

L'AUTOBUS AI TEMPI DELLA CRISI

L'analisi dell'Anfia sullo stato di salute del settore autobus in Italia mette in luce problemi che si trascinano da oltre un decennio. Numeri impietosi ma le proposte non mancano

L'Anfia mette nero su bianco la situazione del settore autobus in Italia. Nel suo "Italia - Focus comparto autobus", l'associazione dell'industria automobilistica nazionale ha riportato i dati salienti su produzione di veicoli, mobilità, domanda e offerta di TPL, parco circolante e mercato interno dell'autobus. Nel complesso si tratta di un quadro a tinte fosche che fa seguito alle grida di allarme che da troppi anni vengono lanciate in ogni occasione di dibattito pubblico, quasi sempre senza ottenere risposte dai Governi in carica, qualunque sia il loro colore politico.

I dati dell'Anfia (relativi al 2013) fotografano un'industria italiana dell'autobus in via di estinzione, un trasporto pubblico in flessione e poco competitivo rispetto al mezzo privato, un parco circolante con età media di 12,2 anni e un mercato dell'autobus che ha dimezzato il numero delle nuove immatricolazioni ne-

gli ultimi sette anni. Effetti della crisi economica, dei mancati investimenti pubblici e dell'assenza di una visione strategica da parte degli organi di governo.

In Italia non sono state adottate politiche industriali legate allo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità in generale e di conseguenza l'industria italiana dell'autobus ha visto sparire negli ultimi anni la quasi totalità dei suoi carrozzieri, chiudere lo stabilimento Iveco di Valle Ufita e ridurre drasticamente il peso sul mercato di Bredamenarini (oggi confluita nella nuova società Industria Italiana Autobus).

Le risorse statali per il rinnovo degli autobus sono diminuite drasticamente negli ultimi 15 anni, fino a sparire dalle voci di bilancio dello Stato nel 2012. Le Regioni hanno rinviato gli investimenti e anche i 625 milioni di euro previsti dalla Legge di Stabilità 2015 rischiano di fare la stessa fine. Di conseguenza, il parco autobus italiano è sempre più vecchio e inquinante: 30.520 mezzi (1/3 del totale) hanno più di 17 anni e solo il 12% sta sotto i 4 anni (dati 2013, ACI).

In quanto a 'mobilità' il Focus dell'Anfia registra un calo delle modalità 'dolci' (bicycle e piedi) che scende al

OFFERTA DI TPL IN ITALIA

	2008	2009	2010	2011	2012*	2013**
Servizio urbano						
Autobus utilizzati	19.220	19.409	19.220	18.676	18.584	18.364
Posti-km offerti (milioni)	67.665	67.424	63.456	65.348	64.475	63.713
Servizio extraurbano						
Autobus utilizzati	27.515	27.308	27.070	27.298	26.492	26.179
Posti-km offerti (milioni)	72.516	71.768	73.622	72.163	69.125	68.307
Totale						
Autobus utilizzati	46.735	46.717	46.290	45.974	45.076	44.543
Posti-km offerti (milioni)	140.181	139.192	137.079	137.512	133.601	132.021

* Dati non definitivi ** Stima



16,9% e gli spostamenti motorizzati salgono al 83,1%. Tra questi ultimi, l'utilizzo delle due ruote rappresenta il 3,7% (era il 5,7% nel 2008), l'automobile l'82,7% (era l'80%) e il trasporto pubblico scende al 13,6% (era il 14,3 nel 2012). Anche qui hanno influito negativamente i tagli delle risorse al trasporto pubblico per servizi e investimenti.

In particolare, nel trasporto pubblico locale i posti/km offerti sono diminuiti negli ultimi 6 anni sia sulle linee urbane sia su quelle ex-

traurbane. Così come è calato il numero degli autobus impiegati, passati da 46.735 nel 2008 ai 44.543 nel 2013. Resta decisamente sotto alla media europea del 52,1% il Load Factor (rapporto tra passeggeri trasportati e posti offerti) che in Italia è pari al 30,7%.

Altra nota dolente, la fotografia del parco circolante autobus, aumentato in 10 anni del 6,3%, arrivando a quota 99mila mezzi nel 2013 ma con solo il 4% con alimentazione a metano.

