

LO scorso giugno, l'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha pubblicato un corposo Dossier su 'Trasporto Passeggeri e Mobilità' in Italia, con una particolare attenzione al trasporto collettivo su gomma. In sintesi, si tratta di un insieme di informazioni e dati sul tema della mobilità e del trasporto delle persone, aggiornati al dicembre 2019, utili a capirne l'evoluzione e i punti di criticità su cui andranno ad innestarsi i cambiamenti in atto, conseguenti alle misure restrittive adottate per fronteggiare la pandemia da Covid-19.

Il Dossier inquadra innanzitutto lo scenario italiano attraverso alcuni macro indicatori territoriali, ambientali, economici e sociali utili a definire la domanda e l'offerta di mobilità delle persone.

Per quanto riguarda il territorio, l'Italia è suddivisa in 7.954 Comuni e 107 Unità territoriali sovracomunali così composte: 14 Città metropolitane, 83 Province, 6 Liberi consorzi di comuni e 4 Unità non amministrative, corrispondenti alle ex Province della Regione Friuli-Venezia Giulia. Le Regioni sono venti, di cui cinque a statuto speciale, a loro volta riunite in ripartizioni geografiche: Nord-ovest, Nord-est, Centro e Mezzogiorno, che comprende Sud e Isole.

RIPENSARE LA MOBILITÀ IN ITALIA

Il Dossier di ANFIA su 'Trasporto Passeggeri e Mobilità' in Italia. In evidenza il trasporto collettivo in autobus. Punto di partenza per individuare gli interventi necessari

Le Regioni presentano una grande variabilità sia in termini di superficie sia di popolazione. Le più estese, con una superficie superiore a 25 mila chilometri quadrati, sono Sicilia e Piemonte, seguono Sardegna, Lombardia, To-

scana ed Emilia-Romagna con oltre 20 mila chilometri quadrati. Tra queste, la Lombardia è la più popolosa, con 10.060.574 abitanti, seguita da Lazio e Campania, che, su una superficie territoriale rispettivamente di 17.232

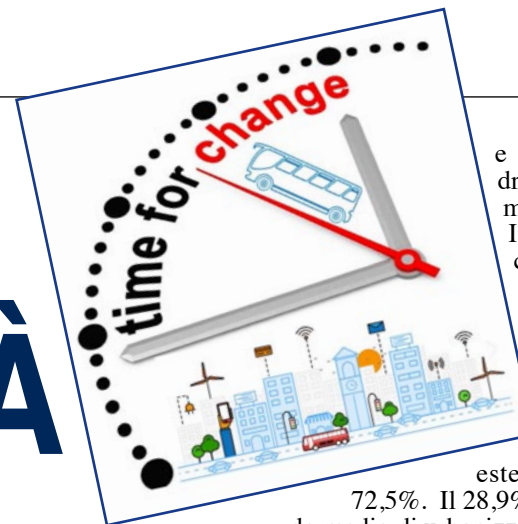
e 13.671 chilometri quadrati, annoverano oltre 5,8 milioni di residenti.

In Italia prevalgono i comuni di piccole dimensioni: al 31 dicembre 2018, il 67,7% dei comuni italiani ha un basso grado di urbanizzazione e raccoglie appena il 24% della popolazione su una

