



Nella **Tabella 34** si riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate alle infrastrutture per il trasporto ferroviario urbano e metropolitano, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, di cui al PO MIT, Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54 (Fase 1), sull'addendum al PO MIT, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2017 (Fase 2), sul secondo addendum al PO MIT approvato dal CIPE il 28 febbraio 2018.

REGIONE	P.O. MIT. FSC 2014 - 20 (Asse B e Asse C Del. CIPE 54/2016) Mln€	Addendum P.O. MIT. FSC 2014-20 (Asse B e Asse C Del. CIPE 98/2017) Mln€	Il Addendum P.O. MIT. FSC 2014-20 (Asse B e Asse C Del. CIPE 12/2018) Mln€	TOTALE Mln€
Abruzzo	-	-	10,00 €	10,00 €
Campania	-	48,12 €	-	48,12 €
Calabria	-	53,50 €	-	53,50 €
Emilia-Romagna	-	-	4,60 €	4,60 €
Lazio	334,00 €	34,00 €	-	368,00 €
Puglia	80,00 €	108,61 €	-	188,61 €
Sardegna	-	-	2,05 €	2,05 €
Sicilia	40,00 €	115,00 €	-	155,00 €
Umbria	51,00 €	5,00 €	1,00 €	57,00 €
Veneto	22,00 €	-	-	22,00 €
Totale	527,00 €	364,23 €	17,65 €	908,88 €

Tabella 34: Ripartizione delle risorse destinate alle infrastrutture per il trasporto ferroviario urbano e metropolitano

Ulteriori risorse sono state stanziare a valere sull'asse C destinate al materiale rotabile urbano e metropolitano di competenza ferroviaria, in particolare: 41,5 milioni di euro per l'Emilia-Romagna; 43,2 milioni di euro per il Piemonte; 50 milioni di euro per la Puglia e 24 milioni di euro per la Valle d'Aosta.



7. Il contributo dell'Osservatorio "Audimob" sugli stili e i comportamenti di mobilità degli italiani (aggiornamenti al 2017)

Il sistema della mobilità dei cittadini vive ormai da diversi anni nel nostro Paese una fase di trasformazione che non solo ha implicazioni profonde sulla cornice normativa e istituzionale di governo del settore, ma si riflette in misura non secondaria anche sul bisogno di informazioni e di dati, i cui contenuti devono riallinearsi alle direttrici di sviluppo del sistema stesso.

Rispetto alla produzione delle conoscenze empiriche, appare quindi naturale che alcune dimensioni storicamente poco esplorate del trasporto abbiano recuperato negli ultimi anni una nuova diffusa attenzione. È questo certamente il caso delle analisi sugli stili e i comportamenti di mobilità degli individui, ovvero delle analisi sulla "domanda". Fino a qualche anno fa si è guardato al mondo della mobilità degli individui con una chiara segmentazione; da un lato il segmento maggioritario della mobilità individuale "autoprodotta" dal cittadino (uso del mezzo privato, dell'automobile in particolare, e mobilità pedonale), dall'altro lato il segmento minoritario dei servizi di mobilità collettiva (trasporto pubblico) dominato da logiche di offerta e di regolazione, rispetto al quale il ruolo del passeggero, e quindi della "domanda" in senso lato, è rimasto marginale. Chi sale su un treno o su un autobus è visto come un "utente" di un servizio pubblico, con pochi strumenti di rivalsa e protesta a fronte di una cattiva qualità dell'offerta, e uno scarso peso economico, visto che i ricavi da traffico, a volte relativamente esigui, non sono considerati una priorità strategica.

Questo assetto cristallizzato è cambiato profondamente negli ultimi anni, soprattutto in alcuni segmenti del trasporto pubblico e dei nuovi servizi di mobilità. Gli operatori stanno recuperando efficienza, alcune porzioni del mercato si aprono alla concorrenza e all'ingresso di soggetti privati; soprattutto, l'attenzione delle aziende per l'utente del servizio (il "cliente") è cresciuta e continua a crescere. A fronte di un tale cambio di paradigma è sempre più chiara la necessità di dover capire meglio il mercato stesso: le dimensioni, le dinamiche, le caratteristiche principali, i profili di segmentazione, i meccanismi di competizione tra modi di trasporto e tra aziende. È una necessità avvertita dall'amministrazione pubblica in quanto soggetto regolatore che si prefigge l'obiettivo di rispondere in modo adeguato ai bisogni dei cittadini; ed è parimenti una necessità avvertita dalle aziende che erogano i servizi, le quali intravedono l'opportunità di azionare la leva della domanda per incrementare i ricavi, pur in un sistema di prezzi poco manovrabili.

In questa cornice che pur tra molte incertezze va consolidandosi, l'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani, promosso dalla Fondazione Nazionale delle Comunicazioni e realizzato da Isfort, si è posto fin dall'inizio come uno strumento significativo per la rilevazione, la lettura e l'interpretazione della domanda di mobilità dei cittadini. L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'ampia indagine campionaria, unica nel suo genere a livello nazionale, finalizzata a ricostruire in dettaglio le dimensioni e le caratteristiche della mobilità degli italiani: il numero di spostamenti effettuati ogni giorno, le distanze percorse, il tempo dedicato, i mezzi di trasporto utilizzati, le motivazioni e così via. Le interviste effettuate ogni anno, con sistema CATI (70%) e sistema CAWI (30%) sono oltre 12.000 e interessano la mobilità feriale della popolazione tra 14 e 80 anni⁸. La base dati dell'Osservatorio "Audimob" è di assoluto rilievo, alimentata senza soluzione di continuità da indagini annuali dal 2000 ad oggi che cumulativamente aggregano ad oggi oltre 260.000 interviste e quasi 600.000 spostamenti analizzabili⁹.

