ORSA TRASPORTI

COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITA'
ISFORT

Un *overview* sulla mobilità dei cittadini

Rimini – 20/10/2022

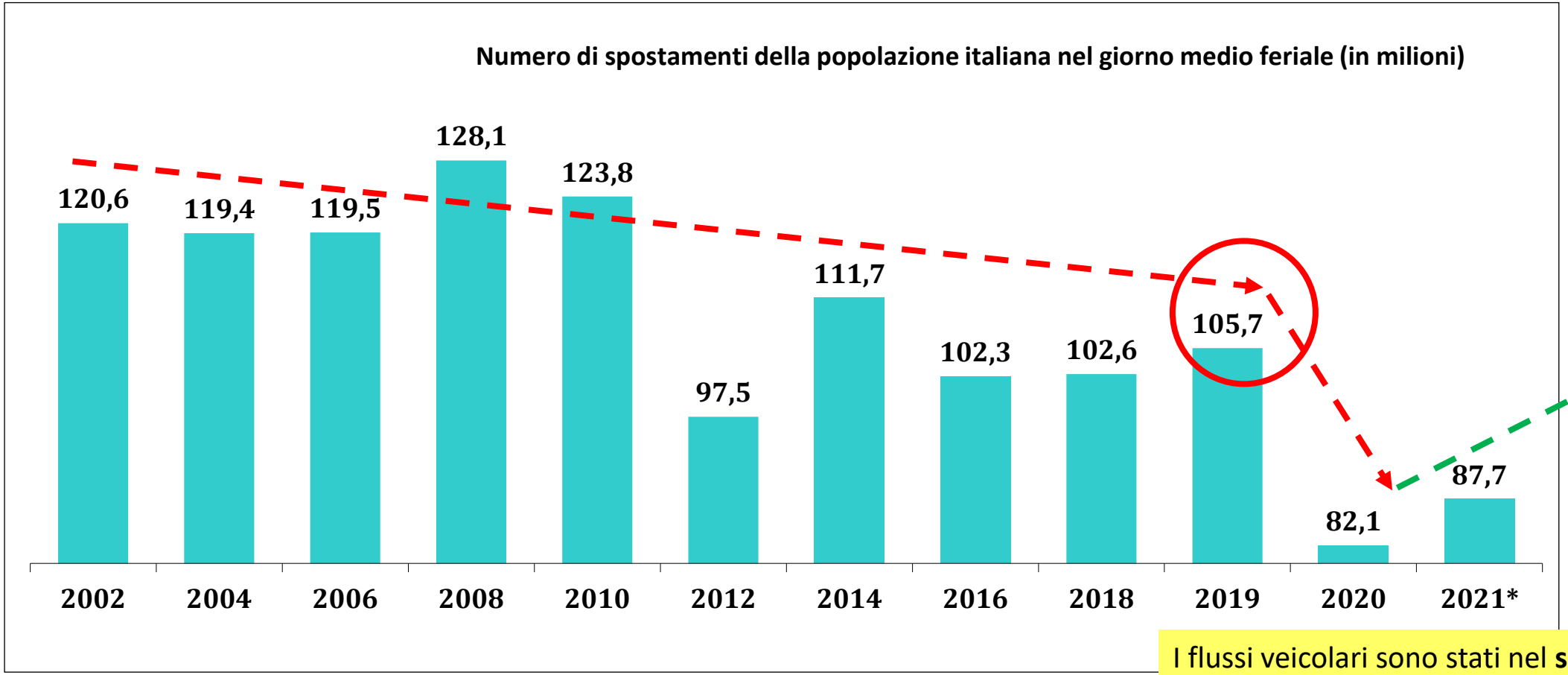
Sommario

La domanda di mobilità degli italiani: i trend storici e le dinamiche pre e post Covid

Focus sulla domanda di mobilità di media e lunga percorrenza

Scenari e prospettive *(spunti)*

La linea di tendenza della domanda di mobilità negli ultimi 20 anni e la grande accelerazione all'uscita dall'emergenza sanitaria

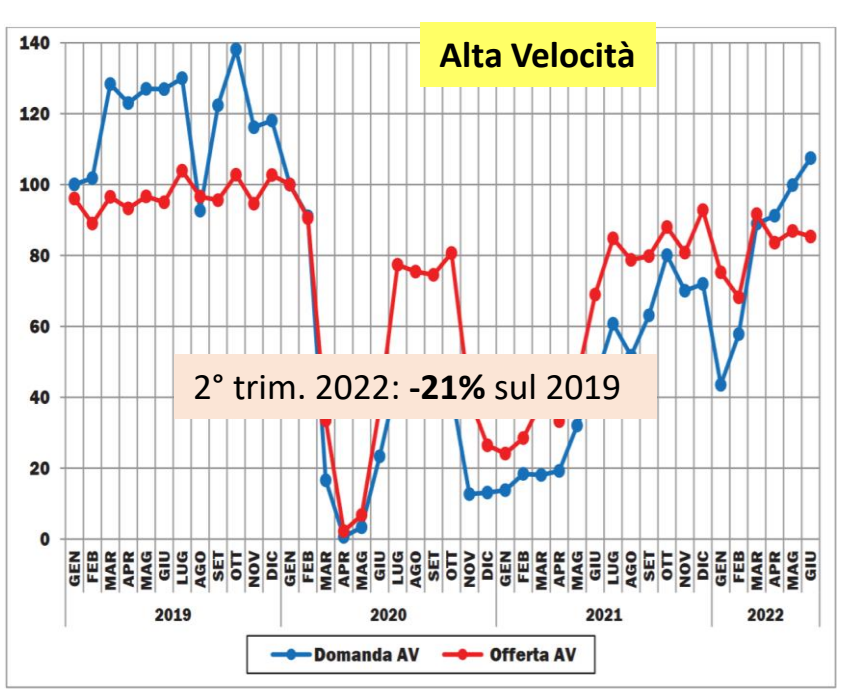


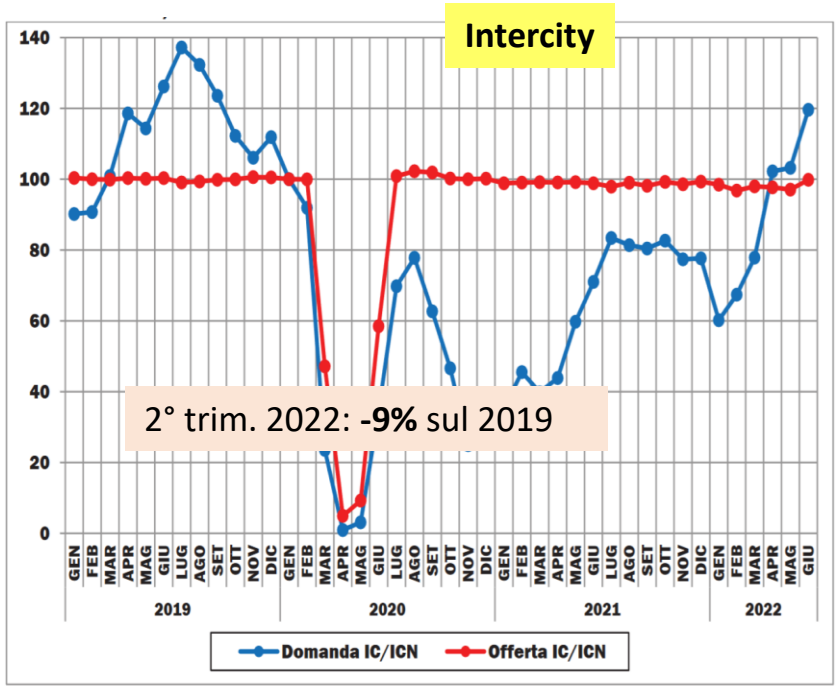
Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.
Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

