

Trasporti: i dati Istat confermano aumento domanda di quello pubblico

Sicilia e Campania in fondo alle classifiche soddisfazione su alcuni aspetti del servizio come frequenza corse, pulizia vetture, comodità ermate, costo biglietto. Tra i comuni più grandi una buona offerta caratterizza Firenze, Trieste Milano e Genova (313), con un picco a Torino. Il Mezzogiorno é ben rappresentato da Napoli e Salerno, Cagliari, Messina, Catania e Cosenza

Nel 2010 la domanda di trasporto pubblico locale, nel complesso dei comuni capoluogo di provincia, é cresciuta del 13,6% rispetto a 10 anni prima. Si tratta, rileva l'Istat nel Rapporto Annuale 2012, di un aumento più che proporzionale rispetto all'offerta, con l'eccezione del Mezzogiorno dove, oltre al fatto che l'offerta di trasporto pubblico e' più bassa, pesano le carenze qualitative del servizio offerto.

Sicilia e Campania sono sempre in fondo alle classifiche della soddisfazione dei cittadini su alcuni aspetti del servizio offerto, come la frequenza delle corse, la pulizia delle autovetture, la comodità delle fermate, il costo del biglietto. La densità delle reti (lunghezza in km delle reti di trasporto pubblico per 100 km² di superficie comunale) a livello nazionale é mediamente di 120 km per unità di superficie, in espansione di oltre l'8% rispetto al 2000.

Tra i comuni più grandi, una buona offerta caratterizza , nel Centro-nord, Firenze (520 km per 100 km²), Trieste (416), Milano (382) e Genova (313), con un picco a Torino (600). Il Mezzogiorno e' ben rappresentato da Napoli (400) e Salerno (321), Cagliari (411), Messina (191), Catania (154) e Cosenza, il comune con la densità più elevata in assoluto (837 km per 100 km²).

Ma vediamo nel dettaglio il rapporto Istat al capitolo trasporto pubblico ...

4.3.5.1 L'offerta di trasporto pubblico locale

A causa dell'elevata concentrazione di popolazione, servizi, attività produttive e commerciali, le città sono i luoghi nei quali la mobilità individuale e collettiva esercita un forte impatto sulla qualità della vita degli individui. Negli ultimi decenni il progresso economico e le maggiori disponibilità finanziarie, nonché il mutamento di modelli e aspirazioni individuali verso una migliore qualità della vita, hanno comportato il diffondersi dell'urbanizzazione in ambiti periurbani e l'esigenza di spostarsi quotidianamente in modo flessibile e veloce anche su distanze considerevoli tra il centro delle aree urbane e l'hinterland.

Tutto ciò si traduce in una crescita della domanda di mobilità individuale, accompagnata da una motorizzazione di massa, spesso adottata quale modalità alternativa al trasporto pubblico, anche in funzione della dotazione e dell'efficienza dei servizi offerti dalle amministrazioni locali.

Nei 116 comuni capoluogo di provincia la domanda di trasporto pubblico locale, definita dal rapporto tra il totale dei passeggeri trasportati ogni anno e il totale dei residenti è mediamente pari, nel 2010, a 226 passeggeri per abitante, in crescita del 13,6 per cento rispetto al 2000 (1,4 per cento di variazione media annua).

L'eterogeneità territoriale è molto accentuata tendenzialmente più elevata nei grandi comuni del Centro-Nord, dove i valori sono quasi sempre superiori ai 200 passeggeri per abitante ed evidenziano alcune

differenze significative di carattere territoriale: ad esempio, il profilo delle città venete appare complessivamente poco orientato all'utilizzo del trasporto pubblico locale, tant'è vero che a Padova e Verona i valori dell'indicatore scendono intorno a 150 passeggeri per abitante e a Vicenza non si raggiungono i 60.

Tra i capoluoghi dell'Emilia-Romagna solo Bologna e Parma presentano una consistente domanda di trasporto pubblico locale (rispettivamente 249 e 164 persone trasportate per abitante).

Bassa domanda caratterizza tutte le città di media e piccola dimensione demografica della Toscana, con le eccezioni di Pisa e soprattutto Siena (più di 250 passeggeri trasportati per abitante), probabilmente da attribuire all'importante ruolo dei flussi turistici.

Tra i grandi comuni, a Milano e Roma la domanda si manifesta considerevolmente elevata (rispettivamente circa 700 e 530 passeggeri per abitante), mentre nei maggiori capoluoghi del Mezzogiorno è complessivamente molto bassa, con l'eccezione di Napoli (224 passeggeri/abitante, un valore prossimo a quello medio nazionale).

Come per le grandi città, anche nella generalità dei comuni del Mezzogiorno di medie (al netto di Cagliari, circa 260 passeggeri per abitante) e piccole dimensioni demografiche la domanda di trasporto pubblico locale espressa è molto bassa.