ETÀ MEDIA AUTOBUS IN ITALIA (anni)

	2003	2008	2012	2013
Urbani*	9	9	10	10
Extraurbani**	10,81	10,36	11,36	11,82
Parco totale**	12	9,8	11	12,2

* Fonte ACI ** Fonte ASSTRA



PARCO CIRCOLANTE AL 31.12.2013 (fonte ACI)

	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Altri	Totale
Trasporto Pubblico	8.524	2.016	13.007	13.434	5.900	8.375	15	63	51.334
Totale autobus	22.421	5.538	23.126	22.815	11.186	13.266	33	63	98.551

In quanto ad anzianità i dati sono pessimi: la media complessiva è di 12,2 anni; gli autobus in classe Euro 0 rappresentano il 23%

LE PRIORITÀ SECONDO ANFIA

- Migliorare la qualità dell'aria in ambiente urbano e accrescere il livello di sicurezza sulle strade con un parco autobus moderno e innovativo (vietare la circolazione oltre agli Euro 0, anche ai 15.000 veicoli Euro 1 ed Euro 2, che nel 2019 avranno circa 19 anni).
- Attivare un Piano Nazionale per il rinnovo del parco autobus per il TPL: risorse pubbliche strutturali e programmatiche che consentano alla filiera produttiva e alle aziende di servizi di poter fare una programmazione di medio-lungo periodo, per sostenere il rinnovo del parco mezzi e dare ossigeno al mercato, anche tramite la previsione dell'ammortamento degli investimenti nei costi standard dei contratti di servizio.
- Non utilizzare risorse pubbliche per interventi di revisione generale certificata o per l'acquisto di mezzi usati, anche se muniti di tale revisione (previsione ad oggi presente nella bozza del DDL di Riforma del TPL), perché comporta costi consistenti a fronte di benefici ambientali minimi.
- Rilanciare la produzione nazionale di veicoli e il relativo indotto, anche con premialità per dotazioni di componentistica innovativa sui veicoli.
- Omogeneizzare sul territorio nazionale i bandi di gara per la fornitura di autobus (sulla base di bandi tipo) e valutare la possibilità di operare con centrale unica di acquisto attraverso la Direzione Generale TPL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (come già previsto dall'art. 1 comma 227 della Legge di Stabilità 2015) al fine di semplificare e velocizzare procedure di aggiudicazione.

del totale (22.421), che diventano il 51,8% se si conteggiano tutti gli ante Euro 3. Va relativamente meglio nel trasporto pubblico (51.300 autobus), dove gli Euro 0 sono il 17% e gli ante Euro 3 sono il 46% del totale. Da vergogna invece i dati di 'noleggio e privati' (47.700 mezzi) che vedono gli Euro 0 a quota 28,7 e gli ante Euro 3 al 58%.

Secondo la Legge di Stabilità 2015, gli autobus Euro 0 non potranno più circolare dal 1° gennaio 2019. Per poter sostituire gli autobus Euro 0 (8.500 veicoli), secondo Anfia occorrono finanziamenti pubblici per 1,87 miliardi di euro. Vedremo se lo Stato riuscirà a reperire questi fondi.

Dicevamo all'inizio che l'industria italiana dell'autobus è in via di estinzione ma anche i costruttori esteri hanno dovuto fare i conti con un mercato Italia dimezzato rispetto a sette anni fa. Nel 2014 le nuove immatricolazioni sono state solo 2.152 (più di un terzo sono di taglia medio-corta), in calo del 15% rispetto al 2013.

Il Focus sul settore autobus si conclude con l'indicazione delle priorità individuate dall'Anfia (vedi box a fianco). Speriamo che non restino inascoltate. ●

IMMATRICOLATO ITALIA

Segmento	Anno		
	2012	2013	2014
Urbani	344	819	571
Intercity	315	278	300
Turismo	538	476	483
Totale autobus	1.197	1.573	1.354
Midibus urbani	17	25	57
Midibus intercity	30	25	19
Midibus turismo	71	41	37
Totale midibus	118	91	113
Totale minibus	482	472	353
Totale scuolabus	541	396	332
TOTALE	2.338	2.532	2.152

Fonte ANFIA