⁸ L'indagine interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni e registra in modo dettagliato tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali – dal 2019 anche per i festivi), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti.

⁹ Il ruolo di "Audimob" quale fonte statistica di riferimento generale per la conoscenza del settore a livello nazionale è confermato dall'inserimento dell'indagine Audimob nel Piano Statistico Nazionale 2020-2022. Inoltre, dal 2005 i dati di "Audimob" sono annualmente utilizzati per la redazione del capitolo sulla domanda di mobilità degli italiani del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. È infine da ricordare che il metodo di rilevazione di "Audimob" e le scelte metodologiche operate e affinate nel tempo, inclusi i delicati aspetti definatori dei fenomeni indagati, sono



Nelle pagine che seguono si presentano gli indicatori più significativi di descrizione della domanda di mobilità che emergono dalle indagini “Audimob”, con aggiornamento al 2017. La scelta di presentare i dati fino al 2017 è motivata dall’opportunità di fornire un quadro temporalmente allineato ai dati sull’offerta e sulle prestazioni del settore del TPL monitorati dell’Osservatorio Nazionale.

7.1 Le principali caratteristiche della mobilità degli italiani

Un primo indicatore da monitorare riguarda i volumi di domanda (**Fig. 84**). La tendenza 2017 stimata da “Audimob” è quella di una non marginale contrazione rispetto al 2016: gli spostamenti sono infatti diminuiti nel 2017 del -4,3% e i passeggeri*km (totale distanze percorse) del -12,7%. Il confronto con il 2008, anno di picco della domanda nella serie storica di Audimob, evidenzia poi una riduzione cumulata di quasi un quarto degli spostamenti e di circa un terzo dei passeggeri*km.

La fase di arretramento della domanda trova conferma:

- nella distanza media percorsa ogni giorno dai cittadini, che passa dai 28,8 km del 2016 ai 25,8 del 2017 (solo nel 2002 si è registrato un valore così basso);
- nel tempo medio giornaliero destinato alla mobilità, che nello stesso anno scende dai 58 minuti del 2016 ai 48 minuti del 2017 (il valore più basso dal 2002) (**Fig. 85**).

Se nel profilo quantitativo la mobilità degli italiani perde ancora slancio, il modello comportamentale sembra invece cambiare profondamente segno. Il processo che si fa strada può essere definito come crescente “distribuzione della domanda”: aumenta la quota di cittadini che si muove nel corso della giornata, effettuando però in media meno spostamenti a testa, meno lunghi e di più breve durata.

ampiamente allineati alle indicazioni contenute nelle recenti Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics (pubblicate a dicembre 2018). La rilevazione “Audimob” è stata peraltro analizzata, unica indagine italiana, nella fase istruttoria che ha portato alla redazione delle Linee guida.

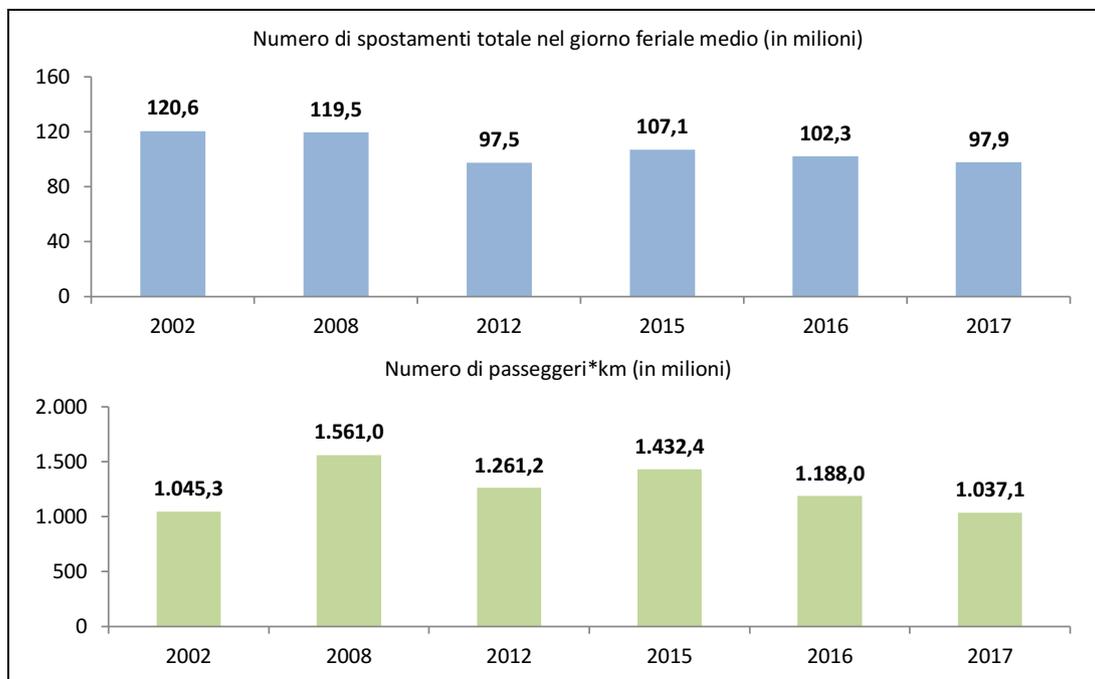


Figura 85: L'andamento della domanda di mobilità degli italiani 2002-2017 (valori assoluti) –
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

