

settimo porto europeo con oltre 3 milioni di TEU, mentre Genova si posiziona in nona posizione (1,99 milioni di TEU). Peggiora invece la collocazione dei porti italiani per merci: Trieste e Genova si trovano rispettivamente decime (con 56 milioni di tonnellate) e undicesime (48 milioni di tonnellate) nella classifica europea. Rispetto al 2012, si è avuto un superamento di Trieste su Genova sulle merci, mentre per TEU il posizionamento italiano è immutato, nonostante un incremento dei volumi movimentati da Gioia Tauro da 2,7 a 3,09 milioni di TEU.

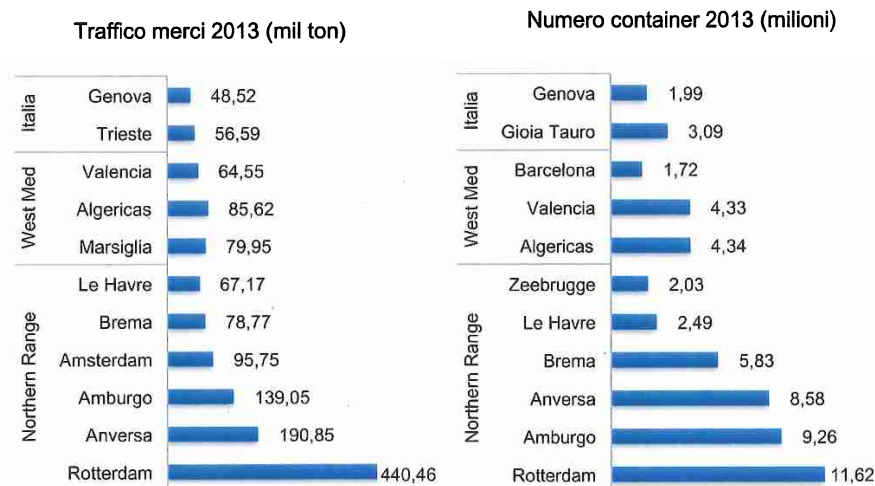


Figura 63 - Principali porti europei per traffico merci e container (2013). Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2013

Continua a rimaner schiacciante il confronto con il nord Europa, e in particolar modo con il porto di Rotterdam, che con 11,6 milioni di TEU da solo ne movimenta più che l'intero sistema italiano nel 2013 (10,08 milioni). Anche rispetto ai più vicini concorrenti, i porti del West Med, l'Italia presenta una certa disparità.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il complesso dei porti italiani ha trasportato nel 2013 quasi 41,5 milioni di passeggeri. Quattro porti italiani (Messina, Napoli, Civitavecchia, Olbia) si classificano nelle prime dieci posizioni in Europa per trasporto passeggeri.

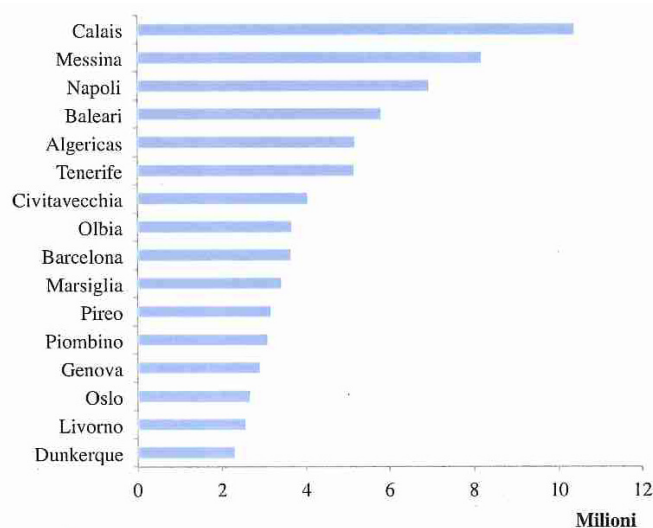


Figura 64 - Classifica porti europei per trasporto passeggeri. Fonte: Elaborazione propria su dati Assoporti 2013

3.5.2 Situazione italiana

3.5.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Il settore italiano nel 2013 si compone di 260 porti e circa 1900 accosti, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	263	-	-	56	35	172
Numero di accosti	1.899	-	7,22	545	415	939
Lunghezza complessiva accosti (metri)	460.394	242,44	1.750,55	150.399	103.122	206.873

Tabella 37 - Dati riepilogativi settore portuale marittimo nazionale (2013). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013

Nel Settore Portuale Nazionale, costituito dall'insieme dei porti sedi di Autorità portuali, il complesso del traffico si attesta sostanzialmente sui livelli registrati nel 2012. Non si sono dunque recuperate le perdite, in termini di traffico merci, subite nell'anno precedente, in cui erano state movimentate circa 17 milioni di tonnellate in meno rispetto al 2011, ma la decrescita mostra segni di rallentamento, con alcune note positive provenienti dal settore dei contenitori.

3.5.2.2. Dati di traffico

Passeggeri

Il settore aveva subito una perdita di circa 7 milioni di unità nel biennio 2011-2012. Nel 2013 si osserva finalmente una inversione di tendenza con un dato, sia pur moderato, di crescita: +1,53% rispetto all'anno precedente, con un numero complessivo di passeggeri di 41.843.136. Di seguito una illustrazione dei dati relativi al transito nei porti italiani in cui esso è superiore ad un milione di passeggeri l'anno.

Autorità Portuali	passeggeri	%	Variazione sul 2012
Messina	8.175.725	19,54	13,58
Napoli	6.931.856	16,57	-6,83
Civitavecchia	4.035.446	9,64	-0,13
Olbia	3.660.136	8,75	-7,48
Piombino	3.062.652	7,32	1,90
Genova	2.899.193	6,93	4,59
Livorno	2.557.826	6,11	-8,85
Venezia	2.072.642	4,95	3,63
Palermo	2.000.450	4,78	16,05
Bari	1.700.756	4,06	-8,29
Savona	1.282.255	3,06	6,10
Ancona	1.174.054	2,81	0,13

Tabella 38 - Principali porti italiani per trasporto passeggeri (2013). Fonte: Assoporti 2013

