



Secondo Rapporto Annuale al Parlamento

Senato della Repubblica
15 luglio 2015

ART

PAGINA BIANCA

Sommario

Indice	
Premessa	
Parte prima - Dati economici	
Parte seconda - Attività dell'Autorità	
Parte terza - Atti e provvedimenti	

PAGINA BIANCA

Indice

Sommario	
Indice	
Indice delle abbreviazioni	
Premessa	
PARTE PRIMA - DATI ECONOMICI	
1. Introduzione	
2. Quadro di insieme	
2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto	
2.2 Intermodalità	
3. Infrastrutture e servizi di trasporto	
3.1 Il settore aeroportuale	
3.1.1 Quadro europeo	
3.1.2 Situazione italiana	
3.1.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	
3.1.2.2 <i>Dati di traffico</i>	
3.1.2.3 <i>Ricavi e costi operativi</i>	
3.1.2.4 <i>Principali dati economici del settore</i>	
3.2 Il settore autostradale.....	
3.2.1 Quadro europeo	
3.2.2 Situazione italiana	
3.2.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	
3.2.2.2 <i>Dati di traffico</i>	
3.2.2.3 <i>Ricavi operativi</i>	
3.2.2.4 <i>Principali risultati economici del settore</i>	
3.2.2.5 <i>Investimenti</i>	
3.2.2.6 <i>Indicatori di qualità</i>	
3.3 Il settore ferroviario	
3.3.1 Quadro europeo	
3.3.2 Situazione italiana	
3.3.2.1 <i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	
3.3.2.2 <i>Dati di traffico</i>	
3.3.2.3 <i>Ricavi e costi operativi</i>	
3.3.2.4 <i>Principali risultati economici del settore</i>	
3.3.2.5 <i>Contributi pubblici</i>	
3.3.2.6 <i>Indicatori di qualità</i>	

3.4	Il settore interportuale	
3.4.1	Quadro europeo	
3.4.2	La situazione italiana	
3.4.2.1	<i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	
3.4.2.2	<i>Dati di traffico</i>	
3.4.2.3	<i>Contributi pubblici</i>	
3.5	Il settore portuale	
3.5.1	Quadro europeo	
3.5.2	Situazione italiana	
3.5.2.1	<i>Caratteristiche infrastrutturali</i>	
3.5.2.2	<i>Dati di traffico</i>	
3.5.2.3	<i>Principali risultati economici del settore</i>	
3.5.2.4	<i>Ricavi e costi operativi</i>	
3.5.2.5	<i>Investimenti e contributi pubblici</i>	
3.6	Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea	
3.6.1	Quadro europeo	
3.6.2	Situazione italiana	
3.6.2.1	<i>Dati di traffico</i>	
3.6.2.2	<i>Contratti di servizio</i>	
3.6.2.3	<i>Contributi pubblici</i>	
3.6.2.4	<i>Ricavi e costi operativi</i>	
3.6.2.5	<i>Aspetti tariffari</i>	
3.6.2.6	<i>Indicatori di qualità</i>	

PARTE SECONDA - ATTIVITÀ DELL'AUTORITÀ

1. Introduzione

2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

2.1	Organizzazione e funzionamento	
2.1.1	L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti	
2.2	Personale e Reclutamento	
2.3	Autofinanziamento	
2.4	ICT	

3. Attività e procedimenti

3.1	Provvedimenti di regolazione e misure di esecuzione	
3.1.1	I modelli tariffari aeroportuali	
3.1.1.1	<i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Pisa</i>	
3.1.1.2	<i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Firenze</i>	
3.1.1.1	<i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Bologna</i>	
3.1.1.2	<i>La revisione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Olbia</i>	
3.1.2	L'indice di rivalutazione delle immobilizzazioni aeroportuali	

