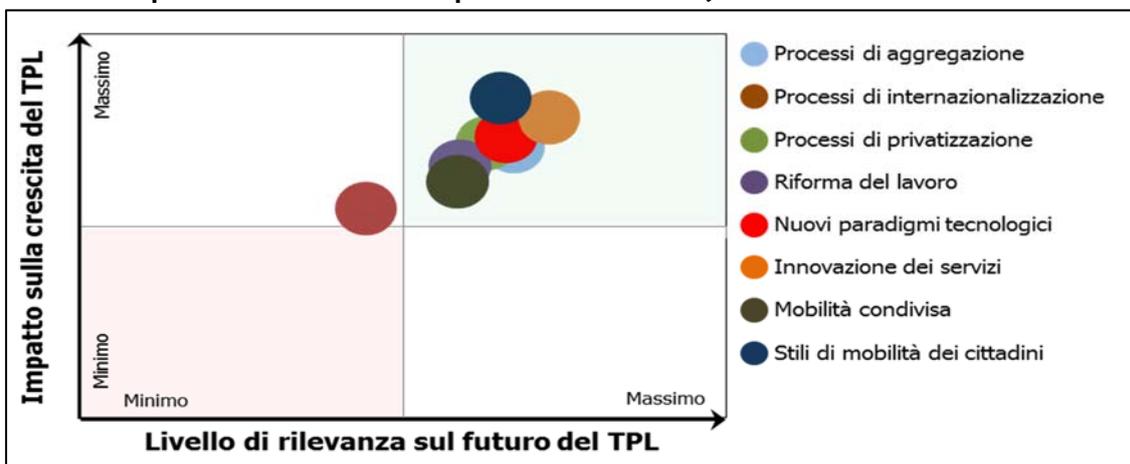
ampiamente confermata, con la parziale eccezione dei due casi prima citati ("Modifiche negli stili di mobilità" *più positivo che rilevante* e "Processi di aggregazione" al contrario *più rilevante che positivo*).

Fig. 7 – Impatto sulla crescita di alcuni *driver* di cambiamento sul futuro del Tpl nell'orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1=minimo impatto a 5=massimo impatto - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Fig. 8 – Livello di rilevanza ed impatto sulla crescita di alcuni *driver* di cambiamento sul futuro del Tpl nell’orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1=minimo impatto a 5=massimo impatto - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Quanto ai commenti a corredo dei punteggi assegnati, si colgono per i diversi processi valutazioni anche molto differenziate, di cui si dà di seguito un rapido e sintetico conto:

- l'internazionalizzazione, che complessivamente resta il *driver* ritenuto meno rilevante per il futuro del settore e con un impatto sulla crescita più basso, secondo alcuni "potrebbe ricevere un impulso dalle gare". Ma prevalgono largamente le notazioni di scetticismo, variamente motivate. *"I processi di internazionalizzazione sono meno diffusi di quello che si pensa e la spinta va un po' ad esaurirsi"* ha sottolineato un panelista. Le ragioni risiedono, secondo altri, nel "clima" poco favorevole che si respira in Europa insieme alla mancanza di soggetti oggi disposti ad alimentare questi processi (*"In Europa il messaggio che arriva (freno alle liberalizzazioni) favorisce il mantenimento dei campioni nazionali, non si vedono tanti soggetti disponibili ad andare in giro a fare shopping"*). Interessante una considerazione connessa alla specificità del mercato del Tpl fatta da un altro opinion leader: *"L'internazionalizzazione non è trainante perché nel settore del Tpl l'elemento territoriale è decisivo; non c'è una filiera produttiva "da multinazionale", né marchi forti sul piano commerciale"*;
- sui processi di aggregazione dell'offerta le opinioni di merito non sono omogenee (lo si vedrà meglio in seguito). In chiave previsiva interessante è l'analisi proposta da un intervistato per il quale le aggregazioni *"potrebbero subire un rallentamento perché recenti analisi, le cui conclusioni potrebbero essere riprese nel DDL sui costi standard, mostrano come le economie di scala peggiorano oltre una certa soglia della dimensione aziendale. Inoltre, chi potrebbero essere i poli aggregatori? Le FS sono in fase di stallo, le aziende private sono troppo piccole..."*;
- molto ricco il ventaglio di commenti sulle nuove forme di mobilità condivisa che si stanno diffondendo a partire dalle grandi aree urbane, nonostante alla fine questo potenziale *driver* di cambiamento si collochi nelle graduatorie in posizione defilata. In effetti, il dubbio sulla natura dell'impatto del *car sharing* sul mercato del Tpl attraversa molti dei commenti degli intervistati: è un impatto positivo perché i servizi tendono ad integrarsi tra di loro, oppure è negativo perché l'effetto è sostitutivo? Qualche intervistato ricorda come diversi studi in Europa sembrano dimostrare che l'utente del *car sharing* è anche utente del Tpl, per cui l'integrazione dei servizi fa crescere entrambe le componenti. Più cauti altri commenti,