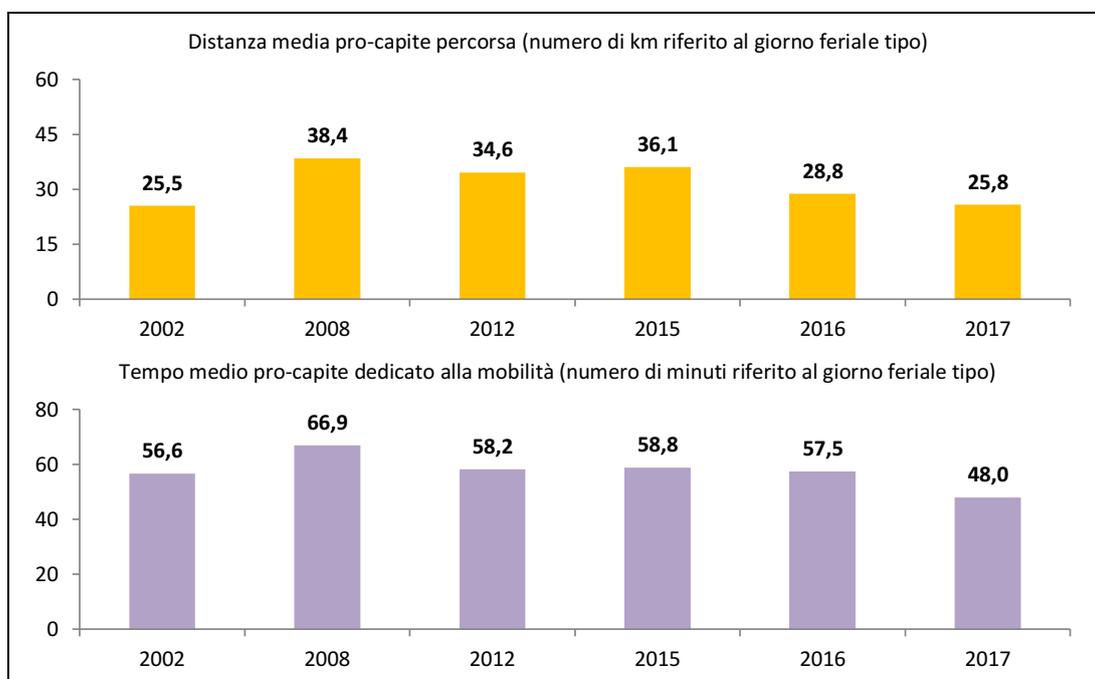


Figura 86: Le distanze percorse ed il tempo utilizzato per muoversi dalla "popolazione mobile" –
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



In effetti il tasso di mobilità, ovvero la percentuale di cittadini che nel giorno medio feriale effettua almeno uno spostamento, è salito nel 2017 di ben cinque punti rispetto al 2016 (dall'83,6% all'88,5%) e segue un accentuato trend positivo dal 2012 (**Fig. 86**). Allo stesso tempo il numero di percorrenze pro-capite della popolazione mobile scende, passando dalle 2,5 del 2016 alle 2,3 del 2017; e in questo caso la linea calante parte dal 2007 (3,2) con un ritmo di contrazione molto pronunciato. L'analisi per singola regione del tasso di mobilità con riferimento al 2017 evidenzia chiaramente un livello inferiore della quota di popolazione mobile in alcune regioni di minore dimensione (Valle d'Aosta e Molise in particolare) e in diversi territori del Sud del Paese (Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia), a fronte di percentuali superiori al 90% registrate in alcune grandi regioni come Piemonte, Veneto, Lazio e Campania.