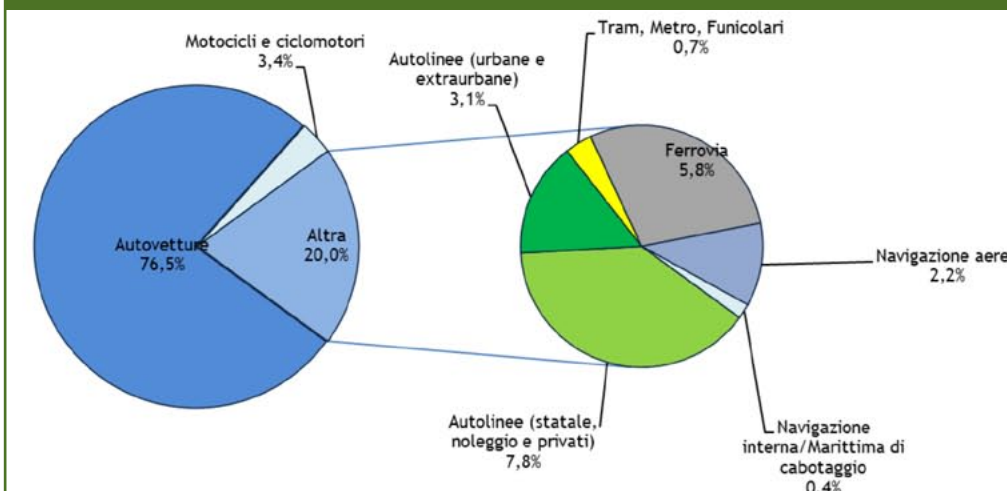
estensione territoriale del

72,5%. Il 28,9% dei Comuni ha un grado medio di urbanizzazione, su un'estensione territoriale del 22,7%, si concentra il 42,6% della popolazione complessiva. I comuni ad alta urbanizzazione sono invece solo il 3,4%, ma vi risiede il 33,4% della popolazione totale, su una estensione territoriale del 4,8%. Le Regioni dove la percentuale di popolazione residente in zone ad alto grado di urbanizzazione supera il 50% sono nell'ordine: Campania (59,6%), Lazio e Liguria (50,7%); seguono Lombardia, Emilia-Romagna e Umbria, con percentuali comprese tra il 30 e poco oltre il 40%.

Le Regioni con la maggiore concentrazione di popolazione in zone a medio grado di ur-



TRAFFICO TOTALE INTERNO DI PASSEGGERI-KM % nel 2018



TRAFFICO TOTALE INTERNO DI PASSEGGERI (mld di passeggeri km)

	2015	2016	2017	2018
Impianti fissi	52,7	53,0	54	54,6
Trasporti collettivi extraurbani	91,6	92,0	91,1	91,7
- autolinee e filovie	17,8	17,5	17,2	17,8
- autolinee statali, noleggio, privati	73,8	73,8	73,9	74,0
Trasporti collettivi urbani	17,8	17,8	18,6	18,1
- autobus e filovie	11,0	11,0	11,6	11,2
- tranvie	1,3	1,4	1,4	1,4
- metropolitane	5,5	5,4	5,6	5,5
- funicolari	0,0	0,0	0,0	0,2
Navigazione marittima e interna	3,6	3,5	3,8	3,9
Navigazione aerea	17,8	18,6	19,8	21,0
Autotrasporti privati	717,7	744,9	782,8	755,1
- autovetture	676,4	704,5	744,9	722,9
- motocicli e ciclomotori	41,3	40,4	37,9	32,2
TOTALE	901,1	929,2	970,1	944,4

Fonte: Dossier Anfia. Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti

banizzazione sono Veneto (61,5 %), Marche (55,2%) e Puglia (51,7%).

Nove Capoluoghi di Regione (Torino, Genova, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo) hanno la maggiore dimensione demografica.

Per quanto riguarda la domanda di trasporto, il Dossier dell'Anfia registra un andamento altalenante negli ultimi trent'anni che ha portato ad avere nel 2018 lo stesso livello a cui si era giunti nel 2010. La domanda viene soddisfatta in maniera crescente dal trasporto stradale individuale (autovetture e motocicli), che per incremento e quota modale (circa l'80% nel 2018) continua a essere predominante rispetto alle altre modalità di trasporto.

Nel 2018, il traffico totale interno dei passeggeri in Italia ammonta a 944,4 miliardi di passeggeri per chilometro, il 3% in meno rispetto al 2017 (livello record), ma quasi il 13% in più rispetto al 2013. Il 91% del traffico passeggeri è effettuato su strada, il 6,5% da trasporti su rotaia, il 2,2% per via aerea e lo 0,4% via nave.

L'80% del traffico avviene grazie al trasporto privato (il 76,5% se contiamo le sole autovetture il cui traffico è aumentato del 16,5% rispetto al 2013, ma è calato del 3% rispetto al 2017), mentre il 9,7% deriva da trasporti collettivi extraurbani (autobus e filobus) e l'1,9% da quelli urbani (autobus, filobus, tram, metro e funicolari).

Per soddisfare questa domanda di trasporto persone, i dati aggiornati al 31 dicembre 2019 fotografano un parco veicolare composto da 39.545.232 autovetture, 100.149 autobus e 6.896.048 motocicli. La densità per le autovetture è di 656 per 1.000 abitanti. L'offerta di autobus è di 17 ogni 10.000 abitanti, densità che scende a 7,8 per gli autobus adibiti a TPL.