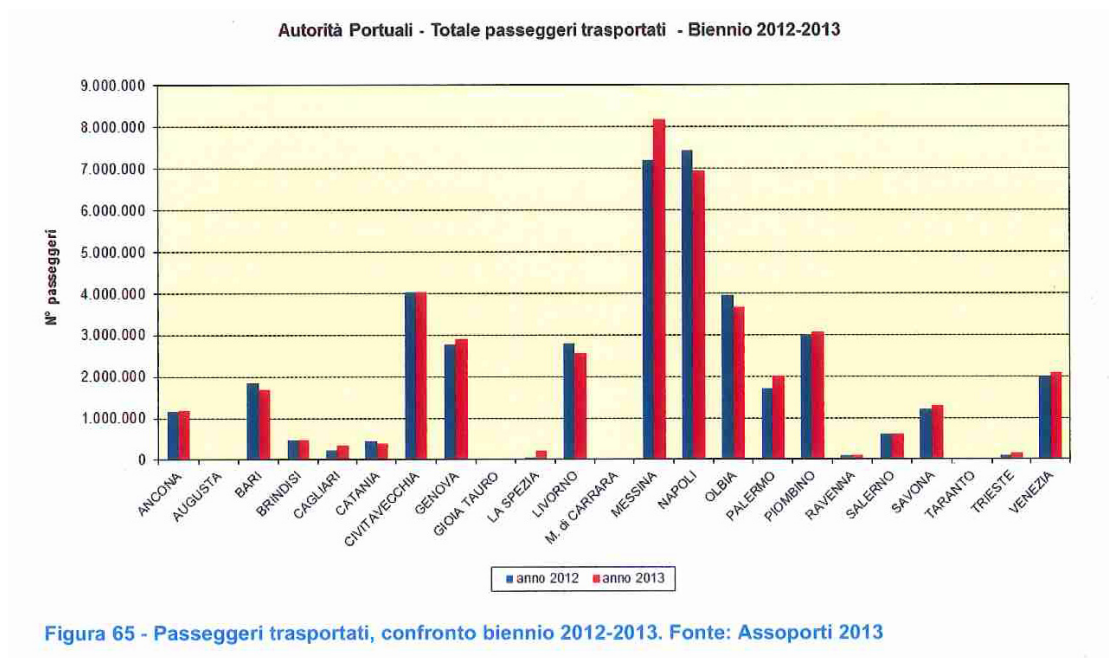


Figura 65 - Passeggeri trasportati, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Merci

Nel 2013, con riferimento alle merci movimentate, si nota una certa stabilità rispetto a quanto registrato nel 2012. Il volume delle movimentazioni (453,614 milioni di tonnellate) registra una flessione molto lieve (-0,53%), che si traduce in una riduzione di circa 3,4 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente, quando il decremento era stato ben più consistente.

Gioia Tauro	33.753	7,44	19,65
Taranto	28.485	6,28	-18,48
Livorno	27.953	6,16	1,95
Augusta	26.946	5,94	-9,99
Venezia	24.412	5,38	-3,80
Messina	23.238	5,12	3,77
Ravenna	22.486	4,96	4,78
Napoli	20.391	4,50	1,76
Civitavecchia	15.790	3,48	-13,77
La Spezia	15.546	3,43	0,70
Savona	13.221	2,91	-0,68
Salerno	10.968	2,42	7,81
Brindisi	10.408	2,29	2,97
Olbia	7.300	1,61	-16,17
Ancona	6.974	1,54	-12,30
Palermo	6.507	1,43	-15,39
Catania	5.848	1,29	20,83
Bari	5.600	1,23	-0,55
Piombino	5.246	1,16	-12,67
Marina di Carrara	1.799	0,40	-45,04
TOTALE	453.614	100	-0,53

Tabella 39 - Principali porti italiani per merci trasportate (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per quanto riguarda il volume totale di merci movimentate, Trieste, con 56,58 milioni di tonnellate movimentate (+15% rispetto al 2012), conquista il primato nazionale, mentre Genova, in flessione per il terzo anno consecutivo, passa in seconda posizione con 48,524 milioni di tonnellate (-3,35% sul 2012). Al terzo posto si conferma il porto di Cagliari che mantiene i livelli di traffico del 2012 (+0,72%) con movimentazioni per complessivi 35,633 milioni di tonnellate. Significativa la crescita del +19,65% del porto di Gioia Tauro, che sale quindi dal sesto posto del 2012 al quarto posto, movimentando un totale di 33,75 milioni di tonnellate. Scende invece dal quarto al quinto posto Taranto, che nel 2013 riduce i propri traffici del 18,48% (dopo il -14% del 2012), per un complesso di movimentazioni pari a 28,485 milioni di tonnellate.

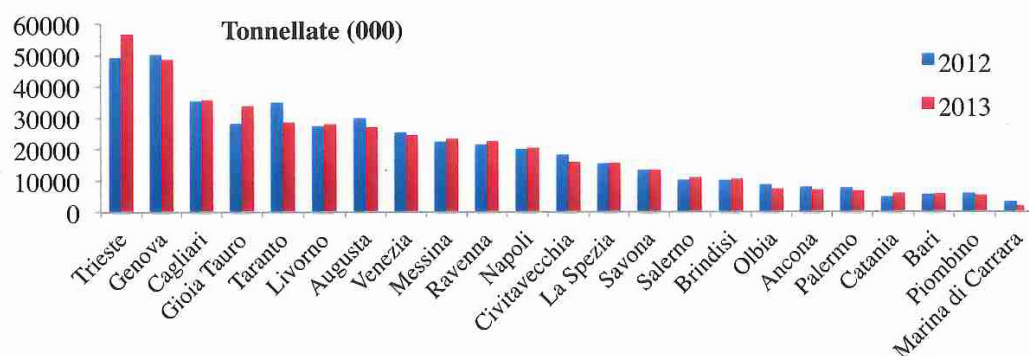


Figura 66 - Merci movimentate, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Il perdurare della crisi economica si riflette principalmente sui prodotti petroliferi, le cui movimentazioni (178,503 milioni di tonnellate nel 2013) calano complessivamente dell'1,8%.

Per contro, le merci solide (60% del totale delle merci movimentate), che nell'anno precedente erano diminuite di oltre quattro punti percentuali, mostrano segni di maggiore stabilità (-0,33%), totalizzando un traffico di 272,953 milioni di tonnellate.

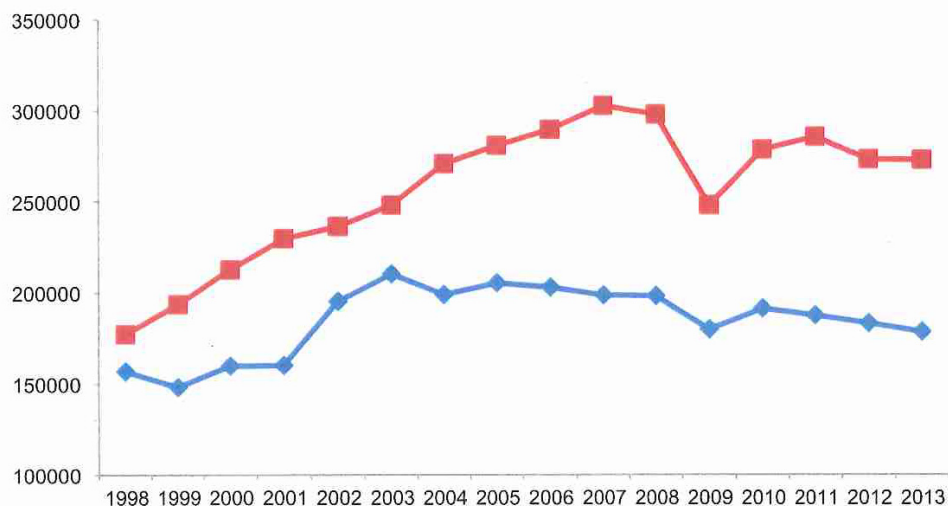


Figura 67 - Andamento settore portuale italiano per merci solide e liquide movimentate (tonn./1000). Fonte: Assoporti 2013

Segnali positivi dal settore dei contenitori, che, dopo il +1,12% nel 2012, fa registrare nel 2013 un +5,07%, per un totale di movimentazioni di 10.077.574 TEU. Ne consegue un aumento del peso dei contenitori sul complesso del traffico, che passa dal 21% del 2012 al 24% del 2013.