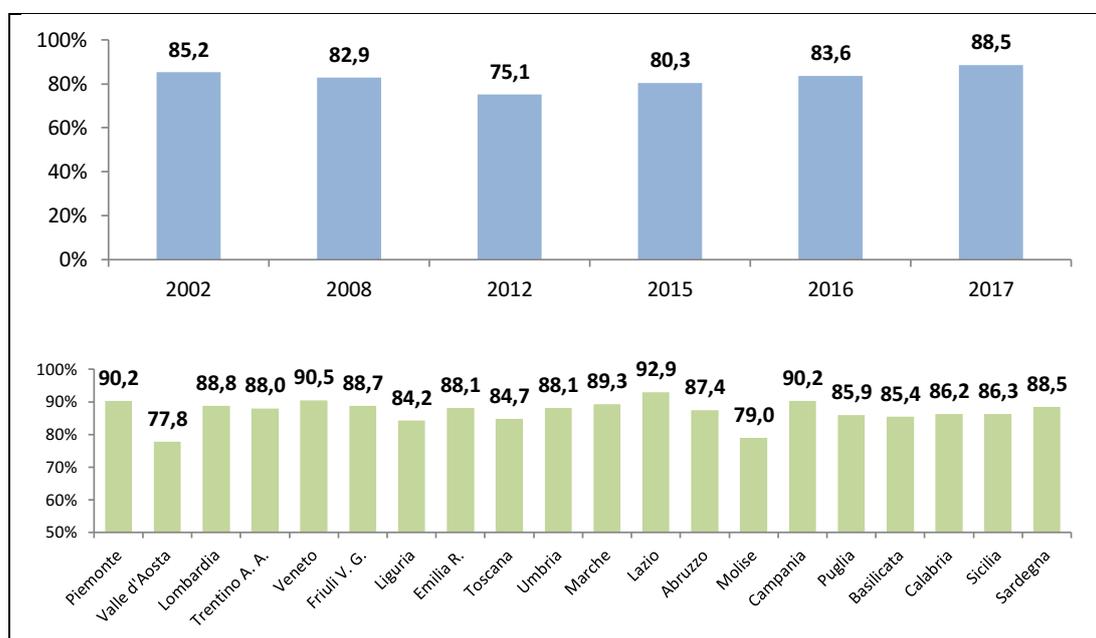


Figura 87: La dinamica del tasso di mobilità (% di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale) – Dato regionale riferito al solo 2017
- Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Ulteriori indicatori puntellano il quadro di un'organizzazione più distribuita della domanda di mobilità nella popolazione, modello che già si andava delineando negli ultimi anni e nel 2017 appare in spiccato consolidamento.

Ad esempio, se si guarda alle motivazioni degli spostamenti, balza agli occhi l'impennata del peso del tempo libero (dal 34,8% del 2016 al 41,2% del 2017), a scapito soprattutto della componente più sistematica del lavoro e studio (**Fig. 87**). Questa re-distribuzione è coerente con la parallela crescita del tasso di mobilità, di cui si è detto poco sopra; c'è una fascia di popolazione che torna a muoversi, a fare spostamenti e viaggi, uscendo da quell'attitudine al rinseramento che, per volontà propria o per necessità, ne ha caratterizzato lo stile di vita - e i comportamenti di mobilità ad esso associati - negli anni passati, non a caso anni di profonda crisi economica e sociale. Ma il processo si svolge per linee di frammentazione e prossimità: pochi spostamenti nel corso della giornata, brevi, legati alla fruizione del tempo libero.

Quanto alla regolarità della domanda, la quota di mobilità che possiamo definire "non sistematica" (tipologia di spostamenti effettuati al massimo 1 o 2 volte a settimana) continua il graduale trend di crescita, attestandosi al 38,2% del totale contro il 37,5% del 2016 (nel 2001 pesavano per meno del 30%). Anche questa dinamica è coerente con la maggiore frammentazione e distribuzione della domanda che si coglie nello scorcio attuale.

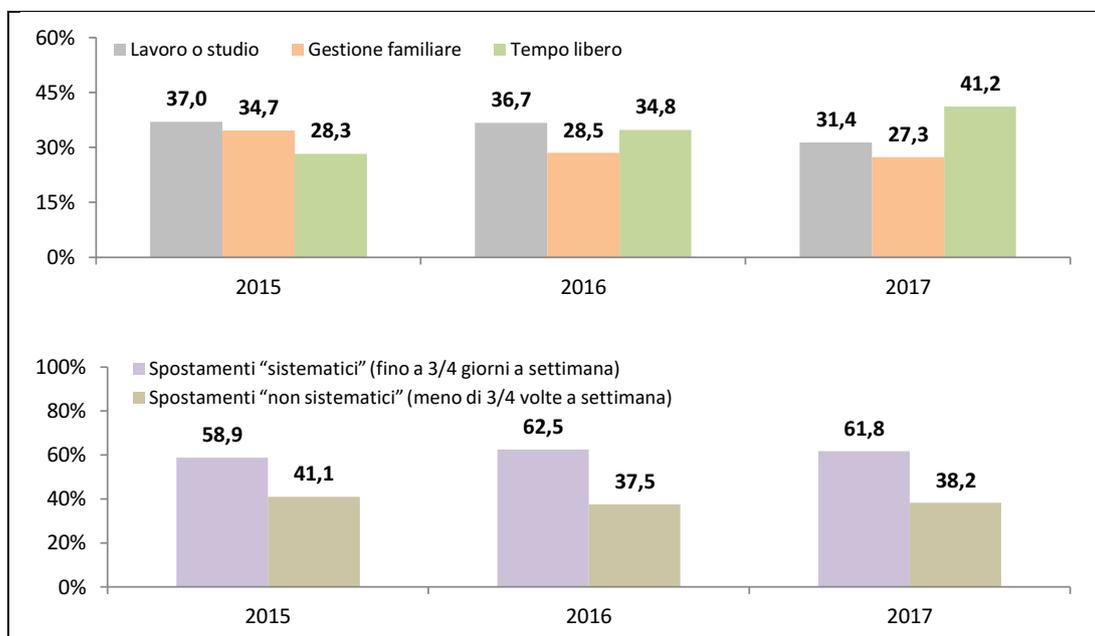


Figura 88: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità - Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

L'altro tassello-chiave della dinamica in evoluzione che si sta cercando di interpretare riguarda la lunghezza degli spostamenti.

Nel 2017 è proseguito il processo di ricentraggio della domanda di mobilità nel perimetro della prossimità e del corto raggio (**Fig. 88**); si è infatti passati dai 13 km circa del 2015 ai 10,6 km nel 2017. Per effetto di questa dinamica, il peso della mobilità di corto raggio (a vocazione urbana), già di per sé preponderante, è ulteriormente cresciuto negli ultimi anni: i tragitti inferiori ai 10 km sono saliti dal 67,3% del totale nel 2015 al 76,4% nel 2017 a scapito sia del medio raggio (11-30km) scesi nello stesso periodo dal 24,8% al 18,2%, sia della lunga distanza (oltre 50km) sempre attestata su quote residuali della domanda (dal 2,8% del 2015 al 2,3% del 2017).