La consistenza del parco veicolare (tutte le categorie di veicoli) nell'arco degli ultimi dieci anni (2010-2019) è aumentata del 7,7%, con un massimo per la categoria dei motocicli (+9,4%); le autovetture sono aumentate del 7,6%, mentre gli autobus sono cresciuti solo dello 0,3%.

Da questi numeri, gli autori del Dossier Anfia si spingono ad affermare che "la motorizzazione privata così spinta causa problemi di congestione del traffico e di inquinamento ambientale (atmosferico ed acustico), nonché di occupazione del suolo pubblico e il trasporto pubblico collettivo dei passeggeri

SPOSTAMENTI PER MODO DI TRASPORTO %						
	2000	2008	2013	2016	2017	2018
Piedi o bici	25,1	21,1	16,9	20,4	27,6	27,1
Motorizzati, dei quali:	74,9	78,9	83,1	79,6	72,4	72,9
- moto o ciclomotori	7,2	5,7	3,7	3,7	4,2	4,2
- mezzi privati	80,0	81,4	82,7	82,8	81,6	81,5
- mezzi pubblici	12,8	12,9	13,6	13,4	14,2	14,2

Fonte: Dossier Anfia. Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità



INDICATORI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE						
	2005	2010	2015	2016	2017	2018*
Servizio urbano						
Autobus utilizzati	18.974	19.220	18.919	18.764	18.463	18.297
Posti-km offerti (mln)	71.663	63.456	60.130	58.691	56.933	56.420
Servizio extraurbano						
Autobus utilizzati	26.717	27.070	27.544	26.337	26.276	26.039
Posti-km offerti (mln)	70.356	73.623	70.746	67.822	66.163	65.567
Totale						
Autobus utilizzati	45.691	46.290	46.463	45.101	44.739	44.336
Posti-km offerti (mln)	142.019	137.079	130.876	126.513	123.096	121.987

(*) Stima
Fonte: Dossier Anfia. Isfort, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

rappresenta una fondamentale risposta. La competitività, la crescita e la vivibilità delle città metropolitane dipendono molto dall'efficienza del trasporto pubblico locale, che possiamo considerare la chiave di volta per

garantire una mobilità sostenibile e inclusiva. Molte città europee hanno un'offerta di trasporto pubblico su ferro e su gomma (metro, tramvie, light rail, autobus) molto più estesa di quella delle nostre città, inclusa Milano,

che è la città italiana con spesa complessiva e pro-capite più alta per servizi e infrastrutture di TPL."

Se paragonata ad altri Paesi europei, l'Italia ha anche una rete metropolitana insufficiente, nonostante sia questo un mezzo fondamentale per consentire di muoversi nelle grandi città in modo economico e rispettoso dell'ambiente. Sono sette le città italiane che offrono questo servizio: Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania, complessivamente trasportano oltre 2,7 milioni di utenti al giorno, di cui 1,37 milioni utenti al giorno sono trasportati nella sola città di Milano. L'Italia dispone complessivamente di 239,6 km di linee metropolitane, ben lontano dai valori di Regno Unito (oltre 672 km), Germania (648,3), Spagna (609,7) e Francia (360).

Riprendendo l'analisi degli spostamenti in Italia elaborata da Isfort attraverso l'Osservatorio Audimob, si rileva che nell'ultimo anno preso in esame, il 2018, il numero di spostamenti giornalieri delle persone (102,6 milioni) ha ripreso ad aumentare dopo alcuni anni di flessione. In media, ogni persona ha effettuato 2,5 spostamenti al giorno.

Lo stesso andamento caratterizza anche il numero totale dei km percorsi (1.115,4 milioni), la distanza media pro capite percorsa in un giorno (28,3 chilometri) e il tempo medio pro-capite dedicato agli spostamenti (58 minuti). Costante negli anni è stato invece il peso della mobilità urbana, intesa come la quota di spostamenti con origine e destinazione nel perimetro comunale che nel 2018 sale al 71,7% delle percorrenze. La lunghezza media degli spostamenti in ambito urbano è di 4,3 chilometri, mentre osservando tutti gli spostamenti, la lunghezza media è stata di 11,3 chilometri. Un terzo del totale degli spostamenti riguarda quelli fino a 2 chilometri, mentre questa percentuale sale al 76,5% se consideriamo quelli fino a 10 chilometri. Gli spostamenti oltre i 50 chilometri rappresentano meno del 3% del totale. La mobilità di corto raggio (3 spostamenti su 4) è effettuata soprattutto a piedi e in bicicletta.