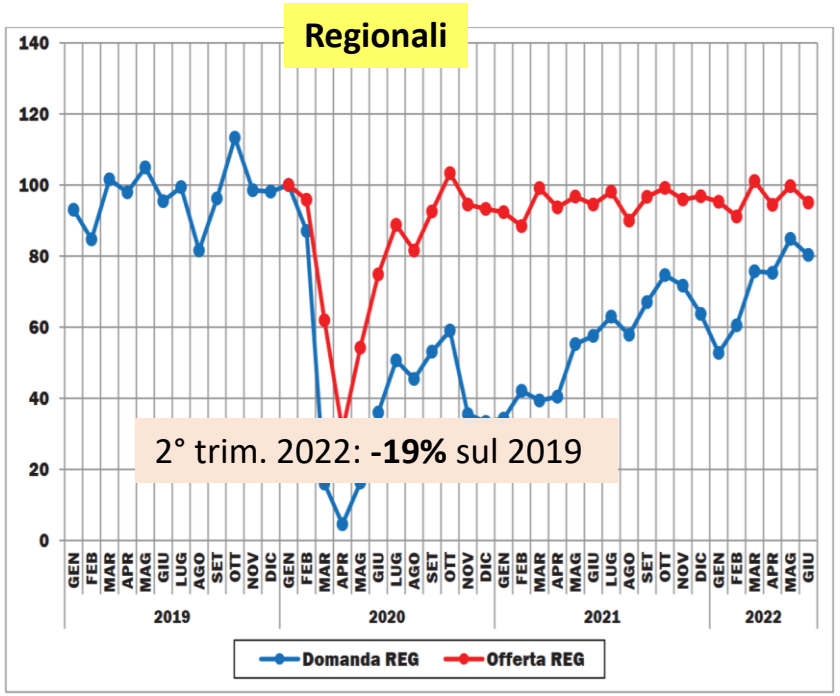
I flussi veicolari sono stati nel **secondo trimestre 2022** inferiori a quelli del secondo trimestre 2019 solo del -**3% sulla rete ANAS e solo del -4% sulla rete autostradale**

La ripresa un po’ più lenta del trasporto ferroviario (e del trasporto pubblico in generale)

Per il trasporto pubblico il quadro è invece meno brillante: **nelle ferrovie i passeggeri dell’Alta Velocità sono ancora il 21% in meno rispetto al 2019 (confronta sul secondo trimestre), quelli degli Intercity il 9% in meno e quelli del trasporto regionale il 19% in meno**.





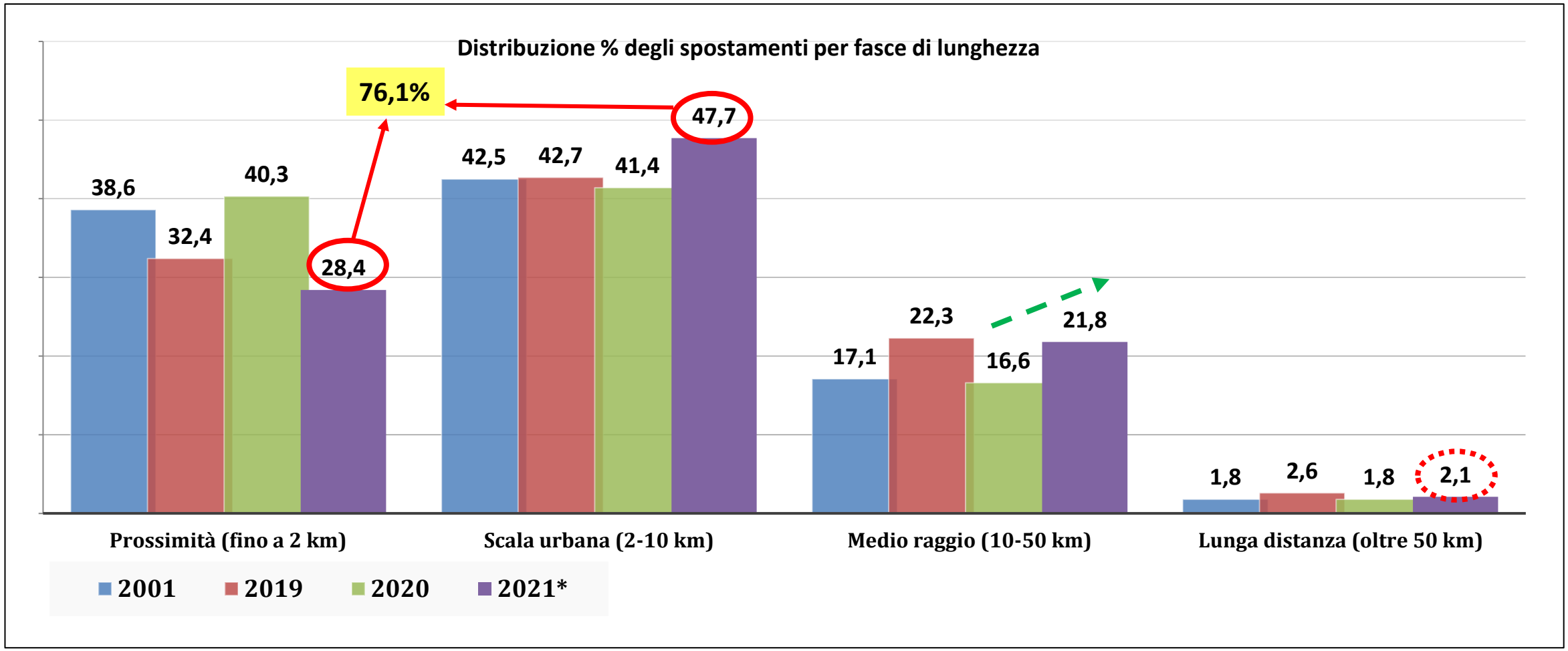


Base 100 = valore gennaio 2020

Fonte: MIMS, Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci

Quanto al **TPL nel suo complesso** il margine ancora da recuperare, secondo queste stime, sarebbe solo dell’**8%,** ma era ancora del 25% nel primo trimestre dell’anno