Da sottolineare che anche in termini di distanze coperte (passeggeri*km), il raggio "locale" (fino a 50 km) assorbe circa il 70% della domanda.

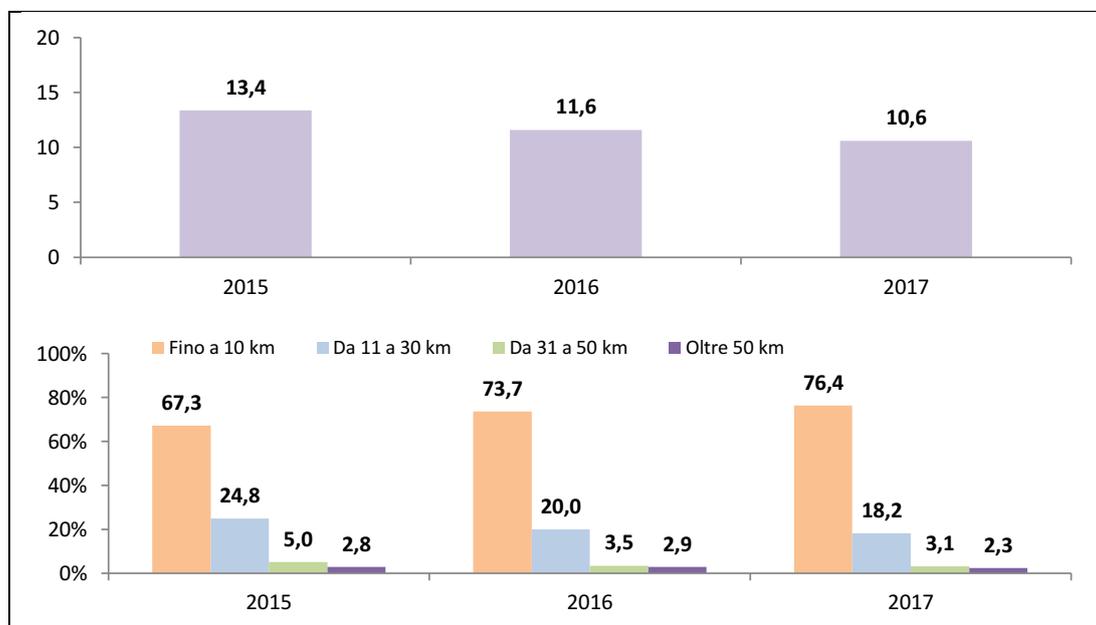


Figura 89: Lunghezza media degli spostamenti (km) e distribuzione % della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti –
Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

7.2 I mezzi di trasporto utilizzati

Passando ai mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti, il dato centrale registrato da “Audimob” nel 2017 è la crescita prepotente della c.d. “mobilità attiva” (non motorizzata) (**Fig. 89**); infatti, gli spostamenti a piedi ed in bici sono balzati dal 20,4% del totale nel 2016 al 27,6% nel 2017.

Il trasporto pubblico nel suo insieme (autobus urbani e di lunga percorrenza, treni, metro, tram, sharing mobility ecc.) ha registrato una leggera riduzione passando dal 10,7% del 2016 al 10,3% del 2017. Nella quota dei mezzi pubblici sono ricompresi anche gli spostamenti intermodali, che nel 2017 rappresentano il 3,9% del totale, una quota in contrazione rispetto al 2016, anno in cui si registrava una percentuale pari al 4,6%. L’opzione intermodale rappresenta un fattore cardine per una migliore e più razionale organizzazione del trasporto, sia a livello di sistema che rispetto alle scelte individuali. La battuta d’arresto registrata nel 2017, a fronte peraltro di una quota di partenza ancora marginale, rappresenta quindi un punto critico di attenzione per le politiche di settore, in relazione alla diffusione delle infrastrutture necessarie per rendere possibile lo scambio modale (parcheggi ecc.) e in relazione al miglioramento dei servizi di funzionamento e regolazione (infomobilità, agevolazioni tariffarie, sincronizzazioni orarie tra mezzi del trasporto pubblico e così via).

Il *modal share* del trasporto pubblico è inoltre fortemente differenziato a livello regionale. Guardando al dato 2017 si evidenziano le basse performance delle regioni del Sud Italia, con valori sempre attestati sotto la media nazionale – tra cui le punte negative inferiori al 7% di spostamenti con mezzi pubblici per Basilicata, Puglia, Sicilia e Abruzzo –, con l’unica eccezione della Sardegna (12,6%). Guidano invece il ranking regionale nella quota modale del trasporto pubblico la Liguria (17,9%), il Lazio (16%) – due regioni dove il peso dell’area metropolitana del capoluogo è preponderante – e la Lombardia (14,2%).

L’impennata della mobilità attiva ha drenato domanda soddisfatta soprattutto dai mezzi privati, all’auto in particolare, incrinandone il tradizionale “quasi monopolio” nelle preferenze degli italiani. Infatti, il *modal share* dei mezzi privati scende nel 2017 al 62,1% dal 68,9% del 2016 (quasi 7 punti in meno), riallineandosi ai valori di inizio millennio.