proprio perché la scarsa efficienza del sistema potrebbe essere in Italia un ostacolo per una sinergia virtuosa tra *sharing mobility* e trasporto pubblico: *"Lo sviluppo delle forme della mobilità condivisa sarà un driver significativo ma in Italia rischia di frenare la crescita del Tpl perché le esperienze insegnano che dove il Tpl funziona diventa una buona integrazione, dove non funziona si sostituisce come servizio"*. In ogni caso, come sottolineato da un altro intervistato, *"In assoluto per i cittadini sono processi molto positivi perché incrementano e diversificano i servizi di mobilità"*. Infine, una considerazione più generale sul potenziale futuro assetto industriale della filiera della mobilità sostenibile, che alle condizioni attuali potrebbe essere molto minaccioso per il Tpl: *"Sui nuovi servizi (elettrico, sharing ecc.) il punto fondamentale è che questi processi accadono e sono sempre più rilevanti (si parte dall'urbano ovviamente) ma rischiano di non essere guidati dalle aziende del Tpl. Guida chi gestisce l'informazione, la filiera industriale (l'automotive per l'elettrico), la capacità di organizzare il servizio: il Tpl rischia di "vendere" una commodity dentro una filiera dove le leadership sono altrove, fuori dal settore"*.

Un ulteriore ambito tematico esplorato dal panel ha interessato i processi di crescita e di integrazione orizzontale e verticale delle aziende del Tpl, a volte favoriti dall'ampliamento dei bacini di gara. Emblematica di questo processo tendenziale è la spinta che si è registrata negli ultimi anni – nel dibattito tra gli attori come nelle concrete realizzazioni – a favore delle aziende uniche regionali e delle gare su bacini unici regionali.

Al panel è stato chiesto un giudizio sintetico su questi processi, motivandone la scelta. Le risposte si sono divise quasi a metà tra valutazioni positive e valutazioni negative, confermando l'esistenza di opinioni molto diverse tra operatori ed esperti su temi di questo tipo.

Sui soli processi di aggregazione delle aziende in verità prevalgono ampiamente i giudizi positivi, seppure con gradazioni diverse, che si possono riassumere in due gruppi principali:

1. chi si esprime a favore sostanzialmente senza riserve, perché da un lato si ritiene che *"l'incremento dei livelli di integrazione del sistema e della dimensione delle aziende permette maggiore efficienza, miglioramento della qualità dei servizi e la possibilità di competere in mercati più ampi, oltre all'accrescimento delle competenze"*, e dall'altro lato si sottolineano i rilevanti benefici per la pianificazione e l'integrazione intermodale. C'è anche chi enfatizza l'ineluttabilità di queste dinamiche e denuncia il ritardo del Paese nel confronto con altri paesi europei (es. la Francia dove 4/5 grandi aziende fanno il mercato); e le poche aggregazioni promosse in Italia sembrano rispondere solo a logiche difensive, non di crescita nel mercato;
2. chi condiziona il giudizio positivo, da un lato circoscrivendolo a quelle operazioni che hanno un senso industriale (con la chiosa *"...questi processi sono quasi sempre guidati dalla politica e dai sindacati, quasi mai da logiche industriali"*) e che hanno l'obiettivo di diversificare i mercati per le aziende, e/ dall'altro lato evidenziando una serie di rischi insiti in questi processi, in particolare *"la formazione di oligopoli in grado di condizionare il mercato"* e la difficoltà di "gestione" dei grandi soggetti nel rapporto con l'Amministrazione; un'ulteriore "raccomandazione" ascrivibile a questo gruppo invita a promuovere aggregazioni leggere (ad es. società consortili). A questo gruppo si può aggiungere la posizione di chi invoca una neutralità derivante o dalla priorità che deve essere assegnata alle logiche di mercato o dalla coerenza con il disegno di riassetto territoriale dei servizi.