3.1.3 Il settore ferroviario	
3.1.3.1 Misure di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie: la delibera 70/2014.....	
3.1.3.2 Prescrizioni e indicazioni relative al Prospetto informativo della rete: la delibera 76/2014	
3.1.3.3 Procedimenti sanzionatori.....	
3.1.3.4 Contenzioso	
3.1.3.5 Avvio del procedimento per la definizione dei criteri di determinazione del pedaggio.....	
3.1.3.6 Autorizzazione di SNCF allo svolgimento di servizi di 'cabotaggio' nell'ambito del servizio internazionale di trasporto passeggeri Milano-Parigi.....	
3.1.4 Il settore autostradale.....	
3.1.4.1 Affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero A22	
3.1.4.2 Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.....	
3.1.5 Il settore portuale	
3.1.6 I diritti degli utenti e dei passeggeri.....	
3.1.6.1 Le competenze previste dalla legge istitutiva e le norme europee	
3.1.6.2 L'esecuzione delle norme nazionali di attuazione dei Regolamenti UE.....	
3.1.6.3 Il trasporto via ferrovia	
3.1.6.4 Il trasporto con autobus	
3.1.6.5 Il trasporto via mare e vie navigabili interne.....	
3.1.7 Il trasporto pubblico locale di linea	
3.1.7.1 Misure relative alla redazione dei bandi e delle convenzioni e ai criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici nel settore del trasporto pubblico locale.....	
3.1.7.2 Monitoraggio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.....	
3.1.7.3 Partecipazione alle attività dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ..	
3.1.7.4 Partecipazione all'attività di market monitoring del settore ferroviario	
3.1.8 Il trasporto pubblico locale non di linea e le piattaforme di servizi	
3.1.8.1 Il servizio di taxi.....	
3.1.8.2 Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo sugli autoservizi di trasporto di persone non di linea (taxi, ncc, piattaforme di servizi tecnologici per la mobilità).....	
3.1.8.3 Parere all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai sensi dell'art. 27, comma 1-bis, del Codice del consumo.....	

4. Rapporti istituzionali	
4.1 Livello nazionale	
4.1.1 Le audizioni dell'Autorità dinanzi alle Commissioni parlamentari.....	
4.1.2 Le amministrazioni centrali.....	
4.2 Livello europeo ed internazionale	
4.2.1 Le attività nelle sedi europee	
4.2.1.1 <i>I Network dei regolatori indipendenti nei settori ferroviario</i>	
<i>ed aeroportuale e dei diritti dei passeggeri.....</i>	
4.2.1.2 <i>I corridoi ferroviari</i>	
4.2.2 Il gruppo IRG-Rail	
4.2.3 I lavori in sede OCSE.....	
5. Attività di comunicazione.....	
PARTE TERZA - ATTI E PROVVEDIMENTI	
1. Attività regolatoria dell'Autorità	
1.1 Anno 2014	
1.2 Anno 2015	
2. Organizzazione e funzionamento dell'Autorità	
2.1 Anno 2014	
2.2 Anno 2015	

Indice delle abbreviazioni

AAMS	<i>Azienda Autonoma Monopoli di Stato</i>
ADF	<i>Aeroporto di Firenze</i>
AEEGSI	<i>Autorità per l'energia elettrica, il gas ed il sistema idrico</i>
AISCAT	<i>Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori</i>
ARAF	<i>Autorité de régulation des activités ferroviaires</i>
AV/AC	<i>Alta velocità/alta capacità</i>
CE	<i>Comunità Europea</i>
CSR	<i>Conferenza Stato Regioni</i>
DPE	<i>Dipartimento politiche europee</i>
ENRRB	<i>European Network of Rail Regulatory Body</i>
ENAC	<i>Ente Nazionale Aviazione Civile</i>
ENAV	<i>Ente Nazionale Assistenza Volo</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBAR	<i>Italian Board Airline Representatives</i>
ICT	<i>Ufficio Information e Communication Technology</i>
IRG-rail	<i>Independent Regulators' Group – rail</i>
ISA	<i>Independent Security Authority</i>
ITALRAP	<i>Rappresentanza permanente d'Italia</i>
MEF	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
MAE	<i>Ministero degli affari esteri</i>
Ncc	<i>Noleggio auto con conducente</i>
NEB	<i>National Enforcement Bodies</i>
NTV	<i>Nuovo trasporto viaggiatori</i>
OCSE	<i>Organizzazione per la Cooperazione e lo sviluppo</i>
ORR	<i>Office of rail and road</i>
PCM	<i>Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>
PIR	<i>Prospetto informativo della rete</i>
PNR	<i>Piano Nazionale di Riforma</i>
RFC	<i>Rail Freight Corridor</i>
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana</i>