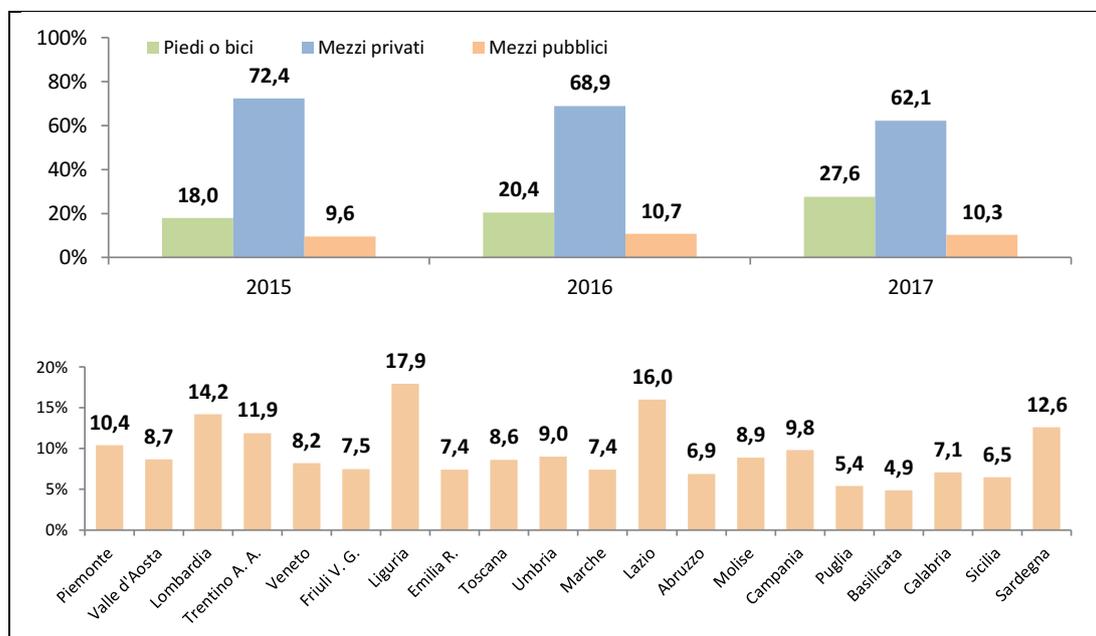


Figura 90: La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati – Dato regionale riferito ai soli mezzi pubblici* e all'anno 2017 -
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

* Per mezzi pubblici si intendono tutti i mezzi di trasporto collettivo (gomma, ferro, navigazione, aereo; breve e lunga percorrenza) e i mezzi di trasporto individuali ma a disponibilità pubblica (car sharing, scooter sharing, taxi, NCC ecc.). Tra i mezzi pubblici sono considerati anche gli spostamenti intermodali che prevedono l'utilizzo di mezzi pubblici per un tempo superiore rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Nonostante gli indubbi segnali positivi nell'ottica del riequilibrio modale che in particolare hanno caratterizzato i comportamenti di mobilità dei cittadini nel 2017, va tuttavia sottolineato che nel suo complesso il peso della mobilità sostenibile resta minoritario. Infatti, la quota di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) si è attestata nel 2017 a circa il 38% del totale, in forte recupero negli ultimi due anni, ma in linea con la performance registrata ad inizio millennio (Fig. 90).

Per consolidare il risultato ottenuto e, auspicabilmente, avanzare nel percorso accidentato del riequilibrio modale, le politiche pubbliche centrali e locali per la mobilità sostenibile hanno dunque bisogno di ulteriore spinta e continuità, nelle aree urbane come nei territori diffusi del Paese.

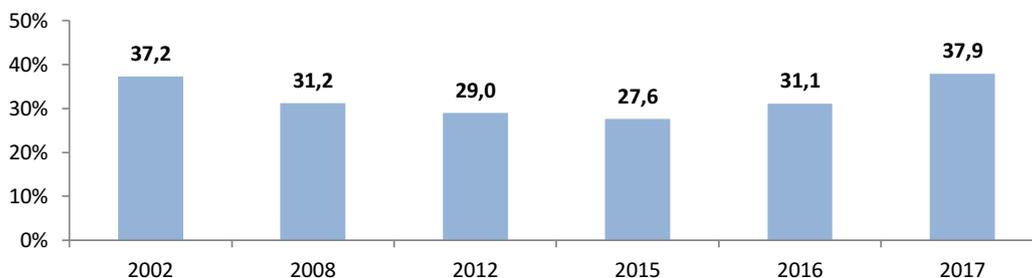


Figura 91: La dinamica del tasso di mobilità sostenibile (% di spostamenti a piedi + bici + mezzi pubblici sul totale) –
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



La ripartizione modale è, come ovvio, marcatamente differenziata tra mobilità urbana ed extra-urbana. Focalizzando l'attenzione sulla sola mobilità urbana, la componente degli spostamenti non motorizzati è molto rilevante (**Tab. 35**), sfiorando complessivamente il 40% del totale (38,6%), in forte crescita rispetto al 2016 (31,6%); da evidenziare il cospicuo contributo della bicicletta che nelle percorrenze dentro il perimetro comunale arriva al 7% del totale. Viceversa, l'auto riduce in misura significativa il proprio peso arrestandosi poco sopra la soglia psicologica del 50%. Quanto al trasporto pubblico, lo share modale è di poco inferiore al 10% in totale, ma supera il 15% se si considerano i soli spostamenti motorizzati.