L'automobile, che rimane di gran lunga il mezzo preferito per gli spostamenti, rappresenta il 59,1% del totale, quota che sale all'81,5% se consideriamo solo gli spostamenti con mezzi a motore. Il 22,9% degli spostamenti è effettuato a piedi, il 4,2% in bicicletta, il 3,1% in

moto, il 7% con mezzi pubblici⁵ e il 3,7% una combinazione di mezzi.

Il 27,1% degli spostamenti è effettuato a piedi e in bicicletta, la mobilità attiva registra un aumento del 3,3% rispetto al 2017 e un aumento del 3,4% rispetto al 2008. La mobilità privata registra invece un aumento del 6% nel 2018 sul 2017 e una contrazione del 36,6% rispetto al 2008, mentre la mobilità pubblica registra un aumento dell'1,6% nel 2018 sul 2017 e un calo del 28% rispetto al 2008.

Considerando invece il numero dei chilometri percorsi per passeggero, il 71% è effettuato in mobilità privata (autovetture e moto), il 23,5% in mobilità pubblica ed il 5,2% a piedi o in bicicletta.

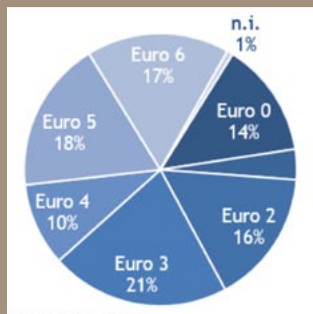
La ripartizione modale cambia tra mobilità urbana e mobilità extraurbana, per l'assenza di spostamenti non-motorizzati fuori dal comune. A livello urbano gli spostamenti effettuati a piedi sono il 31,3% e quelli in bici il 5,6%, gli spostamenti in autovettura e in moto sono il 53,8% e quelli effettuati con i mezzi pubblici il 9,3%. A livello extraurbano, gli spostamenti a piedi e in bici sono insieme il 2,4%, mentre le autovetture e moto salgono all'86% e quelli effettuati con mezzi pubblici salgono all'11,7%.

Nel 2018, la mobilità cosiddetta "sostenibile"

PARCO AUTOBUS DA RINNOVARE

Stando a quanto riportato nel Dossier Anfia, gli autobus circolanti in Italia alla fine del 2019 sono 100.149, lo 0,1% in più rispetto al 2018, con una variazione in volumi che ammonta appena a 107 veicoli. Questo aumento è minore rispetto a quello avvenuto nel 2018, quando gli autobus erano l'1% in più rispetto all'anno precedente, pari a 942 autobus in più, e rispetto a quello avvenuto nel 2017, dove il parco era cresciuto dell'1,3%, con 1.283 veicoli di differenza.

Il parco autobus in Italia è composto per 2/3 da veicoli



che hanno più di 10 anni dalla data di prima immatricolazione e per il 45%, da veicoli che ne hanno più di 15. Gli autobus che hanno una data di immatricolazione fino a 10 anni sono 33.984, il 34% del

IMMATRICOLAZIONI AUTOBUS IN ITALIA

IL secondo capitolo del Dossier Anfia si occupa del mercato del settore autobus in Italia. Oltre a riportare i dati dell'immatricolato aggiornati al 2019 (sostanzialmente analoghi a quanto da noi riportato sul *BusToCoach Magazine* del marzo 2020), è di particolare interesse l'incidenza degli autobus ad alimentazione alternativa. In crescita ma ancora a livelli molto bassi, specialmente per quanto riguarda gli autobus elettrici.