Sul fronte di chi giudica negativamente i processi di aggregazione, le motivazioni ruotano soprattutto attorno alla considerazione che *"nel settore non ci sono economie di scala"*. Quanto al tema più specifico delle aziende uniche regionali e, come corollario, delle gare su bacino unico regionale le opinioni contrarie sono in netta maggioranza.

Il successivo tema proposto alla riflessione del panel riguarda **il ruolo delle aziende di proprietà pubblica nel settore del Tpl e il giudizio sui potenziali processi di privatizzazione.**

L'opinione prevalente emersa si può riassumere così: "In linea teorica il problema non è la proprietà pubblica o privata dell'azienda di trasporto, quanto piuttosto il nodo regolato-regolatore e l'interferenza della politica che condizionano da un lato le modalità di assegnazione dei servizi, e dall'altro l'efficienza aziendale". In sostanza, come sottolinea un intervistato *"La proprietà pubblica può andare bene, ma deve chiedere alle sue aziende di fare utili, non perdite! Altrimenti il privato è preferibile, perché le risorse pubbliche non devono coprire i buchi di bilancio"*.

In questo sistema "ideale" condiviso (sostanzialmente) dall'intero panel, i processi di privatizzazione sono giudicati con angolature diverse. Diffusa è l'opinione che la presenza del privato stimoli l'efficienza del sistema ed è quindi auspicabile soprattutto in alcuni casi. Questa valutazione è poi da alcuni portata, in un certo senso, alle estreme conseguenze. Ad esempio un opinion leader ha commentato: *"Se tutto funziona bene (gare fatte a regola, Agenzia, funzioni ben definite regolato-regolatore, controllo del soggetto affidatario attraverso il Contratto di servizio) a che serve la proprietà pubblica delle aziende di Tpl?"*. Dello stesso tenore è quest'altro commento, centrato sul principio – ampiamente rappresentato nel dibattito pubblico sul tema – che il processo di privatizzazione deve essere preceduto dal processo di liberalizzazione ed è quindi necessario impostare per fasi le modifiche degli assetti proprietari: *"Porre prima l'obiettivo della privatizzazione rischia solo di rafforzare il monopolista. Nella fase attuale è necessario spingere sulle liberalizzazioni e le aziende pubbliche ci possono stare benissimo. Per il futuro, completato il processo di liberalizzazione, si porrà certo il tema della proprietà pubblica delle aziende"*. Così come, sulla stessa lunghezza d'onda, un intervistato ritiene che sia sempre e comunque necessario tutelare gli obiettivi di natura pubblica e tuttavia, sottolinea lo stesso intervistato, "il modello della proprietà pubblica potrebbe non essere il migliore". E se la questione centrale è la tutela dell'interesse pubblico, un modello diverso potrebbe enfatizzare il ruolo pianificatorio e di controllo del pubblico (tipicamente attraverso un'Agenzia forte e con adeguata governance tecnica), lasciando diffusamente alle aziende private la gestione dei servizi.

Il *favor* riconosciuto ai processi di privatizzazione, senza per questo disconoscere il ruolo dell'azienda pubblica almeno in questa fase, è tuttavia accompagnato da alcuni contrappunti che evidenziano la problematicità del tema. Ad esempio, c'è chi avverte che *"Quando a comprare aziende pubbliche, non sono imprese private, ma altre aziende pubbliche - italiane o estere – non si è privatizzato, ma si sono fatte aggregazioni o integrazioni fra mondo pubblico"* e, continuando, *"Se, invece, si intende parlare di cessione da parte degli Enti Locali della proprietà di imprese pubbliche, allora l'importante è che ciò non sia solo determinato dall'esigenza di fare cassa o dalla difficoltà da parte degli Enti Locali proprietari nel trasformare le imprese pubbliche in aziende autonome, competitive, con capacità gestionale e imprenditoriale propria"*.