	2015	2016	2017
A piedi	24,7	26,9	31,5
Bicicletta	5,7	4,7	7,1
Mezzi privati (auto e moto)	61,6	59,1	52,1
Mezzi pubblici	8,3	9,3	9,3
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>Quota mezzi pubblici sui soli spostamenti motorizzati</i>	<i>11,9</i>	<i>13,6</i>	<i>15,2</i>

Tabella 35: Distribuzione degli spostamenti urbani per modo di trasporto utilizzato (Val. %) –

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

Il profilo dei mezzi di trasporto utilizzati cambia profondamente per la mobilità extra-urbana. La mobilità non motorizzata soddisfa solo il 2,9% dei viaggi (essenzialmente in bicicletta), mentre torna prepotente la centralità assoluta del mezzo privato (essenzialmente l'auto) come opzione privilegiata di trasporto, la cui quota modale è all'87,3% con riferimento ai soli mezzi motorizzati (**Tab. 36**).

	2015	2016	2017
Mezzi privati (auto e moto)	88,6	87,2	87,3
Mezzi pubblici	11,4	12,8	12,7
Totale mezzi motorizzati	100,0	100,0	100,0

Tabella 36: Distribuzione degli spostamenti extraurbani per modo di trasporto motorizzato (Val. %) –

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

La scelta dei mezzi di trasporto tende a segmentarsi significativamente su base territoriale, così come in parte già osservato nel precedente Fig. 89.

L'altra linea forte di segmentazione territoriale è costituita dall'ampiezza dei comuni di residenza (**Tab. 37**). Qui i divari sono molto più pronunciati. Nel 2017 il tasso di mobilità sostenibile ha agganciato l'asticella del 50% nelle grandi città, mentre resta ancora (seppure di poco) sotto la soglia del 30% nei comuni minori con meno di 10mila abitanti. In posizione intermedia, ma con valori più vicini a quello dei piccoli centri, i comuni con popolazione tra i 10mila e i 250mila abitanti.

	Fino a 10 mila	10-50 mila	50-250 mila	Oltre 250 mila	Totale
A piedi	19,3	23,7	20,8	25,0	22,3
Bicicletta	4,9	5,5	6,3	4,4	5,3
Moto	1,7	2,3	2,7	5,9	3,0
Auto	68,8	61,1	60,4	44,7	59,1
Mezzi pubblici	4,8	7,1	9,8	21,1	10,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabella 37: La distribuzione degli spostamenti totali per mezzi di trasporto utilizzati e numero di abitanti del comune di residenza degli intervistati (Val. %) Anno 2017 - Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



7.3 Livelli soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto

Un ulteriore rilevante linea di monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" riguarda la soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto utilizzati. Va precisato che il sistema di rilevazione sulla soddisfazione adottato da "Audimob" è differente dalle modalità usuali di una tradizionale *customer satisfaction*. Agli intervistati si chiede infatti di assegnare un punteggio scolastico di gradimento da 1 a 10 non ad un singolo spostamento ma tenendo complessivamente conto del ricorso al mezzo di trasporto nei tre mesi precedenti l'intervista.

Il quadro che emerge (**Tab. 38**) evidenzia come gli indici di soddisfazione espressa segnino un arretramento generalizzato nel 2017 sia per i vettori collettivi, sia per quelli individuali. Si sta quindi alzando la soglia delle aspettative dei cittadini per avere buone soluzioni di mobilità, quale che sia il mezzo scelto per spostarsi.

Le distanze restano comunque ampie, a vantaggio della mobilità individuale: in particolare l'automobile, che pure nel 2017 ha sperimentato (come si è visto) una certa erosione della propria quota di mercato, è l'unico mezzo che si mantiene sopra la soglia dell'8 come voto medio e con il 93,7% degli utenti soddisfatti. Dalle parti della mobilità collettiva, la percentuale di utenti soddisfatti è di poco inferiore al 65% per l'autobus urbano e il treno locale, e del 75% per l'autobus di lunga percorrenza e la metropolitana. Proprio la metropolitana, che nelle non molte città dove è presente viene tradizionalmente apprezzata per le prestazioni di velocità e regolarità, registra il calo più consistente dell'indice di soddisfazione.

	2015	2016	2017	% voti 7-10 (2017)	% voti 6-10 (2017)
Moto, ciclomotore, scooter	8,4	8,1	7,6	76,2	86,0
Automobile	8,4	8,4	8,3	86,6	93,7
Bicicletta	8,3	8,0	7,8	76,2	87,4
Metropolitana	7,3	7,2	6,7	58,6	74,9
Autobus urbano, tram	6,1	6,3	6,1	44,5	62,5
Treno locale	6,3	6,3	6,0	43,6	62,2
Autobus di lunga percorrenza	6,7	6,6	6,5	52,4	74,3

Tabella 38: La soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto (voti medi 1-10 e valori % riferiti all'uso dei mezzi nei tre mesi precedenti l'intervista) - Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani



8. Attività in corso con le Associazioni dei Consumatori

Il **Decreto-legge 50/2017 - art.48 - comma 12 bis** prevede la possibilità che vengano raccolti dall'Osservatorio Nazionale per le politiche del Trasporto Pubblico Locale i dati relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza trasmessi dalle associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale.

Tale attività è in correlazione con l'attività relativa alla partecipazione delle associazioni nel processo di definizione degli standard di qualità sui contratti di servizio (adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio elaborati nella carta dei servizi - ogni cittadino può presentare osservazioni e proposte).

L'obiettivo finale di tutta l'attività è migliorare la programmazione dei servizi e trovare l'equilibrio tra il processo di efficientamento del settore e le legittime aspettative dei consumatori.