RMMS	<i>Railways Market Monitoring Statistics</i>
ROLA	<i>Rollende Landstraße (strade viaggianti)</i>
RoRo	<i>Roll-on/Roll-off (sale con le ruote e scende con le ruote)</i>
RCS	<i>Raccomandazioni Specifiche della Commissione europea</i>
SAB	<i>Società Aeroporto di Bologna</i>
SAT	<i>Società Aeroporto Toscano</i>
SCNF	<i>Société Nationale de Chemin de Fer</i>
SERA	<i>Single European railway area - Spazio ferroviario unico europeo</i>
SERAC	<i>Single European railway area Gruppo di lavoro</i>
SLA	<i>Service level agreement</i>
TEN-T	<i>Rete Transeuropea dei Trasporti</i>
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i>
UE	<i>Unione Europea</i>
WLO	<i>Work load unit</i>

Premessa

Il secondo Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è presentato al Parlamento a diciotto mesi dalla sua entrata in operatività, avvenuta il 15 gennaio 2014, e a distanza di un anno esatto dal precedente, contenente informazioni aggiornate al 30 giugno 2014.

Il Rapporto è presentato ai sensi dell'art. 37 comma 5 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, istitutivo della Autorità. Esso è presentato, inoltre, ai sensi delle disposizioni di esecuzione della disciplina europea in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario ed effettuato con autobus di cui, rispettivamente, al decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 ed al decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169. Entrambi i provvedimenti attribuiscono all'Autorità le funzioni di Organismo responsabile del controllo sui diritti degli utenti e prescrivono l'obbligo che essa riferisca annualmente al Parlamento sulle attività svolte nell'ambito del presente Rapporto. Il Rapporto illustra, altresì, le attività che l'Autorità ha in corso in vista della predisposizione della relazione a Governo e Parlamento di cui all'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 sul tema della efficienza dei diversi gradi di separazione tra imprese ferroviarie ed impresa che gestisce la relativa infrastruttura.

Il Rapporto si articola in tre sezioni aventi ad oggetto, la prima, i dati economici inerenti le diverse modalità di trasporto e relativi servizi ed infrastrutture, la seconda, le attività svolte dall'Autorità, e la terza un elenco dei principali provvedimenti adottati. I dati economici sono solo parzialmente elaborati dall'Autorità su fonti proprie. Ne consegue, fra l'altro, che i periodi di riferimento variano a seconda della disponibilità delle relative fonti e non sono sempre confrontabili. In ogni caso, i dati riportati sono relativi ad anni solari e, ove possibile, si estendono al 31 dicembre 2014. Le parti del Rapporto relative alle attività svolte dall'Autorità e l'elenco dei provvedimenti adottati riguardano, invece, il periodo 1 luglio 2014 - 30 giugno 2015.

Roma 30 giugno 2015

Parte prima - Dati economici

1. Introduzione

Il settore dei trasporti è centrale nella crescita economica di un Paese. La relazione tra trasporti e sviluppo è in effetti bidirezionale: da un lato, un'adeguata offerta di servizi di trasporto è di fondamentale rilevanza per lo sviluppo dei mercati e del tessuto produttivo ed industriale; dall'altro lato, la *performance* dell'economia influisce sulla domanda di trasporto e di mobilità di imprese e cittadini, sia in termini di quantità, sia per quanto riguarda le scelte modali.

Il sistema dei trasporti italiano non sembra ancora completamente uscito dal periodo di sofferenza indotto dalla recente crisi. Le difficoltà riscontrate ai fini della ripresa sono anche riconducibili ad alcune criticità di cui soffre il settore nazionale, tra le quali la limitata interconnessione tra le infrastrutture di trasporto, la loro scarsa capacità di fare rete in modo integrato e sistemico e la presenza di barriere all'entrata per l'offerta di servizi di trasporto.