Nel caso delle città della Sicilia, come pure in molte altre realtà del Mezzogiorno, ciò che incide maggiormente, anche in presenza dell'offerta del servizio, è la sua scarsa qualità: infatti, la Sicilia si colloca costantemente all'ultimo posto nell'ordinamento delle regioni per soddisfazione espressa dai cittadini in merito ad alcuni importanti aspetti del servizio di trasporto pubblico (solo uno su quattro si dichiara soddisfatto della frequenza e puntualità delle corse o della pulizia delle autovetture), immediatamente preceduta dalla Campania.

Considerando gli indicatori di offerta, la densità delle reti⁵⁰ (lunghezza in chilometri delle reti di trasporto pubblico per 100 km² di superficie comunale), a livello nazionale, è mediamente di 120 km per unità di superficie, in espansione di oltre l'8 per cento rispetto al 2000. Tra i comuni di più grande dimensione una buona offerta in termini di reti caratterizza, nel Centro-Nord, le città di Firenze (520 km per 100 km²), Trieste (416), Milano (382) e Genova (313), con picco a Torino dove la densità supera i 600 km per unità di superficie. Anche il Mezzogiorno è ben rappresentato, soprattutto da alcuni capoluoghi campani (Napoli con circa 400, e Salerno con 321), Cagliari (411), Messina (191), Catania (154) e Cosenza, il comune con la densità più elevata in assoluto (837 km per 100 km²), interamente attribuibile alla rete di autobus che collega il centro abitato con numerose frazioni distribuite all'interno del territorio comunale.

Tra le regioni del Mezzogiorno si caratterizza positivamente la Campania dove un'elevata densità delle reti di trasporto pubblico si rileva in tutti i capoluoghi, ad eccezione di Benevento.

La disponibilità di posti-km per abitante riferiti al totale dei mezzi di trasporto (autobus, tram, metro, filovie)⁵¹ sintetizza la dotazione, in termini di veicoli e capienza, l'estensione della rete e la frequenza del servizio.

Mediamente, nel 2010 l'insieme dei comuni capoluogo di provincia offriva circa 4.700 posti-km per abitante, in crescita del 9,7 per cento rispetto al 2000. Anche in questo caso le 37 realtà locali caratterizzate da offerta più limitata (meno di 1.500 posti-km per abitante) sono nella metà dei casi comuni delle regioni

meridionali, mentre i rimanenti si distribuiscono tra il Centro e il Nord.

Tra i grandi comuni, Milano fornisce il maggior numero di posti-km per abitante (oltre 13.200), seguita da Roma (8.370). Tra gli altri grandi comuni con offerta consistente (superiore ai 5 mila posti-km) solo Cagliari rappresenta il Mezzogiorno, mentre Siena si conferma, tra le città di minori dimensioni, quella con l'offerta più consistente.

I differenziali territoriali sono quindi evidenti e pongono il Mezzogiorno in coda alla classifica.

Tuttavia, nella gran parte dei casi l'eterogeneità è presente anche all'interno delle singole regioni e non emerge una netta uniformità di risultati e di comportamenti tra i comuni capoluogo appartenenti alla stesso contesto amministrativo: ad esempio, proprio nelle regioni dove le carenze dal lato dell'offerta si manifestano particolarmente accentuate (Sicilia e Sardegna), Catania e Cagliari rappresentano senza dubbio buoni esempi di trasporto pubblico locale.

La capacità dell'offerta di trasporto urbano di soddisfare la domanda di mobilità dipende, in primo luogo, dall'essere adeguata ai fattori che la generano (volumi di passeggeri potenziali, distanze tra luoghi di residenza e di lavoro, ecc.).

Mettendo in relazione le variazioni dell'offerta, rappresentata dal numero di posti-km in rapporto alla popolazione residente, con quelle della domanda, espressa dal numero di passeggeri trasportati dai mezzi pubblici per abitante, si ottiene una buona rappresentazione delle tendenze in atto nei comuni capoluogo di provincia.

Ad eccezione delle ripartizioni meridionali, dalla metà degli anni 2000 la domanda cresce più velocemente dell'offerta, soprattutto nei comuni del Centro e del Nord-est, nei quali questo si verifica già a partire dal 2004 e 2006, rispettivamente. Nel 2010 anche i comuni capoluogo localizzati nel Nord-ovest si allineano su tale dinamica. Questo vuol dire che, a parità di altre condizioni, in questi contesti territoriali una quota crescente della popolazione usufruisce dei mezzi di trasporto pubblico, al contrario di quanto accade nel Mezzogiorno, dove l'offerta generalmente più contenuta (sebbene in crescita), la qualità complessivamente più bassa e, contestualmente, la minore presenza di comuni che fungono da "poli attrattori" della mobilità individuale, sembrano sollecitare una domanda inferiore di trasporto pubblico.

Considerando le variazioni medie annue della domanda e dell'offerta nei singoli comuni capoluogo di provincia non si evidenziano netti cluster regionali.