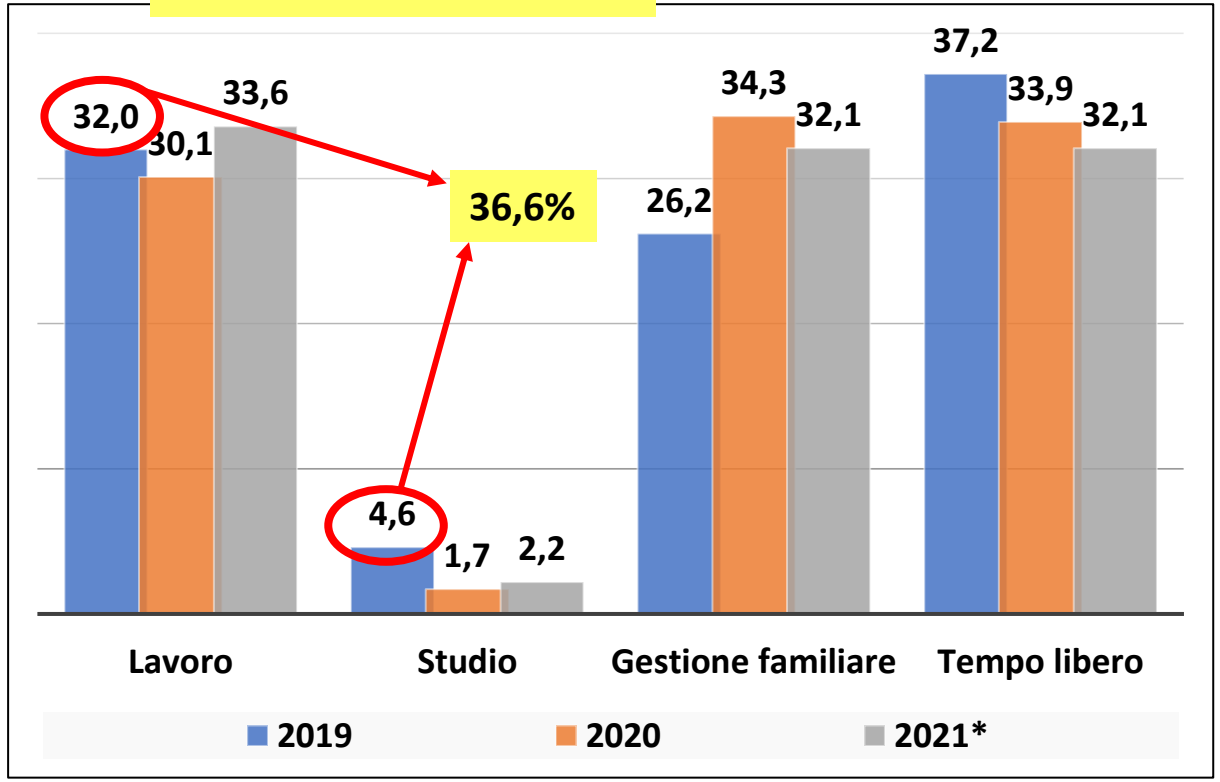
La media e lunga percorrenza ha contribuito alla ripresa della domanda, ma resta dominante il peso strutturale della mobilità urbana e locale



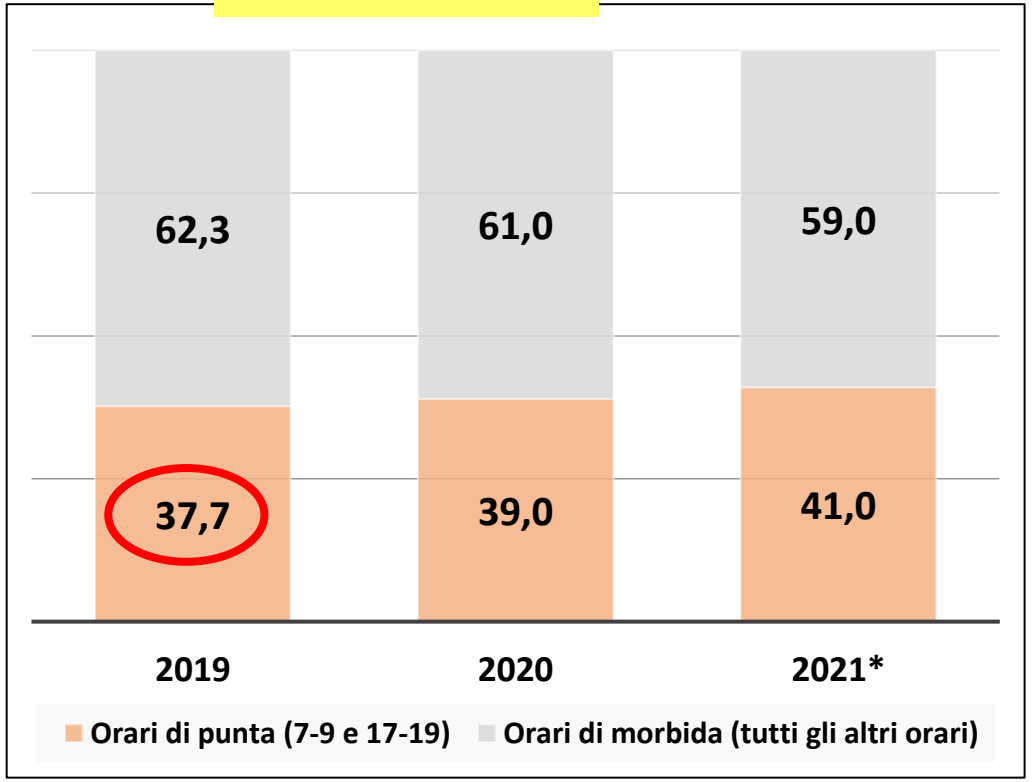
Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.
Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

Le domanda di mobilità è frammentata: *non solo* spostamenti pendolari e nelle ore di punta