In tale contesto, il tema della razionalizzazione della *governance* assume una rilevanza primaria al fine di aumentare l'efficienza e rilanciare in questo modo i traffici di corridoio. Questi ultimi, in modo particolare, non sono al momento pienamente sfruttati dal sistema dei trasporti italiano mentre costituiscono per il nostro Paese un elevato potenziale di sviluppo. Un altro punto critico per il settore italiano è legato alla necessità di definire un quadro regolatorio stabile e certo che permetta il miglioramento dell'efficienza e del grado di concorrenza in tutti i comparti del settore.

L'obiettivo di questa sezione del Rapporto Annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti è di fornire una panoramica generale del sistema italiano nei segmenti delle merci e dei passeggeri e della sua evoluzione negli ultimi anni. In prima istanza si descrive un quadro generale del settore, con particolare attenzione alla distribuzione delle quote modali tra le diverse modalità di trasporto ed alla intermodalità. In seguito si analizzano le singole modalità di trasporto, sia per quanto riguarda l'accesso e le caratteristiche delle infrastrutture, sia in termini di offerta di servizi. Per ciascun comparto viene dapprima fornito un inquadramento a livello europeo, in modo da contestualizzare la situazione italiana. In seguito, l'analisi si concentra sulle caratteristiche infrastrutturali del comparto italiano (attraverso gli indicatori disponibili dell'offerta) e sui relativi livelli di traffico merci e passeggeri. Inoltre, si forniscono dettagli relativi ad aspetti più strettamente economico-finanziari attraverso indicatori di *performance*.

I dati presentati provengono in parte da fonti terze pubblicamente disponibili. Tuttavia, rispetto al Primo Rapporto dell'Autorità, è stato possibile avvalersi anche di dati raccolti dall'Autorità medesima nell'ambito delle sue attività. Nel settore autostradale, in particolare, il valore di tali informazioni è dato sia dal loro elevato grado di copertura, avendo coinvolto la quasi totalità degli operatori presenti sul mercato, sia dalla loro omogeneità, che ha consentito di costruire una base ampia e consistente. Entrambe queste caratteristiche hanno contribuito ad aumentare la qualità delle analisi svolte in un settore in cui i dati tipicamente soffrono di problemi di eterogeneità e incompletezza e che non sono – ameno fino alla istituzione della Autorità – raccolti per finalità di regolazione economica indipendente.

2. Quadro di insieme

Sulla base dei dati aggregati disponibili, il settore dei trasporti italiano (aereo, marittimo, terrestre e tramite condotte e vie d'acqua) ha prodotto nel 2013 un valore aggiunto di 34.654 milioni

di Euro, in contrazione rispetto al 2012 dell'1,7%, con un peso del 2% del PIL¹. A determinare questa diminuzione è principalmente il settore merci, che mostra un peggioramento rispetto al 2012 e raggiunge nel 2013 minimi storici dal 2005. Segnali positivi si ricevono invece dal comparto passeggeri, che nel 2013 presenta, dopo la forte contrazione del 2012, una significativa ripresa in controtendenza rispetto all'andamento del PIL e dell'analogo indicatore relativo al trasporto merci.

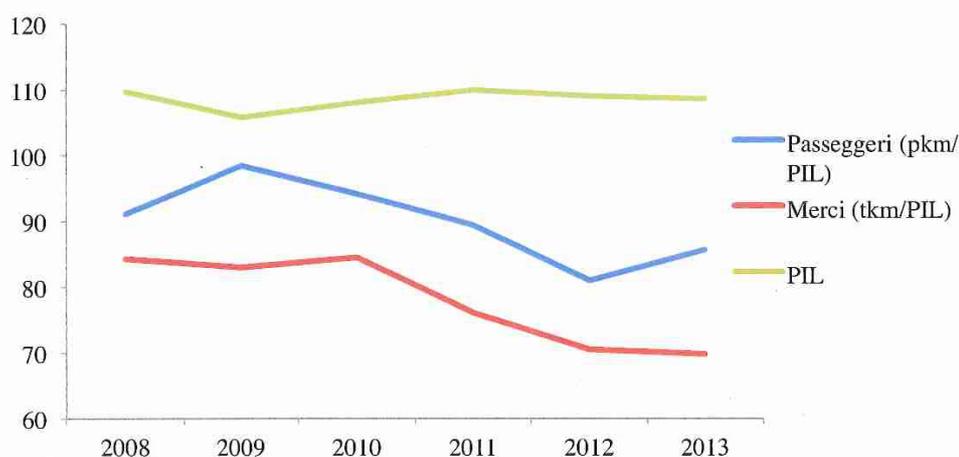


Figura 1 - Evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al PIL in Italia. 2005=100. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013