Nel contempo, diminuisce di un punto percentuale il peso delle rinfuse solide e delle Ro-Ro²³ (dal 17% al 16%) e della categoria "altro" (dal 5% al 4%).

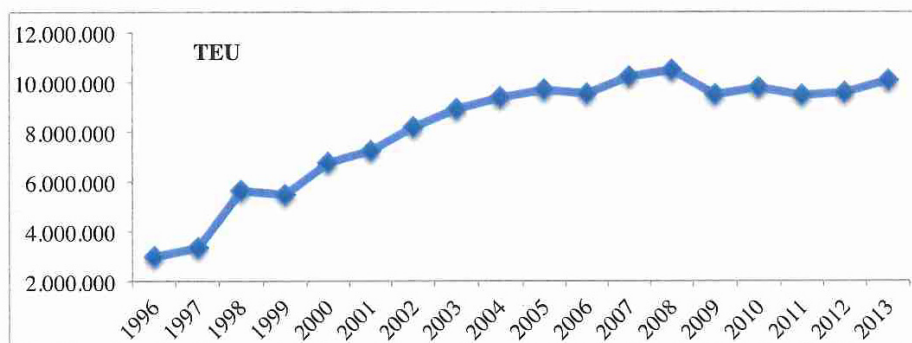


Figura 68 - Andamento settore portuale italiano per TEU movimentati. Fonte: Assoport 2013

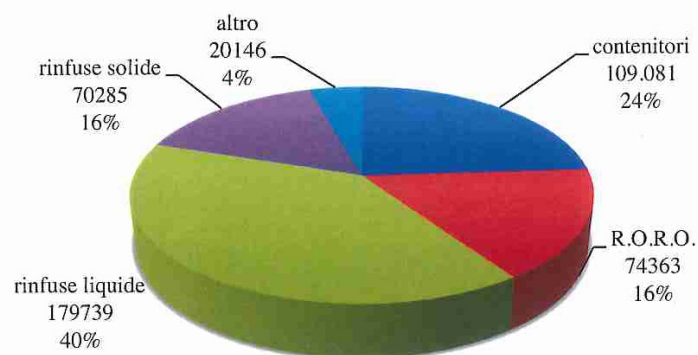


Figura 69 - Merci movimentate nel settore portuale italiano distinte per tipologia (2013) (tonn./1000). Fonte: Assoport 2013

23 Roll-on/roll-off, navi progettate per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote).

A livello di singoli porti, i volumi trasportati per tipologia di merce sono riportati in tabella.

	Merci solide			Merci liquide			Container		
	ton/1000	%	Var % su 2012	ton/1000	%	Var % su 2012	TEU	%	Var % su 2012
Gioia Tauro	33126	12,10	20,18	627	0,35	-2,94	3.094.254	30,70	13,71
Genova	31663	11,56	-4,07	16861	9,38	-1,97	1.988.013	19,73	-3,72
Taranto	24322	8,88	-18,08	4163	2,32	-20,75			
Livorno	19585	7,15	2,51	8368	4,66	0,66	559.180	5,55	7,01
Ravenna	18068	6,60	7,06	4418	2,46	-3,62	226.879	2,25	9,00
La Spezia	14738	5,38	5,58	808	0,45	-45,37	1.300.432	12,90	4,27
Trieste	14594	5,33	10,23	41992	23,36	16,75	458.597	4,55	12,39
Venezia	14466	5,28	1,42	9946	5,53	-10,50	446.591	4,43	3,91
Napoli	14452	5,28	-2,77	5939	3,30	14,79	477.020	4,73	-12,76
Cagliari	11332	4,14	11,80	24301	13,52	-3,73	702.143	6,97	11,88
Salerno	10968	4,00	7,81	0	0	-	263.405	2,61	26,28
Civitavecchia	10316	3,77	-7,05	5474	3,05	-24,12	54.019	0,54	5,99
Brindisi	7759	2,83	2,62	2649	1,47	4,00	566	0,01	483,51
Olbia	6735	2,46	-15,99	565	0,31	-18,23	0	-	-
Savona	6636	2,42	-0,52	6585	3,66	-0,83	74.080	0,74	-1,60
Messina	6002	2,19	13,83	17236	9,59	0,67	0	-	-
Catania	5827	2,13	20,82	21	0,01	-	30.255	0,30	36,98
Palermo	5796	2,12	-16,84	711	0,40	-1,39	20.647	0,20	-9,38
Piombino	5228	1,91	-12,19	18	0,01	-66,04	0	-	-
Bari	5160	1,88	-2,38	440	0,24	27,54	31.426	0,31	6,90
Ancona	3692	1,35	-6,70	3282	1,83	-17,85	152.394	1,51	7,16
Marina di Carrara	1799	0,66	-45,04	0	0	-	356	0	259,60
Augusta	1611	0,59	32,70	25335	14,10	-11,80	0	-	-
TOTALE	273875	100	0,33	179739	100	-1,80	10.077.574	100	5,07

Tabella 40 - Volumi di traffico per singoli porti e categoria merceologica. Fonte: Assoporti 2013

Nel 2013 il primo porto per volume di merci solide movimentate è Gioia Tauro (terzo nel 2012), che registra una eccellente crescita rispetto all'anno precedente, pari al 20,18%, con un traffico di 33,1 milioni di tonnellate (poco più del 12% del traffico nazionale), mentre retrocede al secondo posto, perdendo quindi, anche in questo settore, il primato italiano, il porto di Genova, le cui movimentazioni calano del 4,07% ed ammontano a 31,6 milioni di tonnellate (11,56% del totale nazionale). Come nel 2012 (-12,53%), anche nel 2013 subisce una considerevole flessione (-18,08%) il porto di Taranto.

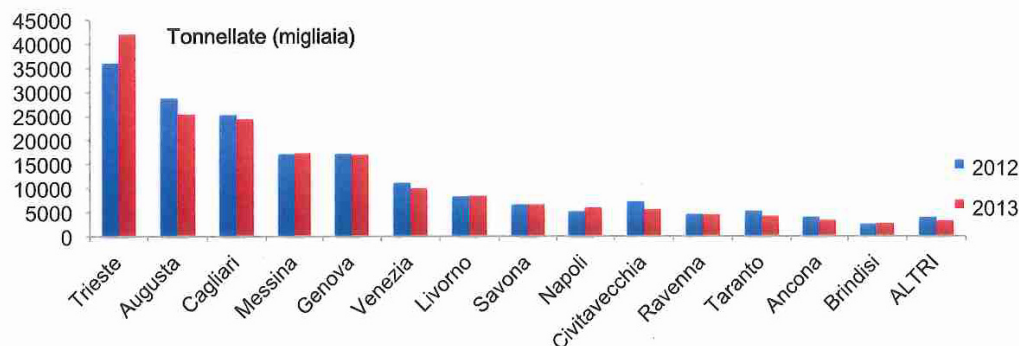


Figura 70 - Settore portuale italiano, merci solide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Per volume di traffico di merci liquide, il porto di Trieste consolida il proprio primato in ambito nazionale. Lo scalo registra un eccellente dato di crescita pari al 16,75% rispetto al 2012, infatti nel 2013 vengono movimentate 41,9 milioni di tonnellate (23,36% del totale nazionale). Alle spalle di Trieste si conferma il porto di Augusta, pur perdendo l'11,8% rispetto al 2012. Nel porto siciliano le movimentazioni ammontano a 25,3 milioni di tonnellate. Al terzo posto, come nel 2012, il porto di Cagliari in cui si assiste ad una flessione del 3,73% con un totale di 24,3 milioni di rinfuse liquide movimentate.