Motivazioni della mobilità

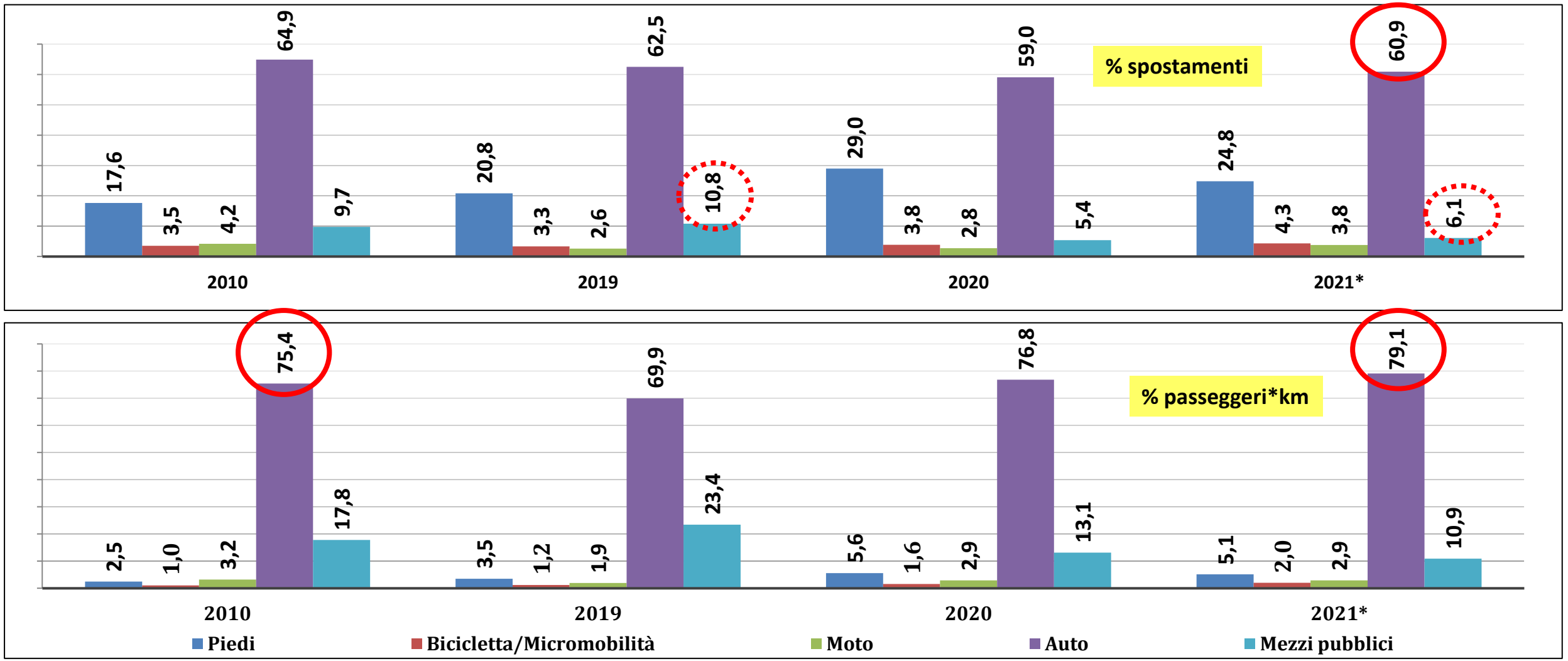


Orari della mobilità



Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.
Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

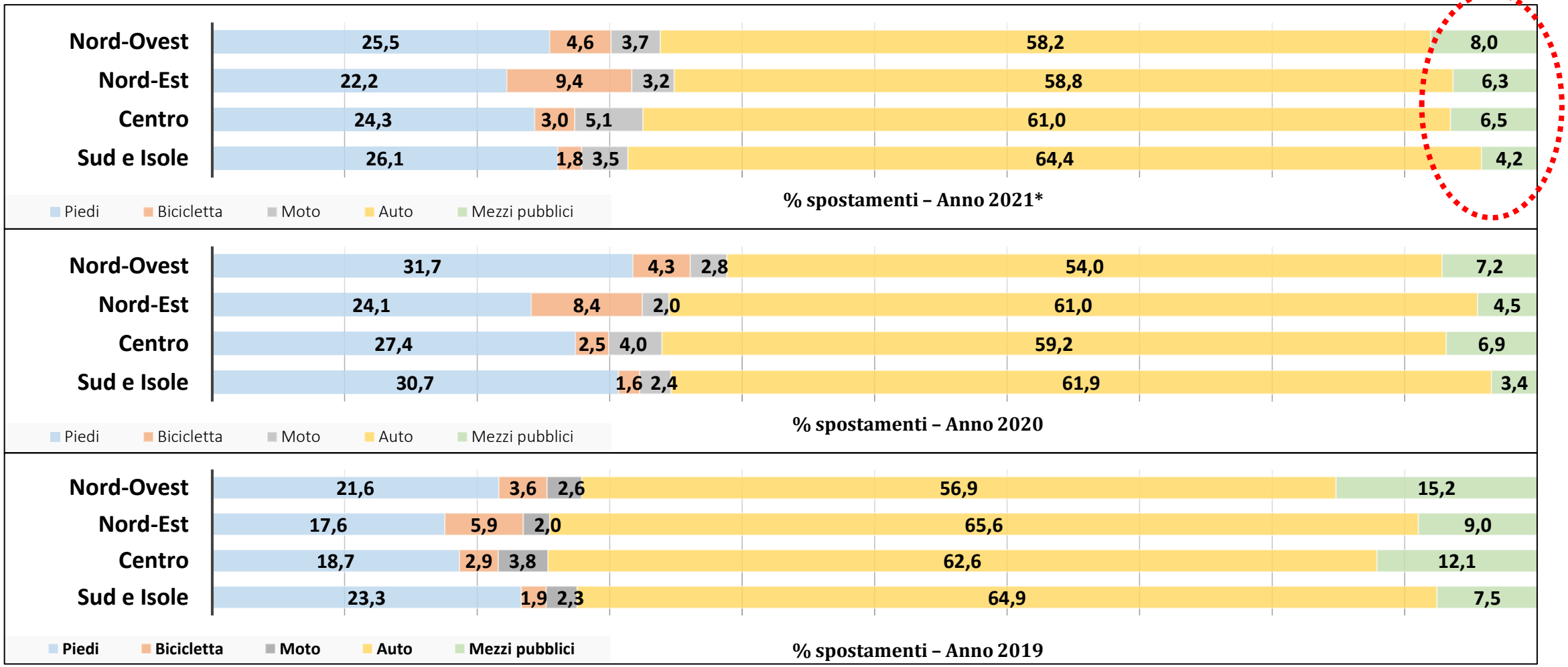
La storica centralità dell'auto nella scelta dei mezzi di trasporto



Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.

Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

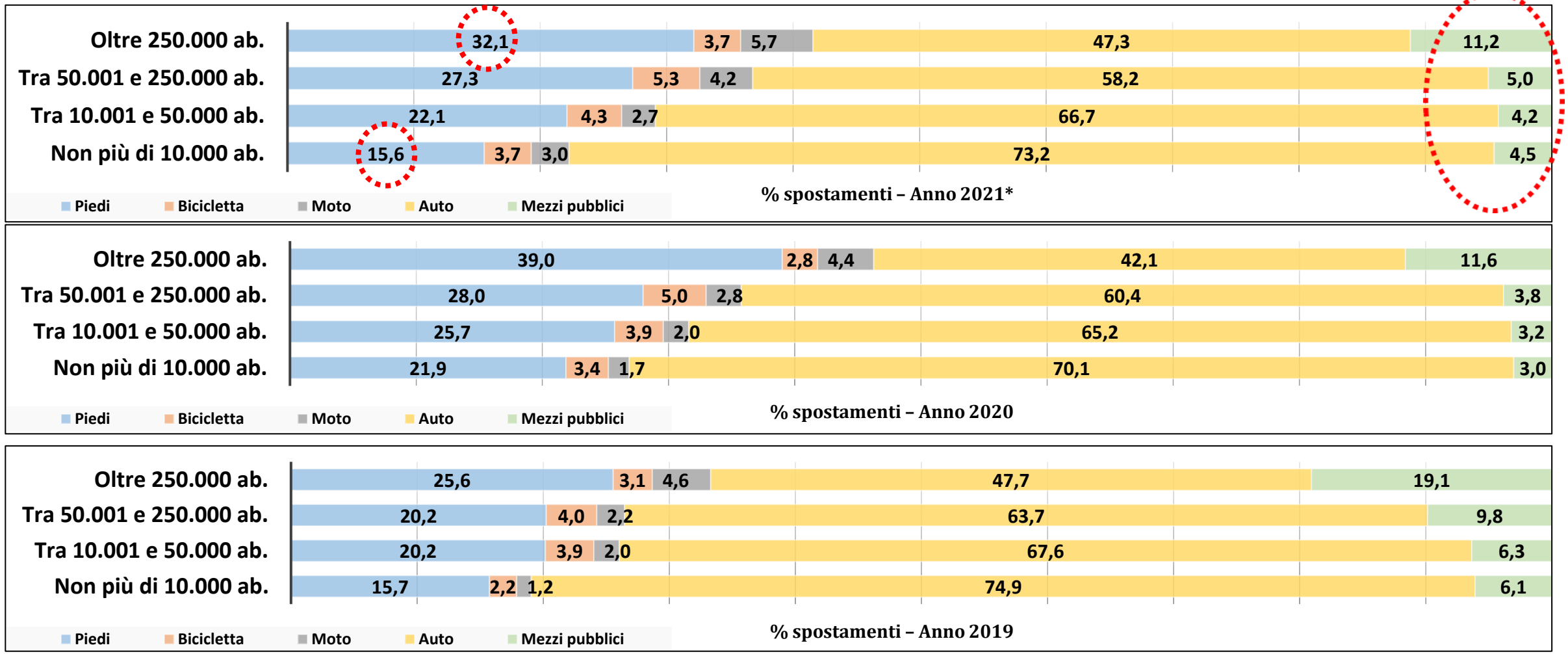
Le rilevanti fratture territoriali nell'uso del trasporto pubblico: i divari Nord-Sud…



Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.

Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

…e i divari, ancora più rilevanti, tra Grandi e Piccole città



Dati riferiti al complesso degli spostamenti realizzati il giorno precedente l'intervista. *Dati consolidati al 31/10.

Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

Sommario

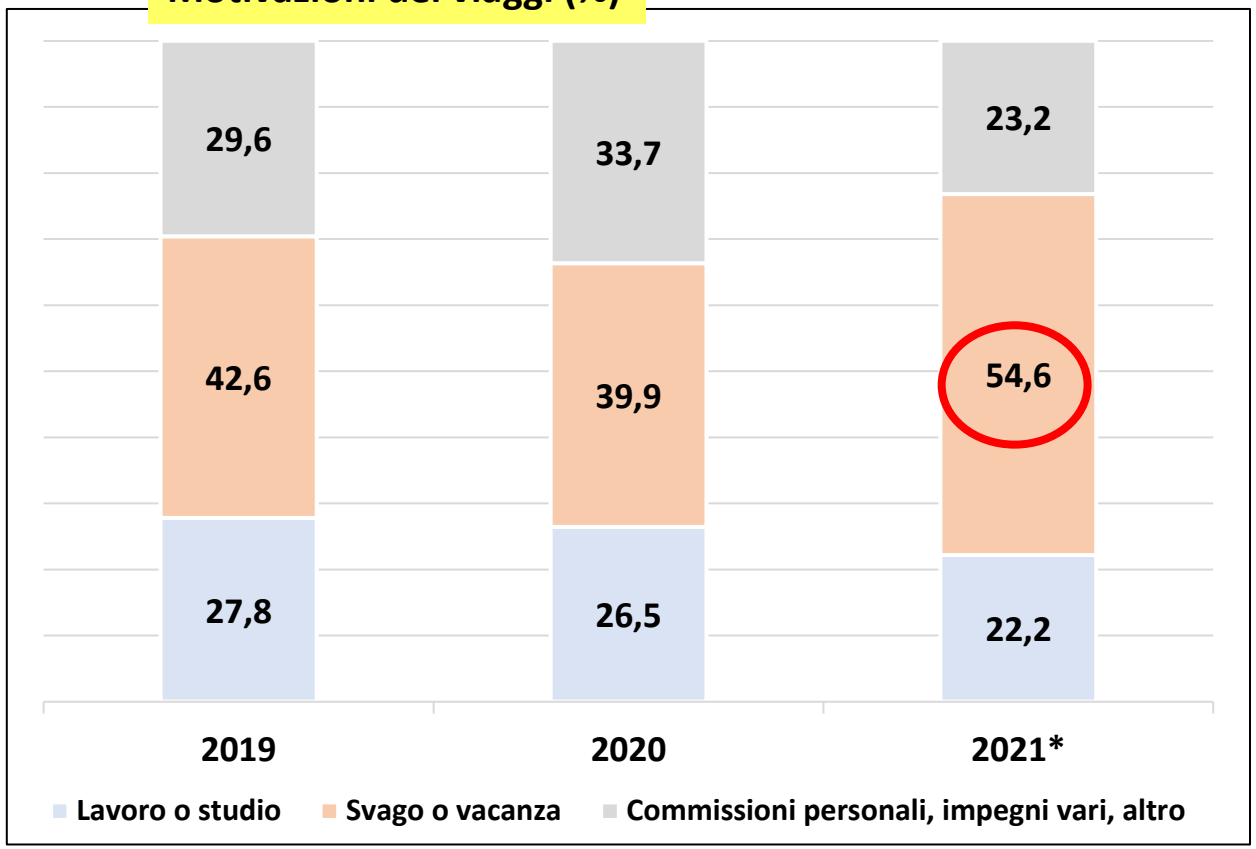
La domanda di mobilità degli italiani: i trend storici e le dinamiche pre e post Covid