L'andamento positivo del traffico italiano delle merci rilevato nel primo semestre 2014 si è rafforzato nel secondo semestre facendo segnare anno su anno dati positivi sia in termini di traffico che di fatturato in quasi tutti i settori e modalità, con l'eccellenza del traffico aereo, che ha ormai recuperato i valori pre-crisi. Da sottolineare anche la ripresa del cargo grazie ad una significativa crescita dei vettori ferroviari diversi da Trenitalia. L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia nel rapporto traffico/fatturato, che è ora sostanzialmente in equilibrio, sia nella riduzione dei tempi di incasso (79 giorni contro gli 87 del 2013) e delle insolvenze (1,2% contro il 2,4% del 2013), sia infine nel miglioramento delle aspettative degli operatori: di quest'ultimi, solo il 7% prevede un mercato ancora in flessione contro un 41% che prevede una crescita². Nel complesso, i dati italiani ricalcano l'andamento di quelli europei ad eccezione del fatto che nel mercato italiano il trasporto passeggeri mostra un peso superiore alle merci.

2.1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nell'anno 2012 rimangono dominanti nell'EU-28 i veicoli privati (con una quota modale del 72,2%), seguiti a distanza dal trasporto aereo (9%) e pubblico su gomma (8,2%). Si collocano poi treni (6,5%) e infine trasporto pubblico su ferro (1,5%) e marittimo (0,6%)³.

Nel trasporto merci, nel 2012 è dominante il trasporto su gomma (con una quota modale del 44,5%), seguito da quello via mare (37,2%), per ferrovia (10,8%), mentre il

¹ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture*, 2013

² Centro Studi Confetra, *Nota Congiunturale sul Trasporto merci*, 2013-2014

³ European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

trasporto aereo detiene una quota marginale (0,1%)⁴.

Nel 2013, il trasporto interno di passeggeri in Italia evidenzia oltre 838 miliardi di passeggeri-km (+5,3% rispetto al 2012). La modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta, con il 78,9% del traffico rilevato. Le percentuali delle altre modalità di trasporto rimangono pressoché costanti, a parte l'incremento del 6,4% dei trasporti collettivi urbani.

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Impianti fissi	50.463	50.147	49.892	48.514	47.574	47.247	47.159	47.482
Trasporti ferroviari ⁽²⁾	50.088	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	47.087
- di cui grandi Imprese	46.144	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	46.074
- di cui piccole e medie Imprese	3.944	3.795	3.757	3.720	3.823	901	1.006	1.013
Altri (tramvie extraurbane e funivie)	375	367	368	390	401	402	400	394
- di cui tranvie extraurbane	50	51	52	61	72	76	76	75
- di cui funivie	325	316	316	329	329	327	323	319
Trasporti collettivi extraurbani	89.329	91.108	90.693	89.797	90.134	90.903	90.383	90.962
Autolinee e filovie	17.865	17.410	17.028	16.632	16.825	17.389	16.830	17.342
Autolinee di comp. stat., noleggio e privati	71.464	73.698	73.665	73.165	73.309	73.514	73.553	73.620
Trasporti collettivi urbani	17.678	18.306	18.651	18.878	19.188	18.652	17.416	18.531
Filovie e autobus	11.625	11.549	11.745	11.909	12.085	11.537	10.859	11.596
Altri modi	6.053	6.757	6.905	6.969	7.103	7.114	6.557	6.935
- di cui tranvie urbane	1.053	1.099	1.107	1.108	1.135	1.246	1.243	1.243
- di cui metropolitane	4.982	5.637	5.777	5.840	5.948	5.849	5.295	5.673
- di cui funicolari	19	21	21	21	20	19	20	19
Navigaz. marittima di cabotaggio	3.237	3.566	3.734	3.812	3.561	3.364	3.202	3.326
Navigazione interna	488	493	452	509	527	540	529	515
Navigazione aerea	12.813	15.334	15.064	14.700	15.726	16.765	16.545	16.235
Autotrasporti privati	726.534	720.204	721.830	762.320	739.870	708.251	620.683	661.097
- di cui autovetture	677.014	677.056	676.359	719.912	698.390	665.328	578.668	620.368
- di cui motocicli e ciclomotori	49.521	43.149	45.471	42.408	41.480	42.923	42.015	40.729
Totale	900.541	899.158	900.315	938.530	916.581	885.722	795.916	838.149