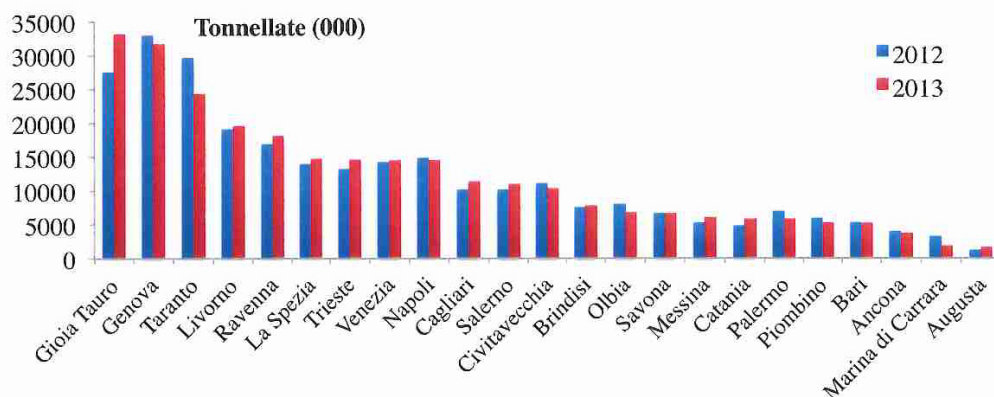


Figura 71 - Settore portuale italiano e merci liquide. Confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

Se nel 2012 i contenitori erano stati l'unica tipologia di traffico a mostrare un segno positivo registrando un moderato incremento di poco più di un punto percentuale, nel 2013 questo settore mostra ulteriori ancor più decisi segni di crescita con un buon +5,07% rispetto all'anno precedente.

Analizzando la graduatoria dei porti nazionali, si confermano, come sempre, nelle prime tre posizioni i porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia in cui viene movimentato oltre il 63% del traffico italiano. Il porto calabrese, che è interessato dal 30,7% del complesso nazionale (28,37% nel 2012), dopo l'exploit dell'anno precedente, riporta un ulteriore considerevole incremento, pari al 13,71%, totalizzando 3.094.254 TEU movimentati. Lo scalo genovese, invece, pur mantenendo la seconda posizione, perde il 3,72%, con un totale di 1.988.013 TEU movimentati. Diminuisce, infatti, l'incidenza dei contenitori di Genova sul complesso nazionale, passando dal 21,53% del 2012 al 19,73% del 2013. Da parte sua, il porto della Spezia recupera la flessione subita nel 2012, riportando un aumento del 4,27% con 1.300.432 TEU (12,9% del complesso nazionale).

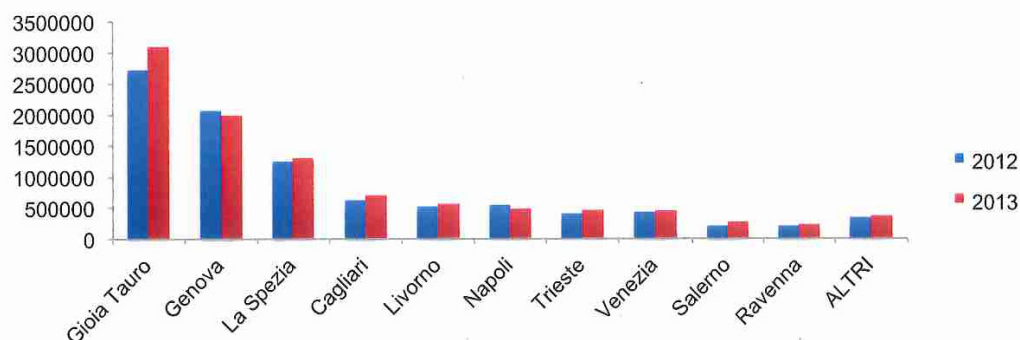


Figura 72 - TEU movimentati nei porti italiani, confronto biennio 2012-2013. Fonte: Assoporti 2013

3.5.2.3 Principali risultati economici del settore

I dati relativi al rendiconto 2013 del Settore Portuale Nazionale (Assoporti, 2013), ottenuto mediante aggregazioni delle singole corrispondenti poste rilevate dai rendiconti finanziari di ciascuna Autorità Portuale, mostrano che il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale è pari a circa 862 milioni di euro, in diminuzione del 13% rispetto al 2012, mentre il totale delle uscite è pari a 730 milioni di euro, con una diminuzione del 25%.

Nel 2013 il "Settore Portuale Nazionale" fa registrare complessivamente un avanzo di amministrazione di 1156,5 milioni di euro (+11,6% rispetto al 2012), un avanzo finanziario di competenza di 131,9 milioni di euro (+376,8%), un risultato d'esercizio di 191,1 milioni di euro (+88,9%) e un patrimonio netto pari a 1.895,4 milioni di euro (+11,2%).

3.5.2.4 Ricavi e costi operativi

Le entrate correnti del "Settore Portuale Nazionale" ammontano complessivamente a circa 512 milioni di euro, costituite per il 53% da tasse (272,1 mln €), per il 29,5% da canoni demaniali (151,2 mln €), per il 7% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (38 mln €), per il 3,9% da altri redditi patrimoniali (19,8 mln €), per il 3,3% da "altre entrate correnti" (17 mln €), e per il 2,7% da contributi pubblici (13,9 mln €). Le entrate per tasse, le quali nel 2013 hanno avuto un aumento del 17%, incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53%). Sono leggermente diminuite le entrate per canoni demaniali (-3%). Negative rispetto all'anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi, -10%. I contributi pubblici di parte corrente registrano una diminuzione del 33%, in considerazione della circostanza che 16 Autorità portuali su 24 non hanno avuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono anche le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi, -28%. Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia e Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Cagliari, il 5% a Napoli, Taranto e Livorno.

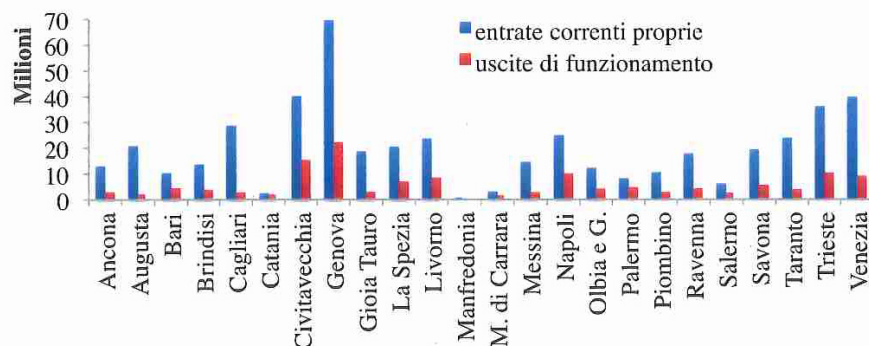


Figura 73 - Entrate proprie correnti e uscite di funzionamento (2013). Fonte: Assoporti 2013

Tra le singole Autorità portuali la composizione delle entrate correnti risulta alquanto variabile: i canoni demaniali incidono del 9% a Taranto, il 13% a La Spezia, il 14% a Cagliari fino al 43% a Manfredonia, il 49% a Napoli e il 50% a Venezia; il gettito delle tasse incide dal 10% di Palermo e Catania, il 14% di Olbia fino al 75% di Cagliari e Ravenna, il 76% di Gioia Tauro, l'80% di Augusta e l'86% di Taranto; l'incidenza delle entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi varia dallo 0% di Augusta, Genova, Marina di Carrara, Ravenna, Taranto e Venezia al 42% di Palermo, il 45% di Bari ed il 46% di Olbia.