Focus sulla domanda di mobilità di media e lunga percorrenza

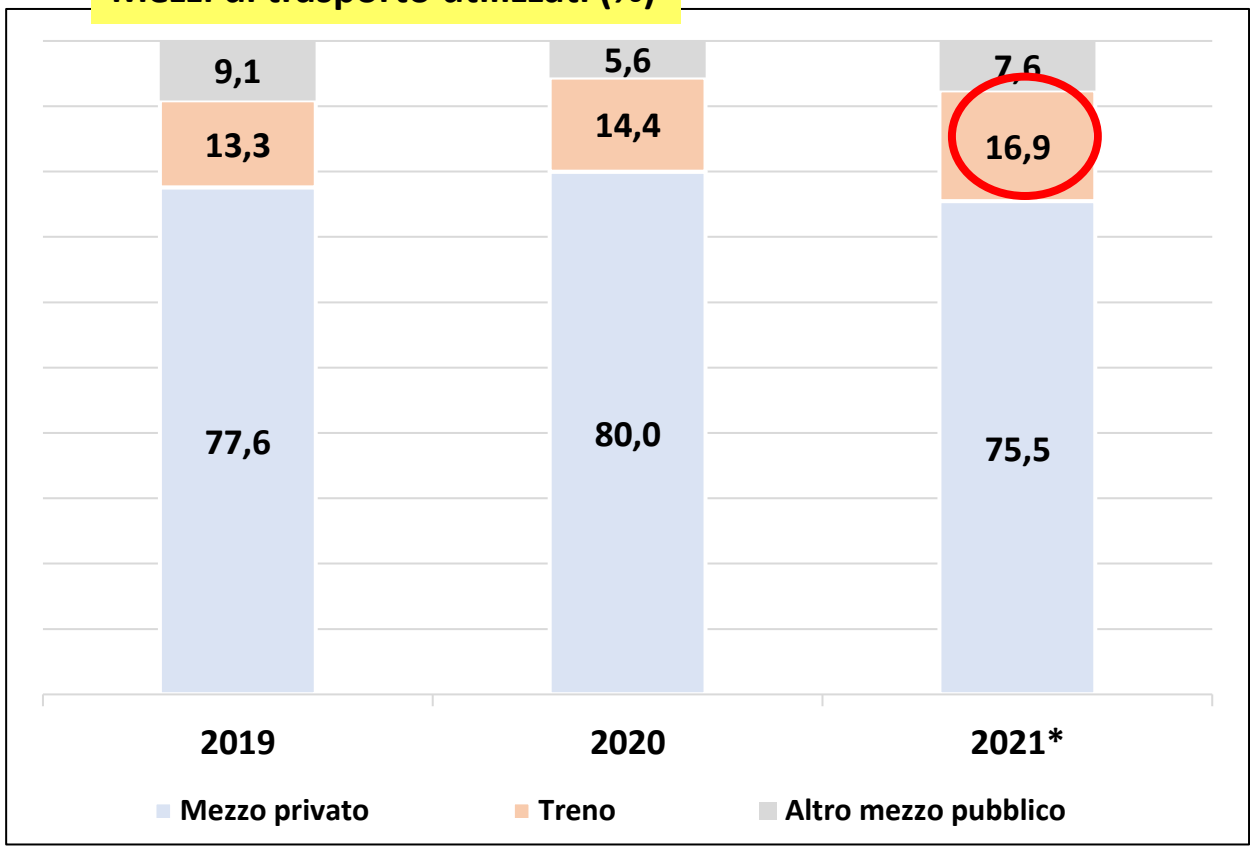
Scenari e prospettive *(spunti)*

I viaggi di oltre 100 km: per quali motivi e con quali mezzi

Motivazioni dei viaggi (%)



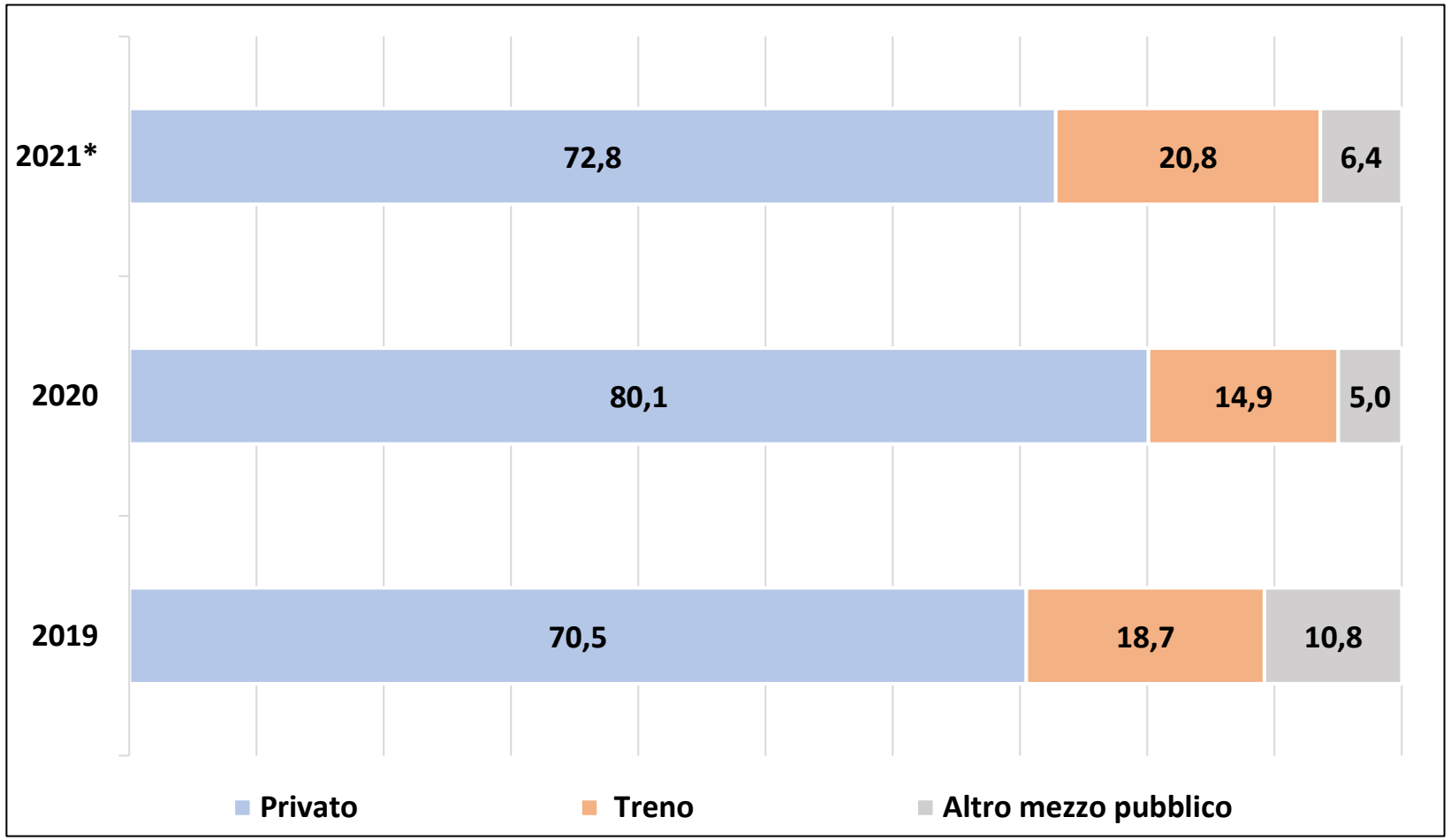
Mezzi di trasporto utilizzati (%)



Dati riferiti agli spostamenti realizzati nei 7 giorni precedenti l'intervista di almeno 100 km.
Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

Cresce la propensione ad utilizzare il treno nella lunga distanza

Mezzo di trasporto che si prevede di utilizzare se il viaggio realizzato verrà ripetuto (val. %)