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti.

Tabella 1 - Traffico interno di passeggeri (in milioni di passeggeri-km). Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto nazionale delle infrastrutture* 2013

Relativamente ai trasporti collettivi extraurbani, la strada (90,9 miliardi di passeggeri-km per il 2013, pari all'10,8%) prevale ancora sulle ferrovie (5,6%), il cui ruolo assume comunque ancora oggi una notevole importanza nell'ambito di tale tipologia di trasporto. Infine la domanda di mobilità collettiva urbana rimane sempre a livelli molto bassi (il 2,2% dell'intero traffico interno di passeggeri in Italia).

Per quanto invece attiene al traffico interno merci, in Italia nel 2013 sono state trasportate 180 miliardi di tonnellate-km, un dato in decrescita rispetto al 2012 del -1,4% (182 miliardi). In termini percentuali, risulta dominante il peso dell'autotrasporto, seguito dalla navigazione marittima di cabotaggio e dal trasporto ferroviario.

4 European Commission, *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2014

Modalità di trasporto	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Trasporti ferroviari ^{(2) (3) (4)}	22.761	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	19.386
- di cui grandi Imprese	20.130	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.849	16.134
- di cui piccole e medie Imprese	2.631	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	3.396	3.252
Navigazione marittima di cabotaggio	46.839	52.211	47.017	49.173	53.156	53.708	50.287	47.419
Navigazione interna	89	93	64	76	135	144	81	89
Navigazione aerea	982	1.108	999	864	1.013	1.026	976	991
Autotrasporto (> 50 Km)	155.872	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	101.380	102.592
Oleodotti (> 50 Km)	10.907	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.636	9.593
Totale	237.450	226.916	219.318	208.465	216.787	198.877	182.604	180.071

Tabella 2 - Traffico totale interno di merci, milioni di tonnellate-km. Fonte. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto nazionale delle infrastrutture 2013*

2.2 Intermodalità

Sul fronte dell'intermodalità, il 2013 registra per la prima volta dopo diversi anni un arretramento.

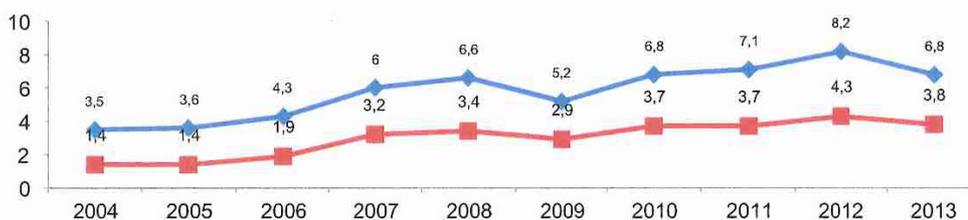


Figura 2 - Percentuale spostamenti intermodali urbani (sul totale degli spostamenti motorizzati). Fonte: Isfort 2014, *11° Rapporto sulla Mobilità in Italia*.