L'85% degli autobus nuovi immatricolati nel 2019 è diesel, con un calo dei volumi dell'8% sul 2018. Sono in calo anche le immatricolazioni di autobus a metano, -19%,

che valgono il 7,3% del mercato. Le immatricolazioni di autobus ibridi a gasolio sono aumentate di 8,5 volte rispetto al 2018, conquistando il 5,6% del mercato (erano lo 0,6% nel 2018, con sole 29 immatricolazioni). Gli autobus

elettrici, pur aumentando del 50%, rappresentano solo l'1,4% delle vendite del 2019 con 63 veicoli. Nel 2019 sono stati venduti anche 15 veicoli a GNL, una novità per il mercato italiano e non solo. Nel complesso gli autobus ad alimen-

tazione alternativa venduti sono stati 641 (+38%), che rappresentano il 15% del totale. Il carburante alternativo più utilizzato negli anni è il metano, ma nel 2019 si va affermando la trazione ibrida elettrico/gasolio.

Alimentazione	2015	2016	2017	2018	2019
Diesel	2.248 - 94,4%	2.763 - 96,3%	3.249 - 94,8%	4.031 - 89,7%	3.716 - 85,3%
Elettrico/Idrogeno	34 - 1,4%	3 - 0,1%	28 - 0,8%	42 - 0,9%	63 - 1,4%
GNL	0	0	0	0	15 - 0,3%
Metano	99 - 4,2%	103 - 3,6%	128 - 3,7%	393 - 8,7%	318 - 7,3%
Ibrido diesel/elettrico	0	0	22 - 0,6%	29 - 0,6%	245 - 5,6%
Totale	2.381	2.869	3.427	4.495	4.357
Totale alternativi	133 - 5,6%	106 - 3,7%	178 - 5,2%	464 - 10,3%	641 - 14,7%

Fonte: Anfia

comprendente gli spostamenti tramite mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta, rappresenta il 37,1% del totale degli spostamenti, era del 37,2% nel 2002. Possiamo affermare che in questi 16 anni, non si è assistito ad un vero cambio di paradigma della mobilità, dovuto

alla mancanza di politiche centrali e locali a favore della mobilità sostenibile.

Inoltre, i principali indicatori dell'offerta di trasporto pubblico hanno subito nel corso degli anni un progressivo ridimensionamento. Nel 2018 il numero di autobus utilizzati si è ridotto dell'1% rispetto al 2017, stesso calo per il numero di autobus per chilometro, per il numero di posti offerti e per i posti per chilometro offerti. Il calo è stato uniforme rispetto al 2017 sia per gli indicatori del servizio urbano che per gli indicatori del servizio extraurbano. La variazione è ancora più negativa se il confronto viene fatto con il 2005.

Secondo la ripartizione geografica, nel 2017 (ultimo anno disponibile), dei 44.739 autobus utilizzati dal trasporto pubblico locale (quasi 1.000 in meno rispetto al 2005), 20.152 sono utilizzati nelle regioni del Nord Italia, 10.522 in quelle del Centro e 14.065 al Sud e nelle isole. Tra le città con oltre 200.000 abitanti e le città metropolitane, Milano è quella che produce il maggior numero di posti per chilometro, 20.681 milioni, considerando autobus, filobus, tram e metropolitana. Seguono Roma con 20.541 milioni di posti per chilometro e più distanziate Torino con 6.145 milioni di posti per chilometro, Venezia con 2.994 milioni di posti, Genova con 2.693 milioni di posti, Na-

poli con 2.220 milioni di posti e Firenze con 2.118 milioni di posti. Rispetto al totale del proprio comune, Milano è la città che offre la maggior quota di posti per chilometro in metropolitana, mezzo che rappresenta il 66% dei posti offerti, mentre il numero di posti offerti dagli autobus sono il 18,5%. Diversamente da Milano, a Roma la percentuale di posti offerti dal trasporto pubblico su gomma è del 60% mentre quelli in metropolitana rappresentano il 36%. A Torino, il trasporto su gomma rappresenta il 62,5% dell'offerta di trasporto pubblico e la metropolitana il 18%, mentre il 19,5% è rappresentato dai tram la quota più alta tra tutte le città prese in considerazione. Il Dossier di Anfia sulla mobilità si conclude analizzando alcuni aspetti legati agli indicatori di efficienza e qualità delle local utilities, ossia delle aziende di trasporto pubblico locale, alla sharing mobility e allo stato di avanzamento (ritardo) sull'adozione in Italia del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. Purtroppo, nel Dossier manca una analisi specifica per il settore dei servizi di noleggio (turistici), per i quali ci si limita a rilevare che "in questi anni si sia affermata anche in Italia un'offerta di viaggi a lunga percorrenza low cost anche per gli autobus che riguarda sia le tratte nazionali che internazionali".