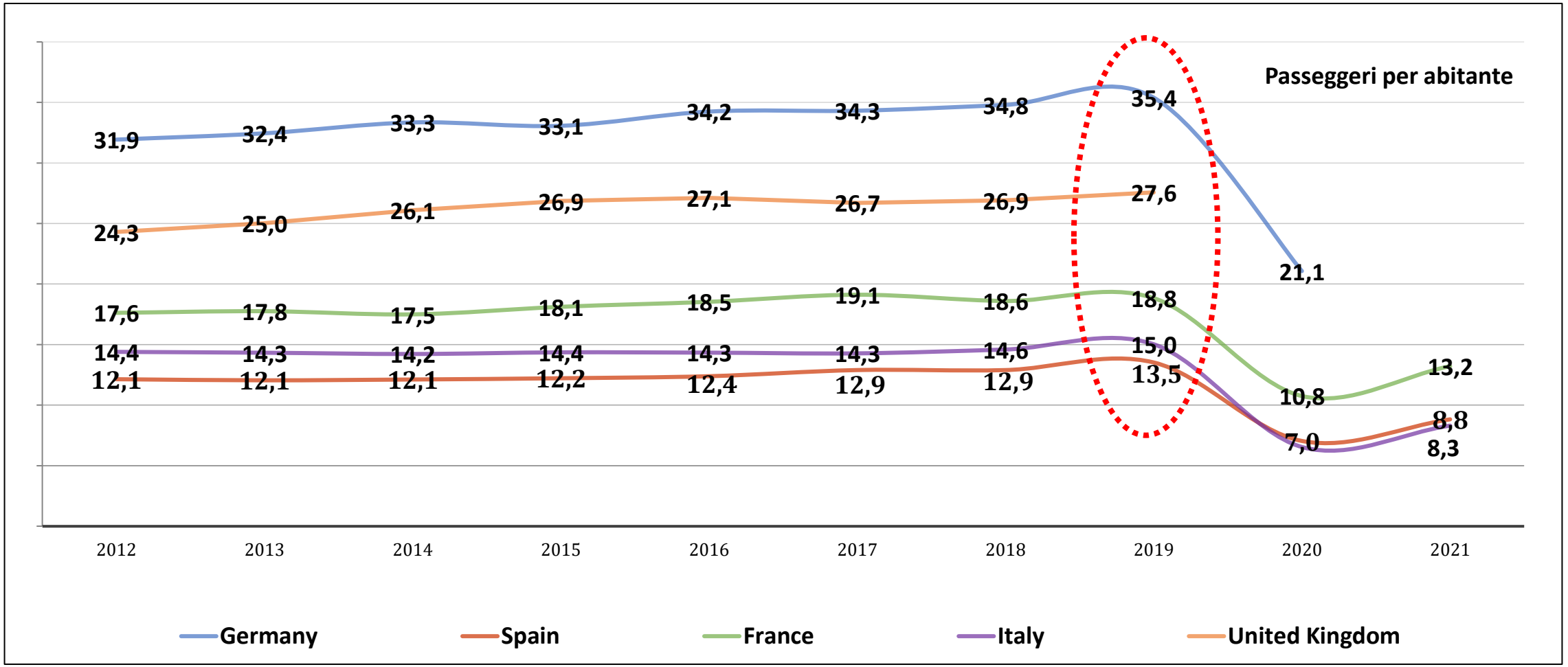


Per gli spostamenti di lunga distanza la prospettiva dei viaggiatori, in caso di ripetizione del viaggio, è di usare il treno in misura superiore all'attuale quota di mercato: **20,8% di dichiarazioni per l'uso futuro del treno contro il 16% effettivo di spostamenti effettuati oggi in treno**.

Rispetto ai dati registrati negli anni precedenti si registra una **crescita della propensione di utilizzo del treno**, non solo con riferimento al 2020, ma soprattutto nel confronto con il 2019 (anno pre-Covid).

Dati riferiti agli spostamenti realizzati nei 7 giorni precedenti l'intervista di almeno 100 km.
Fonte: Osservatorio «Audimob» sui comportamenti di mobilità di Isfort

I passeggeri trasportati su ferro nel confronto europeo: la debole posizione dell'Italia



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Sommario

La domanda di mobilità degli italiani: i trend storici e le dinamiche pre e post Covid

Focus sulla domanda di mobilità di media e lunga percorrenza

Scenari e prospettive *(spunti)*

I fattori congiunturali: l'impatto del costo dell'energia

Andamento del prezzo complessivo dell'energia

	1° quadrim. 2020	1° quadrim. 2021	Media biennio 2020-2021 (a)	1° quadrim. 2022 (b)	Var % (b)/(a)
Prezzo del gasolio	1,402	1,399	1,400	1,773	+27
Prezzo del metano	0,983	0,976	0,980	2,028	+107
Prezzo complessivo dell'energia elettrica	0,197	0,201	0,199	0,449	+126

Fonte: Elaborazioni dati e stime dell'Ufficio studi di Asstra su dati ARERA

Recenti valutazioni delle Associazioni di categoria del trasporto pubblico stimano che gli **extra-costi aziendali** di settore legati all'acquisto di carburante, con questo trend potrebbero ammontare a **380 milioni di euro nell'intero 2022**, una cifra che peraltro in un sistema di tariffe amministrate non può essere in alcuna misura trasferita sugli utenti finali del servizio.

Sul fronte dell'**energia elettrica**, l'aumento dei prezzi riveste una rilevanza particolare per alcune aziende che svolgono servizi di trasporto ferroviario e ad impianti fissi in ambiti urbani e metropolitani. Per tali aziende è stata stimata una **crescita dei prezzi di oltre il 125%** rispetto alla media dei primi quadrimestri 2020-2021, comportando un aumento dei costi per l'acquisto pari a oltre 160 milioni di euro su base quadrimestrale e previsioni di maggiori costi pari a circa 480 milioni di euro su base annua.

Una fase di transizione per la mobilità sostenibile, tra nodi irrisolti e opportunità di prospettiva

Lo **scenario attuale** della mobilità sostenibile e del trasporto di media e lunga percorrenza è **denso di criticità**, soprattutto per il trasporto pubblico, che rendono difficile la risalita dalla crisi pandemica:

- persistono i **nodi strutturali** di settore mai completamente risolti quali la scarsa competitività rispetto alla mobilità privata, le sottodotazioni infrastrutturali, le diffuse inefficienze aziendali, l'incertezza del quadro regolatorio
- si aggiunge l '**aggravarsi della congiuntura** e soprattutto le tensioni sui costi energetici e sui costi generali prodotti dall'emergenza bellica

Ma per un altro verso lo scenario futuro è anche ricco di **opportunità**, a fronte:

- dell'**allargamento del mercato** (ripresa della domanda), in particolare per la **media e lunga percorrenza**
- delle **politiche pubbliche di sostegno**, a partire dal PNRR
- degli sfidanti e pervasivi **"cambi di paradigma"** che tutta l'organizzazione della mobilità (sostenibile) sta affrontando, ridefinendo il baricentro di sistema attorno ai bisogni della domanda (**modelli MaaS e TOD**)
- delle innovazioni di mercato introdotte dal **low cost nella lunga percorrenza gomma**
- della domanda aggiuntiva derivante dall'attuale **forte ripresa del turismo**