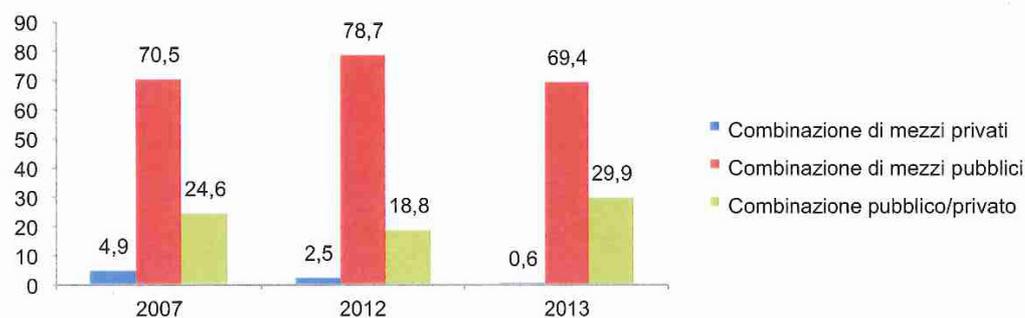


Figura 3 - Percentuale spostamenti urbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, *11° Rapporto sulla Mobilità in Italia*.

Le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti sono scese negli ambiti urbani dal 4,3% del 2012 al 3,8% del 2013. Nelle sole città con popolazione superiore ai centomila abitanti, la percentuale sale nel 2013 al 6,8%, ma anche in questo caso con una diminuzione rispetto al 2012. Nella serie storica resta una dinamica che, nel suo insieme, è di segno positivo. Nel 2004 gli spostamenti intermodali pesavano complessivamente per appena l'1,4%

nel totale; nel 2012 questa percentuale era triplicata prima di arretrare leggermente lo scorso anno. Sul totale degli spostamenti intermodali, nel 2013 la combinazione “mezzo pubblico con mezzo pubblico” è dominante, con quasi il 70% di tutte le scelte integrate di viaggio. Tuttavia questa percentuale si è ridotta di quasi dieci punti percentuali rispetto al 2012 tornando ai livelli del 2007. Per contro, la crescita della componente mista “pubblico-privato” di oltre dieci punti percentuali (da 18,8 a 29,9%) sembra costituire un segnale potenzialmente positivo in quanto essa intercetta una quota maggiore di automobilisti disponibili a lasciare il proprio mezzo almeno per una tratta nell’organizzazione del proprio spostamento. Nel 2013 la quota complessiva di viaggi intermodali extra-urbani è del 6,4% del totale (quasi il doppio rispetto a quanto registrato in ambito urbano): un valore sostanzialmente allineato a quello del 2012 e rimasto stabile dal 2007.

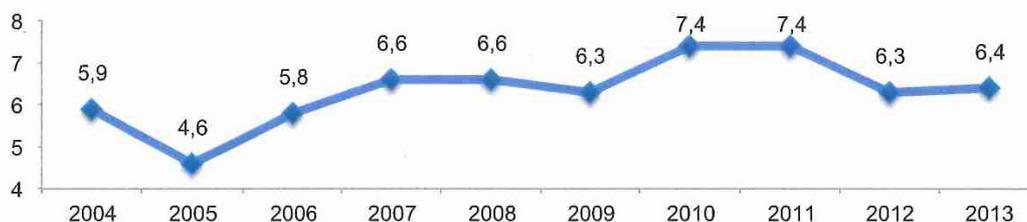


Figura 4 - Percentuale spostamenti intermodali extraurbani (sul totale degli spostamenti motorizzati).
Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia

Sul totale degli spostamenti extraurbani effettuati con l’uso di più mezzi, prevale l’integrazione pubblico-privato con il 60,5% degli spostamenti intermodali (37,7% le combinazioni “pubblico-pubblico” mentre del tutto residue, inferiori al 2%, le combinazioni “privato-privato”). Questa percentuale si è mantenuta stabile negli anni.

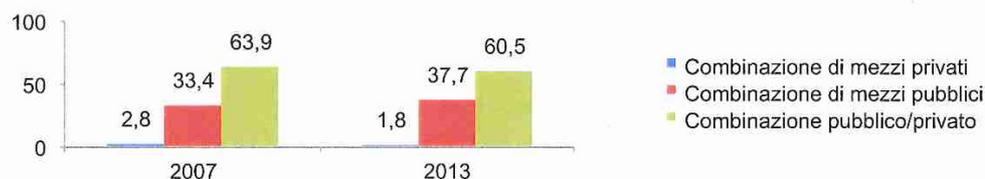


Figura 5 - Percentuale spostamenti extraurbani combinati, sul totale Italia. Fonte: Isfort 2014, 11° Rapporto sulla Mobilità in Italia