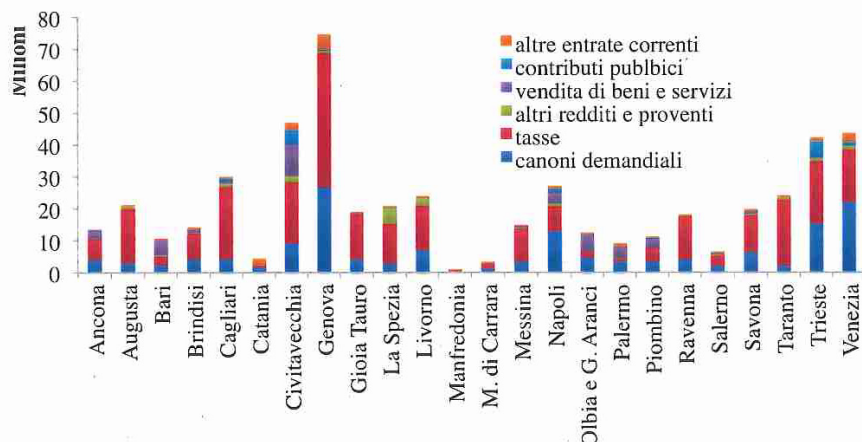


Figura 74 - Ammontare e composizione delle entrate correnti (2013). Fonte: Assoporti 2013

Il complesso delle uscite correnti nel 2013 ammonta a circa 276 milioni di euro, costituite per il 37% da uscite per il personale (101 mln €), per il 25% per prestazioni istituzionali (68 mln €), per il 21% da "altre uscite correnti" (58 mln €), per il 10% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (27 mln €), per il 5% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (14 mln €), ed infine per il 3% da uscite per gli organi dell'ente (7 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi risulta pressoché costante negli ultimi anni (2011, 2012, 2013). Aumenta dal 19% del 2012 al 21% del 2013 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 58% del complesso delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 13% nei porti di Civitavecchia e Genova, il 9% a Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Napoli, il 5% a Livorno e La Spezia.

Tra le singole Autorità portuali l'incidenza delle uscite per il personale varia tra il 21% di Cagliari e il 57% di Ravenna, mentre l'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi varia tra il 4% di Cagliari e Olbia ed il 25% di Catania.

Analizzando le singole voci delle uscite correnti notiamo che le uscite per il personale e per gli organi dell'Ente diminuiscono del 5%, le uscite per l'acquisto di beni e servizi del 2%, gli oneri finanziari del 4%. Aumentano, invece, le uscite per prestazioni istituzionali (+1%) e le "Altre uscite correnti" (+7%).

L'aumento delle entrate correnti (+4%) si è aggiunto alla diminuzione delle uscite correnti dell'1%, determinando così un miglioramento del saldo positivo di parte corrente (236 milioni di euro, +9,3% rispetto al 2012)

Migliora, ma in misura minore (+8,8%), il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 345 milioni di euro nel 2013 (317 milioni di euro nel 2012). A fronte di uscite di funzionamento per 136 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità portuali pari a 481 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento, che nel 2013 risulta pari a 3,54 (nel 2012 era pari a 3,23).

3.5.2.5 Investimenti e contributi pubblici

Per quanto concerne le entrate e le uscite di parte capitale, ad una diminuzione del 2011 era seguito un aumento nel 2012 sia delle entrate in conto capitale (+84%) che delle uscite (+35%). Nel 2013 si registra nuovamente una diminuzione che per entrambe le voci risulta essere del 43%.

In particolare, per quanto riguarda i contributi pubblici in conto capitale, sono passati da 361 milioni di euro nel 2012 a 197,8 milioni di euro nel 2013 (-45%); le entrate da prestiti da un importo di 71 milioni di euro nel 2012 sono passate a 46 milioni di euro nel 2013 (-35%). Per quanto invece riguarda le uscite per investimenti infrastrutturali, nel 2013 sono pari a 304,6 milioni di euro (-49% rispetto al 2012), e la maggior componente (con un peso del 63%) è quella relativa a uscite per opere, fabbricati e progettazioni (che da 539 milioni di euro nel 2012 sono passate a 223 milioni di euro nel 2013, ovvero -59%).

I 197,8 milioni di euro di contributi pubblici per la realizzazione di opere nel 2013 sono stati destinati principalmente a Genova (38%), Bari (12%), Venezia (10%), Livorno e Piombino (6%), Civitavecchia e Palermo (5%), Napoli, Olbia e Salerno (4%).

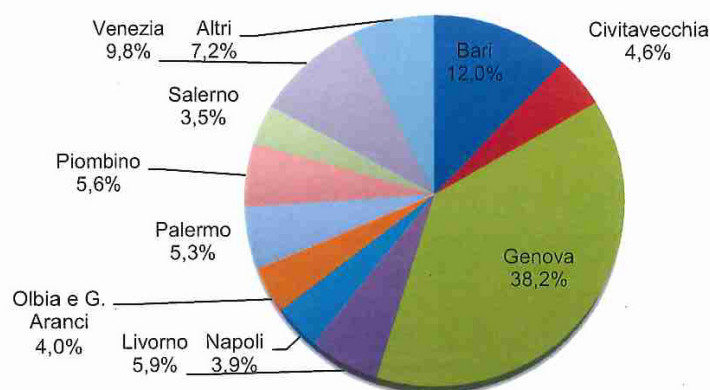


Figura 75 - (2013): Ripartizione contributi pubblici nel settore italiano (2013). Fonte: Assoporti 2013

Per investimenti effettuati; pari complessivamente a 304,6 milioni di euro sull'intero settore nazionale, spiccano Livorno (11% degli investimenti del settore), Civitavecchia e Venezia (10%

ciascuna), Messina e Piombino (9%), ad Augusta e Genova (8%), Trieste (7%), e La Spezia (5%).