Le politiche: un strategia integrata di medio e lungo periodo

*I pilastri della **strategia integrata** del **MIMS***

1. definire una **pianificazione a medio-lungo periodo** degli interventi per la mobilità sostenibile
2. accrescere gli **investimenti per infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili**
3. realizzare **sistemi di mobilità più connessi, sostenibili e resilienti**
4. riformare il settore dei trasporti e **migliorare la governance della mobilità**

- ✓ potenziamento del **Trasporto Rapido di Massa** nelle città
- ✓ investimenti **nelle ciclovie** e nelle **piste ciclabili urbane**
- ✓ aumento delle **connessioni ferroviarie di porti e aeroporti**
- ✓ riduzione dei **tempi di percorrenza nel trasporto ferroviario**
- ✓ diminuzione delle **disuguaglianze territoriali** e **riduzione delle emissioni**
- ✓ aumento della **resilienza delle infrastrutture ferroviarie** alla crisi climatica

Risorse aggiuntive messe in campo negli ultimi 18 mesi

(milioni di Euro)	PNFF e Fondo complementare	Legge di Bilancio 2022	FSC 2021-2027	Totale
Strade	1.980	10.750	2.315	15.075
Ferrovie	36.600	15.900	1.679	54.179
Trasporto rapido di massa	3.600	4.700	353	8.653
Porti	3.139	34	15	3.188
Altri investimenti	9.050	4.059	8	13.117
Totale	54.369	35.443	4.370	94.212
	Aggiornamento prezzi opere cantierabili (FSC)		*+1.645*	*95.857*

Combinazione tra risorse europee** (Pnrr e altri Fondi europei) **e risorse nazionali** (Piano nazionale complementare e altri) per assicurare il **finanziamento** e la **realizzabilità dei progetti nel lungo termine

La «cura del ferro» per lo *shift* modale negli investimenti del PNRR

- Sviluppo **A/V e linee regionali** (**700 km**), potenziamento e riqualificazione di **6.500 km di rete ferroviaria**
- Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa nelle aree urbane (**216 km di nuove metro, tranvie, busvie**)
- **50 nuovi treni ecologici** per trasporto passeggeri e **150 carrozze per intercity** al Sud
- **1.900 unità di materiale rotabile merci** (locomotive, carri, mezzi intermodali)
- **55 stazioni ferroviarie** riqualificate nel Sud
- **50 treni a idrogeno** nel Salento e in Val Camonica
- Avviata in Veneto e Puglia la **sperimentazione dell'HyperTransfer**, il sistema di trasporto super veloce a guida vincolata

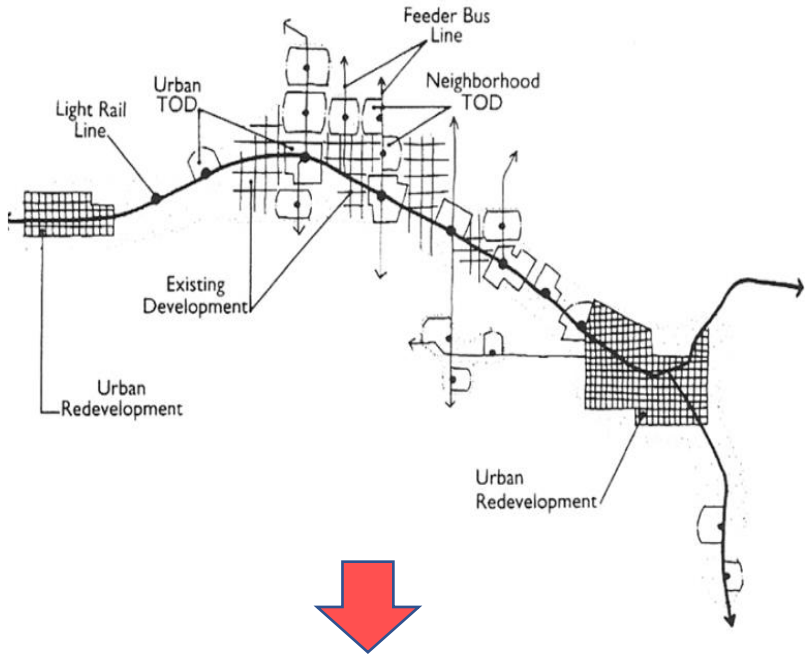
I cambi di paradigma per la mobilità del futuro: la sfida del MaaS

- "Mobility as a Service" (MaaS), ovvero l'idea che **il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al "servizio"** di mobilità piuttosto che al "mezzo"
- **Perderanno rilevanza alcuni tradizionali pilastri** dell'organizzazione del trasporto e **degli attuali equilibri tra domanda e offerta**: la proprietà individuale del mezzo, la differenziazione netta dei segmenti di offerta (il servizio autobus, il servizio taxi, il servizio di noleggio…), l'opzione monomodale (a favore di soluzioni ottimizzate che possono richiedere l'utilizzo di più mezzi per un solo spostamento)
- Domineranno invece le **"parole d'ordine" dell'integrazione, della condivisione (sharing), della flessibilità, dell'ottimizzazione**; sostenute da un uso intensivo dell'infomobilità (piattaforme, app, aggregatori ecc.), da un radicale ricambio dei player di offerta e dei prodotti/servizi messi sul mercato, da un salto di paradigma tecnologico nella movimentazione dei veicoli (la trazione elettrica, la guida autonoma…)
- Fondamentale il ruolo di **governance dell'Amministrazione pubblica** per assicurare **neutralità, trasparenza e integrazione** al sistema

Tutto in una APP!

I cambi di paradigma per la mobilità del futuro: le prospettive del TOD (Transit Oriented Development)

Il modello TOD nasce negli Stati Uniti come **un nuovo approccio per il governo della mobilità sostenibile e per la riduzione dello sprawl urbano**. E' una pratica di riqualificazione urbana diffusamente applicata in USA, più limitatamente nel Nord Europa (Germania, Olanda, UK, Paesi scandinavi).



Le politiche TOD a sostegno del modello agiscono su due direttrici fondamentali:

1) inserire in prossimità delle stazioni ferroviarie o dei terminal del trasporto pubblico **nuove funzioni a elevata attrattività di persone** (uffici, centri culturali, proposte commerciali innovative, musei, centri universitari e di ricerca, ecc.)

2) realizzare **sistemi di trasporto integrati** dove la mobilità collettiva, pedonale e ciclabile sia fortemente incentivata grazie alla compattezza dell'insediamento e alla robusta presenza di infrastrutture di interscambio modale ("park and ride", punti di sosta attrezzati per bici e veicoli elettrici, offerta di servizi innovativi, applicazioni info per ridurre i tempi di attesa alle fermate dei servizi di linea, ecc.)

In particolare in Italia il modello TOD può essere **rifocalizzato e promosso nelle aree urbane attorno alle stazioni ferroviarie**, quali hub della mobilità urbana sostenibile, con indubbi benefici di sistema.

In sostanza, il modello TOD si caratterizza come uno **sviluppo urbano sostenibile ad alta densità** con un **mix di usi dello spazio** (residenziale, commerciale, produttivo) e un ambiente che incoraggia le persone a **muoversi a piedi, in bici o con il trasporto pubblico invece che con l'auto**.