Altri punti di attenzione da evidenziare sul tema della privatizzazione sono i seguenti:

- la difficoltà di privatizzare le aziende in difficoltà;
- le resistenze sindacali, che rendono difficile l'attuazione del processo;
- la necessità di poter mettere in campo risorse stabili per il settore, altrimenti non si possono sottoscrivere contratti con i privati;

- la necessità di predisporre di un adeguato sistema di welfare per la gestione degli esuberanti prodotti dai processi di privatizzazione (altrimenti, come afferma un intervistato, *"la privatizzazione non va da nessuna parte"*);
- l'assenza di soggetti forti in Italia nel settore del Tpl in grado di essere protagonisti di eventuali processi di privatizzazione.

Infine, circa **la valutazione sull'operato dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti** i giudizi espressi sono nel complesso positivi. Pur con la cautela dovuta al tempo ancora breve di operatività dell'organismo (*"E' presto per valutare gli effetti delle decisioni prese"*), tuttavia si riconosce all'Autorità di aver lavorato molto, conquistando una significativa visibilità e dimostrando quindi di poter essere incisiva. E le prime delibere adottate raccolgono opinioni, nell'insieme, di condivisione. Per quanto minoritarie non mancano tuttavia alcune voci "fuori dal coro", con giudizi negativi piuttosto netti. Un intervistato ad esempio così si è espresso: *"Valutazione interlocutoria, ma tendente al negativo. Si evidenzia come l'estensione delle competenze dell'ART sul TPL sia stata realizzata in modo frettoloso, quindi con incertezze sui compiti effettivamente affidati, privilegiando l'aspetto "comunicativo" rispetto alla sostanza del provvedimento. In generale, le incertezze del quadro normativo di regolazione del settore rischiano di aumentare, anziché diminuire, con l'introduzione di un ulteriore, "ennesimo", attore".* E un altro ugualmente (e forse più ancora) lapidario: *"Organismo duplicativo di altri e distante dai territori. Continuare a fare i "Professori" senza aver mai operato o conosciuto le realtà territoriali rischia di accrescere le norme ed i regolamenti e già ridondanti nel TPL".*

Alcune osservazioni riguardano punti deboli mostrati dall'Autorità in questa fase di avvio del suo operato, pur nella valutazione globale come si è detto positiva. Ad esempio, più di un intervistato rileva troppa timidezza e un certo atteggiamento "pilatesco" in alcune pronunce (si cita il caso della vicenda Uber), nonché una mancanza di piena autonomia sia dalla politica, sia dalle aziende. Qualcuno sottolinea che su alcuni temi, come i subentri del personale e del materiale rotabile (valutazione del loro valore economico), le indicazioni dell'Autorità sono fin troppo intrusive e anche sbagliate. Ci sono poi questioni di sistema più generali che andrebbero risolte, come l'armonizzazione dei ruoli tra i vari Enti preposti (Antitrust, Autorità, Osservatorio Tpl e altre), il perimetro di operatività (secondo un intervistato *"l'impressione è che molti interventi siano eccessivamente discrezionali"*) e il tema dei costi delle varie Autorità che si ribaltano sulle imprese.

Quanto alle priorità che dovrebbe affrontare l'Autorità i suggerimenti sono numerosi, in alcuni casi segnalano anche l'urgenza dell'intervento (si tratta quindi, talora, di ambiti tematici rispetto ai quali l'Autorità mostrerebbe secondo gli intervistati troppa timidezza e mancanza di volontà di intervento). Il settore ferroviario è sicuramente quello in cui appare maggiormente necessario un intervento di regolazione, sia per favorire l'apertura al mercato dei servizi (*"Se si lasciano le gare in mano agli Enti locali la tendenza è di alzare i requisiti di partecipazione in nome della continuità, certezza dell'esistente ecc.."*), sia in relazione al processo di privatizzazione di FSI per evitare che si faccia un'operazione contraria alla logica industriale (qui sarebbe necessaria una pronuncia anche dell'Antitrust). Ulteriori approfondimenti e pronunce dovrebbero riguardare la congruità dei lotti di affidamento e le modalità di affidamento nei casi dell'*in-house*.