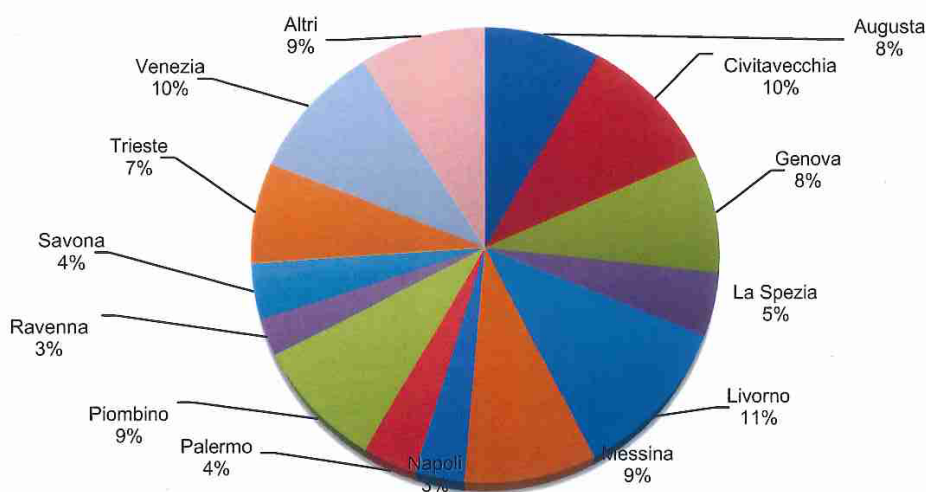


Figura 76 - Ripartizione investimenti nel settore portuale italiano (2013). Fonte: Assoport 2013

3.6 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea

Si illustrano di seguito alcuni dati inerenti la domanda e l'offerta di mobilità di linea e non di linea. Essi descrivono il contesto nel quale si inseriscono sia le misure di regolazione in materia di gare per l'assegnazione di servizi di trasporto in esclusiva a livello locale che l'atto di regolazione in materia di taxi, ncc e piattaforme di servizi recentemente adottati dall'Autorità compiutamente ripercorsi nella seconda parte del presente Rapporto Annuale.

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste una fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del Paese. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici e i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente e, più in generale, lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito potenziando e rendendo efficiente ed efficace il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 20% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

Il settore dà occupazione a circa 96000 addetti, trasporta oltre 36 miliardi di passeggeri-km/anno e utilizza 2 miliardi di vetture-km/anno²⁴. In base ai dati acquisiti in occasione delle istruttorie compiute per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, il settore ha un "costo" annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 miliardi di euro di cui circa 6,4 miliardi relativi ai servizi di TPL e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

²⁴ Fonte: Studio Bain e Company 05/07/2014: "L'efficienza nel Trasporto Pubblico Locale in Italia".

3.6.1 Quadro europeo

La domanda di trasporto pubblico nelle principali città europee è in crescita. Nel 2011 ammontava a 244 viaggi per abitante, mentre nel 2013 a 262. Il mezzo di trasporto più usato è l'autobus (120 viaggi per abitante), seguito da metropolitana (83 viaggi per abitante)²⁵.

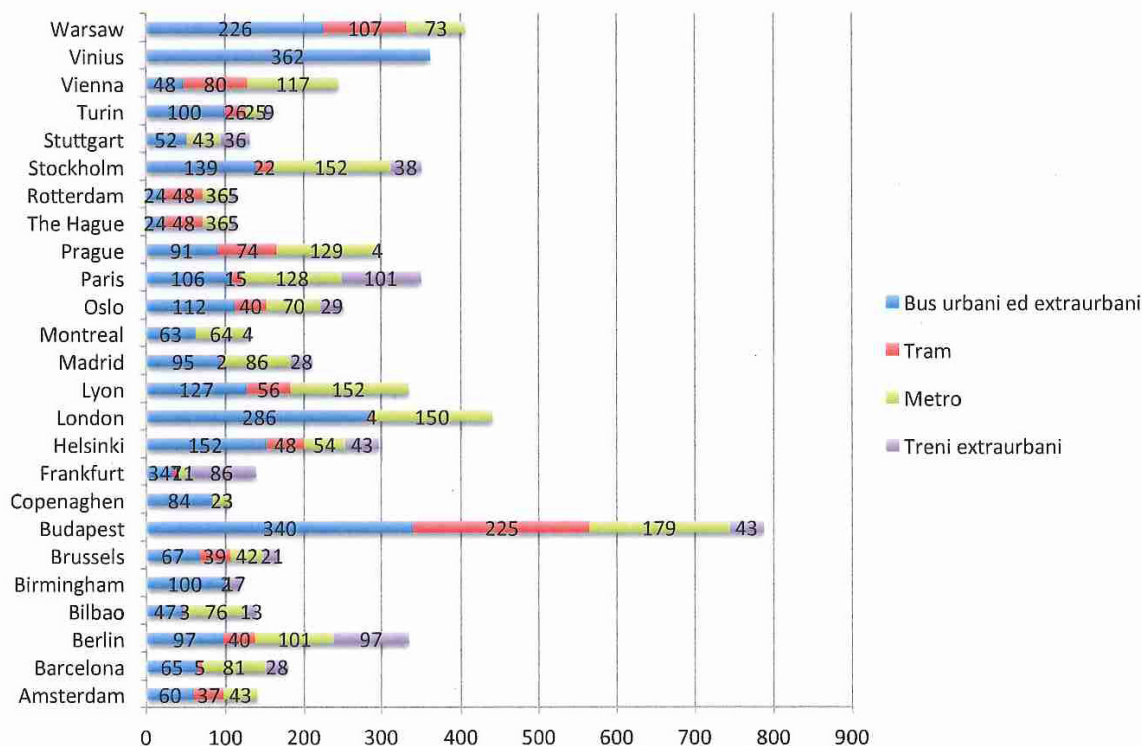


Figura 77 - Domanda di trasporto pubblico per abitante (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Il prezzo medio per un biglietto singolo urbano è 2,1 €, 2,8 extraurbano. Gli abbonamenti mensili costano rispettivamente 69 e 85 €. Tuttavia, ben sette città però presentano un prezzo dell'abbonamento mensile extraurbano superiore a 150 €.

²⁵ Dati non disponibili per Roma.