L'Osservatorio Nazionale per le politiche del Trasporto Pubblico Locale ha pertanto richiesto, in primis, al Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (presso il MISE) di definire una scheda tipo che racchiuda 4/5 macro-indicatori di disagio rispetto alle maggiori criticità (per rilevanza e frequenza) evidenziate dai consumatori nel territorio.

Nel corso dell'anno 2019 l'Osservatorio ha chiesto la collaborazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) coinvolgendola in una serie di riunioni al fine di addivenire alla stesura di una scheda-tipo condivisa anche con le Associazioni dei Consumatori presenti ai tavoli.

All'inizio dell'anno 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha provveduto alla predisposizione ed all'invio alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi ed il Trasporto Pubblico Locale e alle Associazioni dei Consumatori, una scheda-tipo che possa agevolare la raccolta, da parte delle stesse Associazioni, delle segnalazioni degli utenti per il successivo invio all'Osservatorio, ai sensi dell'art. 48, comma 12 bis, del Decreto-legge n. 50/2017.

PAGINA BIANCA



OSSERVATORIO NAZIONALE

SULLE POLITICHE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(Art.1 comma 300 L.244/2007)



Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2018 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico-finanziari e trasportistici dell'esercizio 2017

Allegato 1 - Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2015-2017

Regioni del Nord Italia



Sommario

Introduzione	4
1. Regione Emilia-Romagna	5
1.1 Analisi dei dati regionali per il 2017	5
1.2 Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	8
1.3 Analisi dei dati provinciali per il 2017	19
2. Regione Friuli-Venezia Giulia	23
2.1 Analisi dei dati regionali per il 2017	23
2.2 Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	26
2.3 Analisi dei dati provinciali per il 2017	37
3. Regione Liguria	41
3.1 Analisi dei dati regionali per il 2017	41
3.2 Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	44
3.3 Analisi dei dati provinciali per il 2017	56
4. Regione Lombardia	60
4.1 Analisi dei dati regionali per il 2017	60
4.2 Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	63
4.3 Analisi dei dati provinciali per il 2017	75
5. Regione Piemonte	79
5.1 Analisi dei dati regionali per il 2017	79
5.2 Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	82
5.3 Analisi dei dati provinciali per il 2017	94
6. Provincia Autonoma di Bolzano	98
6.1 Analisi dei dati provinciali per il 2017	98
6.2 Analisi dei trend provinciali per il triennio 2015-2017	101
6.3 Analisi dei dati territoriali per il 2017	110
7. Provincia Autonoma di Trento	113



7.1	Analisi dei dati provinciali per il 2017	113
7.2	Analisi dei trend provinciali per il triennio 2015-2017	116
7.3	Analisi dei dati territoriali per il 2017	127
8.	Regione Valle d'Aosta	130
8.1	Analisi dei dati regionali per il 2017	130
8.2	Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	133
8.3	Analisi dei dati provinciali per il 2017	142
9.	Regione Veneto.....	145
9.1	Analisi dei dati regionali per il 2017	145
9.2	Analisi dei trend regionali per il triennio 2015-2017	149
9.3	Analisi dei dati provinciali per il 2017	161



Introduzione

Il presente Allegato “Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale - dati del triennio 2015-2017 - Regioni del Nord Italia” della Relazione al Parlamento dell’anno 2018 riporta il focus sullo stato del settore del trasporto pubblico locale a livello regionale e provinciale relativamente alle regioni del Centro Italia, ovvero:

1. La regione Emilia-Romagna;
2. La regione Friuli-Venezia Giulia;
3. La regione Liguria;
4. La regione Lombardia;
5. La regione Piemonte;
6. La Provincia Autonoma di Bolzano;
7. La Provincia Autonoma di Trento;
8. La regione Valle d’Aosta;
9. La regione Veneto.

Gli approfondimenti e le analisi si focalizzano sui dati economico-finanziari e trasportistici regionali e provinciali con riferimento all’esercizio 2017 ed ai trend per il triennio 2015-2017.

Le analisi fanno riferimento ai dati certificati inseriti in modalità telematica da parte di Regioni, Enti Locali ed aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale all’interno della piattaforma dell’Osservatorio del Trasporto Pubblico Locale ed estratti dall’Osservatorio stesso in data 28.08.2019.

Per ognuna delle regioni oggetto di approfondimento viene riportata nei successivi paragrafi un’analisi dei:

- 1. Dati regionali per l’annualità 2017**, in cui vengono analizzati i seguenti indicatori:
 - Numero, tipologia e modalità di affidamento dei contratti validi e certificati per l’annualità 2017;
 - Numero di Enti Committenti titolari di contratti validi per l’annualità 2017;
 - Numero di imprese titolari di contratti validi per l’annualità 2017;
 - Tabella di sintesi dei dati economico-finanziari e trasportistici per singolo Ente committente.
- 2. Trend regionali per il triennio 2015-2017**, in cui sono analizzati i trend 2015-2017 dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari, in particolare:
 - BusKm, TrenoKm e CorsaMiglio effettuati;
 - Passeggeri trasportati;
 - Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Costo “pubblico” del servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Corrispettivi del servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi di gestione dell’infrastruttura;
 - Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.

Per ciascuno dei suddetti indicatori viene riportata un’infografica dell’andamento complessivo nel corso del triennio ed un’infografica di dettaglio per tipologia di Ente Committente.

- 3. Dati provinciali per l’annualità 2017**, in cui viene analizzato l’indicatore:
 - BusKm, TrenoKm e CorsaMiglio effettuati, con evidenza delle singole province in cui è stato erogato il servizio di Trasporto Pubblico Locale.