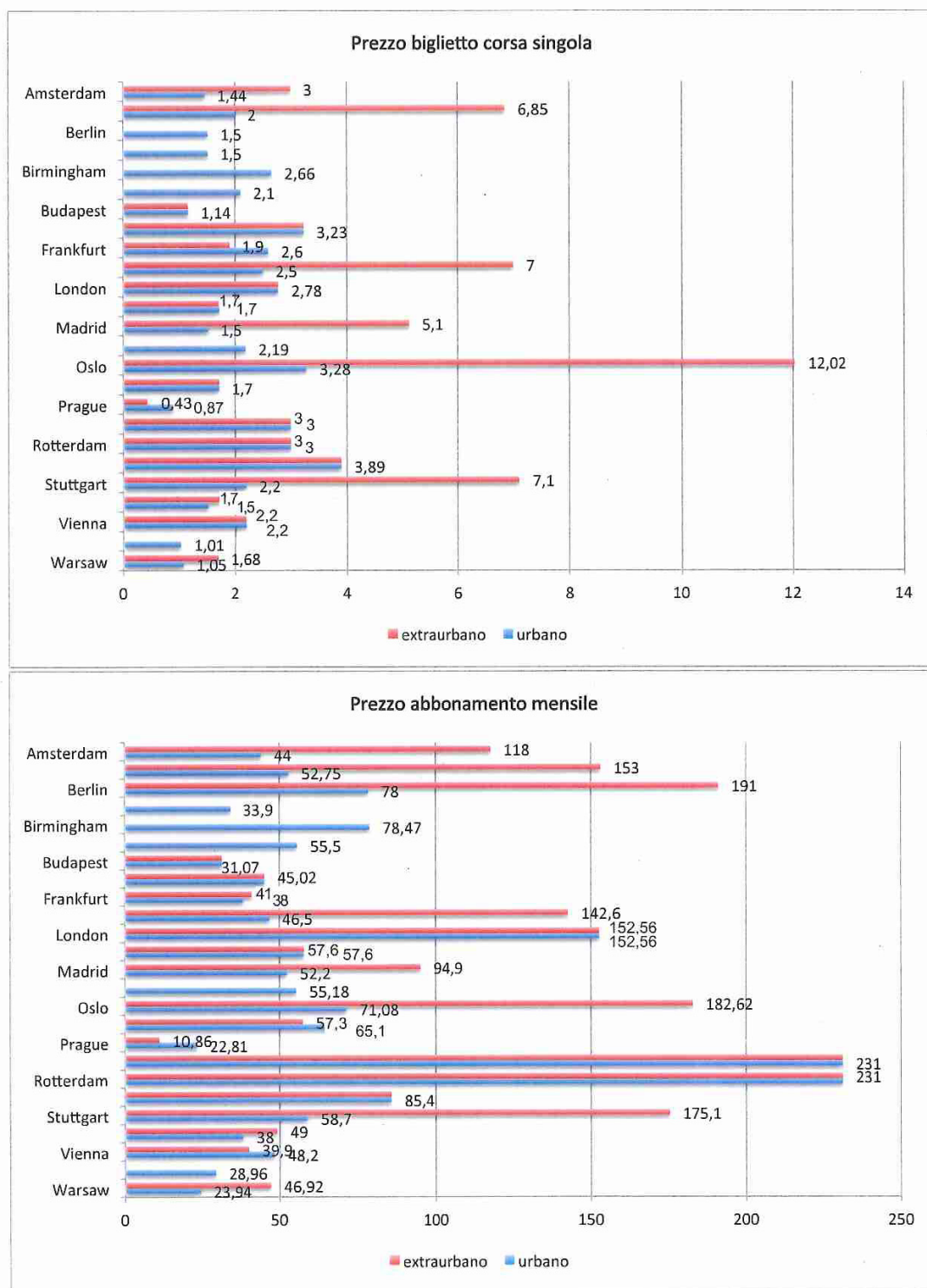


Figura 78 - Prezzi del trasporto pubblico nelle principali città europee (2013). Fonte: EMTA Barometer 2013

Per quanto riguarda la dotazione di mezzi, il numero medio di bus-km per abitante è 35,6, sette volte superiore al numero di tram-km per abitante (4,5). La metropolitana presenta una media di 6,8 veicoli-km per abitante.

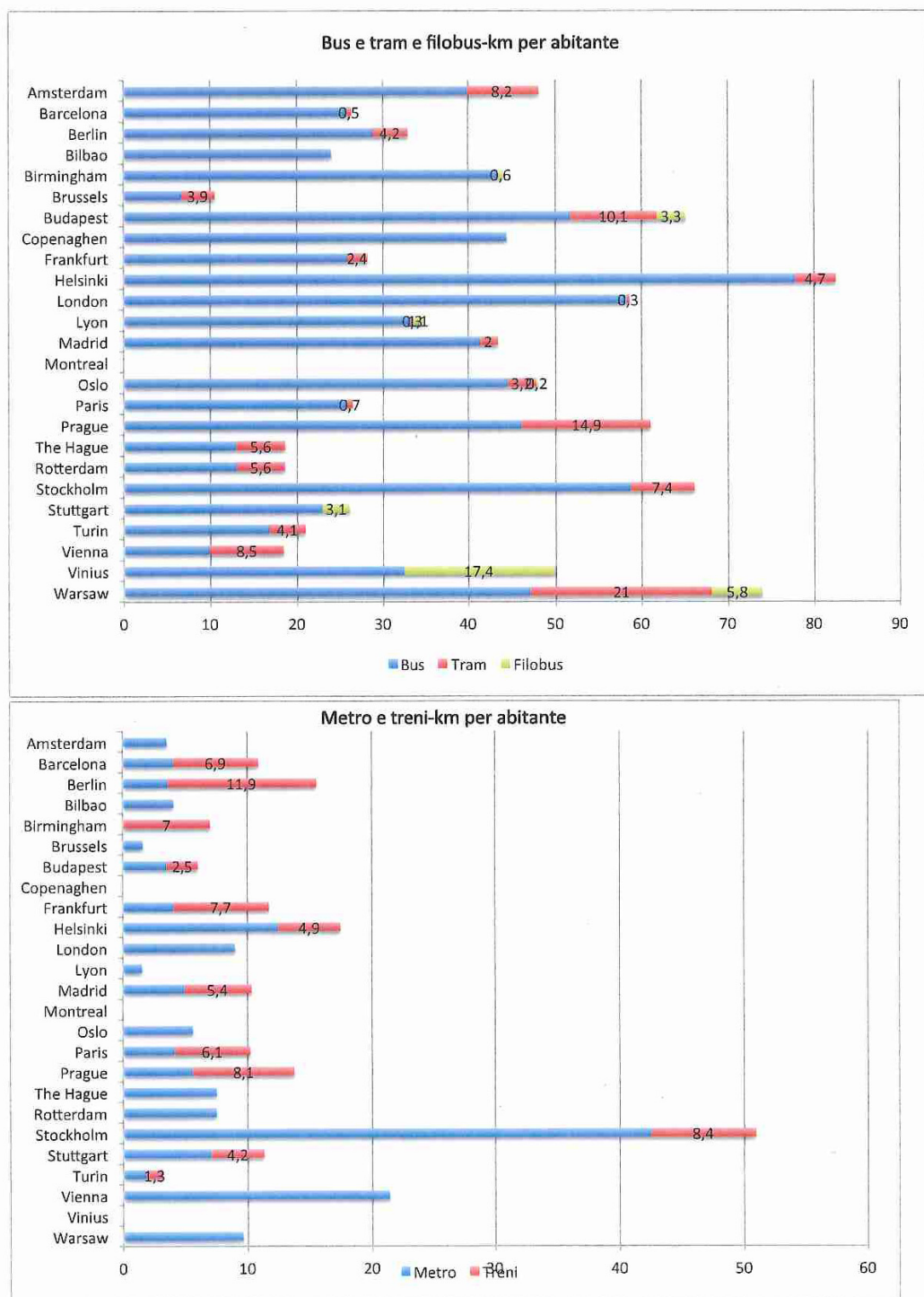


Figura 79 - Dotazione di mezzi per abitante nelle principali città europee. Fonte: EMTA Barometer 2013

I costi medi operativi del trasporto pubblico per abitante ammontano in media 380 €/abitante. Tale valore è più elevato per Parigi, Londra e Stoccolma (superiore a 700 €/abitante). Per la maggior parte delle città, i sussidi pubblici coprono circa il 40-50% del costo.

3.6.2 Situazione italiana

3.6.2.1 Dati di traffico

Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort²⁶, nel 2013 la domanda complessiva di mobilità in Italia ha invertito il trend negativo dei precedenti quattro anni: +2,8% di spostamenti, +9,6% di passeggeri*km. In questo contesto, la quota del trasporto pubblico locale sulla domanda di mobilità complessiva si è ridotta nel 2013 del 4,9%. Peraltro, dal 2000 al 2013, solo nel biennio 2007-2008 il ha visto crescere la propria quota modale in una fase di espansione della domanda di mobilità. Negli altri anni, la quota di mercato del mezzo pubblico si espande quando il mercato della mobilità si restringe per effetto di minori consumi generali e minore disponibilità di reddito per le famiglie. Quando la domanda risale, i cittadini tornano a viaggiare in automobile, non essendo il TPL percepito come alternativa strutturale per soddisfare i bisogni di mobilità.

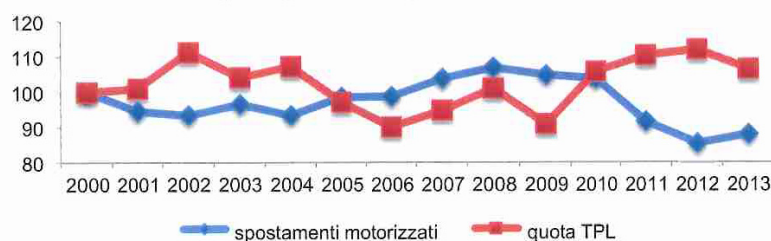


Figura 80 - Andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico. Fonte: EMTA Barometer 2013

Nel 2013, le scelte modali dei cittadini stanno dunque riallineandosi alla cifra stilistica pre-crisi, con un orientamento strutturale di preferenza per il mezzo individuale (auto). Nello specifico ambito urbano, il 2013 è stato un anno particolarmente negativo, con una diminuzione dello share modale del TPL di oltre due punti percentuali sul totale degli spostamenti motorizzati (dal 15,1% del 2012 al 12,8% del 2013). Il 2013 va così a interrompere un trend positivo che per la mobilità collettiva proseguiva quasi senza interruzione dal 2006 e riporta quindi la quota modale al livello del 2008.

La mobilità collettiva ha sofferto in particolar modo nei centri medi. Lo split modale nei comuni con oltre 250mila abitanti evidenzia nel 2013 una quota dei mezzi di trasporto pubblico al 31,2% (mezzo punto in meno rispetto al 2012). Nel trasporto extra urbano, la quota modale del trasporto collettivo rispetto agli spostamenti motorizzati è salita nel 2013 di quasi un punto percentuale raggiungendo la soglia del 13,9%. È stata quindi in parte recuperata la caduta piuttosto significativa registrata nel 2012, riportando la quota di mercato dei mezzi pubblici extra-urbani al livello del 2010. L'analisi per ampiezza del contesto urbano mostra una certa omogeneità del peso del trasporto pubblico extra-urbano tra piccole, medie e grandi città.

La crescita della quota di utilizzo di un mezzo pubblico per gli spostamenti extra-urbani è più pronunciata tra chi si muove dalle città medie (dal 10,3% degli spostamenti nel 2008, all'11,3% nel 2012 e al 14,3% nel 2013), mentre appare altalenante la scelta del mezzo pubblico tra i residenti nelle grandi città. Per ciò che riguarda la ripartizione tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano, nel 2013 aumenta l'incidenza del "ferro", sia nelle grandi città, sia in quelle con oltre 100mila abitanti.

26 11esimo Rapporto Isfort sulla mobilità in Italia, 2014.

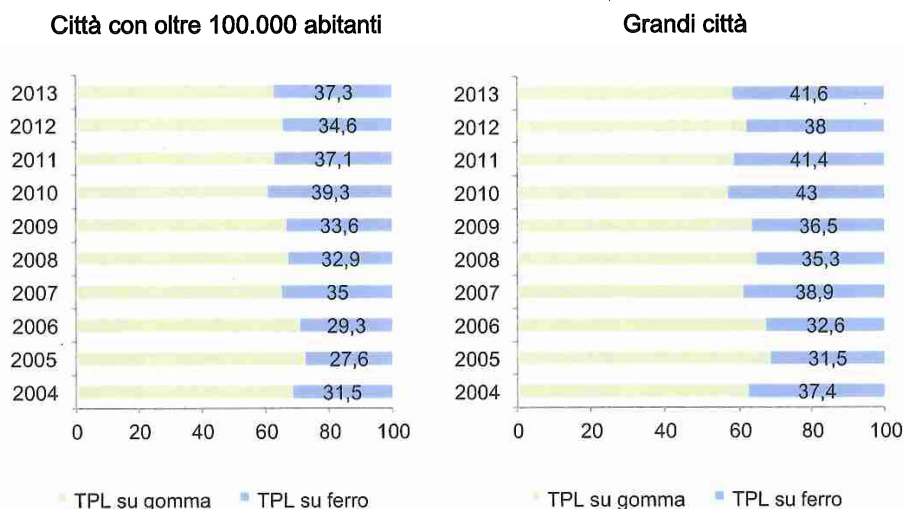


Figura 81 - Ripartizione del TPL urbano tra gomma e ferro. Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Anche in ambito extraurbano, la domanda di trasporto pubblico su "ferro" è cresciuta rispetto alla modalità "gomma", passando a una quota del 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (41,8% nel 2012). Il peso del trasporto su rotaia è di conseguenza molto rilevante nelle direttrici extra-urbane. Dal lato dell'offerta (i dati si fermano al 2012) continua la progressiva erosione della quantità di servizi di trasporto pubblico erogati in ambito urbano in termini di vetture*km (-2,2% nel 2012, -4,4% nel triennio 2010-2012) e, contestualmente, continua la riduzione dei passeggeri trasportati (-3,2% nel 2012, -4,5% nel triennio 2010-2012). Un trend in riduzione è peraltro ravvisabile anche in ambito extraurbano. Per contro, nel 2013, dopo sette anni, si riduce leggermente l'età media degli autobus, passando a livello nazionale da 11,57 a 11,15 anni di età, anche se l'anzianità media del parco autobus registra dal 2006 (9,29 anni) al 2012 (11,57 anni) un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni. La leggera flessione nell'età media dei mezzi nel 2013 in Italia è confermata sia per i veicoli impiegati su tratte urbane (10,47 anni con un calo del -6%), sia in quelli destinati al trasporto extraurbano (11,82 anni con un calo del -1% circa).

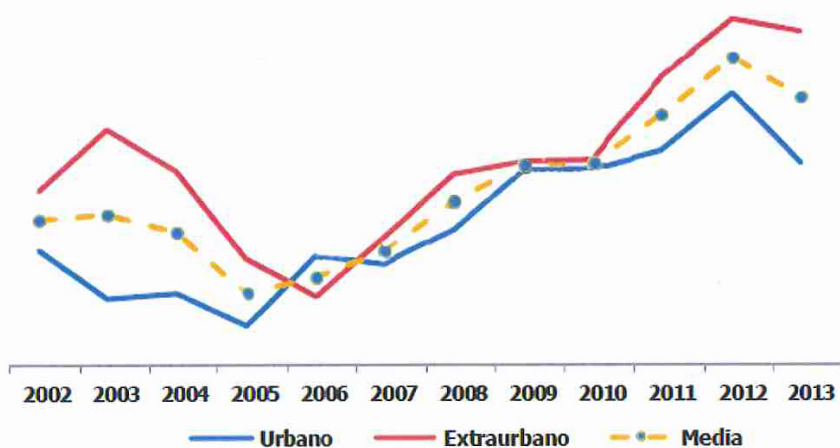


Figura 82 - Evoluzione età media autobus. Fonte: ASSTRA, Autobus e Investimenti 2013