I comuni, indipendentemente dalla collocazione geografica, sono dislocati in tutti e quattro i quadranti tracciati dall'incrocio delle variabili, ad eccezione di Aosta, delle province autonome di Trento e Bolzano e dei capoluoghi di provincia piemontesi, che non sperimentano variazioni negative della domanda.

Il Centro-Sud appare caratterizzato dalle maggiori eterogeneità.

Più in dettaglio, variazioni medie annue positive di entrambe le componenti considerate (domanda e offerta) caratterizzano 45 comuni (il 41 per cento dei capoluoghi) ed in 13 di questi l'offerta cresce più della domanda (si tratta dei comuni al di sotto della bisettrice), svolgendo una sostanziale azione di traino.

Nei 32 capoluoghi (il 29 per cento) del secondo quadrante la domanda aumenta in misura più sostenuta dell'offerta: tra questi, 20 comuni sono localizzati prevalentemente nel Nord-ovest e al Sud, mentre l'unico comune del Centro è Roma. Verbania e Mantova mostrano dinamicità complessivamente accentuate mentre, limitatamente alla domanda, Vercelli, Cuneo, Treviso, Lecce sono quelli che sperimentano gli incrementi più rilevanti. In questi casi le politiche delle amministrazioni locali devono cercare di adeguare

la propria dotazione di offerta per alimentare il processo virtuoso, pena il rischio di perdere parte dell'utenza già attratta.

Sono poco più del 18 per cento i capoluoghi di provincia in cui la riduzione dell'offerta è accompagnata da un aumento della domanda: tra questi emergono, per variazioni particolarmente sostenute della domanda espressa, Pordenone, Ravenna, Messina e Ragusa. Contrazioni di entrambe le componenti del trasporto pubblico locale considerate riguardano il 21 per cento dei comuni, con decrementi mediamente più sostenuti nei capoluoghi del Mezzogiorno. Più della metà dei comuni che ricadono in questa casistica sperimentano una contrazione dell'offerta inferiore a quella della domanda e sono sostanzialmente equidistribuiti in tutte le ripartizioni (eccetto che nel Nord-ovest).

I comuni che ricadono al di sopra della bisettrice (solo sette), sperimentano una contrazione dell'offerta superiore a quella domanda: sono per lo più realtà dove la mobilità intercettata da trasporto pubblico locale è quasi nulla e l'offerta è molto contenuta.⁵⁴ Infine, i rimanenti 22 comuni, prevalentemente del Centro-Sud, sono caratterizzati da una variazione media annua positiva dell'offerta e negativa della domanda. Sono i comuni che mostrano un profilo non dissimile da quello descritto per primo, dove però l'attrattività dell'offerta, pur in presenza di indicatori complessivamente buoni, non riesce ancora a imporre un cambiamento nella mentalità dei cittadini per sottrarre quote alla mobilità individuale.

A tale proposito, si può notare che, mettendo in relazione le variazioni medie annue del numero di passeggeri trasportati dai mezzi pubblici e del numero di auto e moto immatricolate per abitante (quest'ultima variabile assunta come proxy della domanda di mobilità privata), non emerge un chiaro "effetto sostituzione" fra domanda di trasporto pubblico e domanda di trasporto privato.

La crescente diffusione dei mezzi di trasporto privato appare caratterizzare la quasi totalità dei capoluoghi, sebbene la variazione sia di entità mediamente maggiore nei comuni in cui si registra una contrazione della domanda di trasporto pubblico (1,1 per cento nella media del periodo, contro una crescita media dello 0,8 per cento nei comuni in cui la domanda aumenta).

La qualità del trasporto pubblico locale

Secondo i cittadini

In Italia poco meno di un quarto della popolazione di 14 anni e più dichiara di utilizzare il trasporto pubblico locale, con differenziali ampi tra le regioni del nord, dove l'utilizzo è mediamente superiore, e il Mezzogiorno, dove scende a valori intorno al 17 per cento.

I differenziali sono fortemente accentuati in funzione della dimensione demografica, con punte di utilizzo pari al 68 per cento nelle aree metropolitane.

Nel campo dei trasporti collettivi, un parco veicolare efficiente, comodo e accessibile e un servizio funzionale alle caratteristiche degli utenti finisce con l'attrarre domanda di mobilità sottraendola alla componente individuale.

Considerando i giudizi su alcuni aspetti del servizio offerto quelli che in tutte le regioni soddisfano meno le attese degli utenti, oltre alla comodità dell'attesa alle fermate (meno del 40 per cento dei cittadini è molto o abbastanza soddisfatto), sono la pulizia delle vetture e il costo del biglietto (in entrambi i casi poco più di quattro utenti su dieci). Anche nella provincia autonoma di Trento dove, come in quella di Bolzano, il servizio offerto soddisfa per molti aspetti quote superiori all'80 per cento dei cittadini, il costo da sostenere per il servizio ricevuto è valutato positivamente solo dalla metà.

Questa forbice tra la soddisfazione sul complesso delle caratteristiche considerate e il costo economico da sostenere caratterizza anche i residenti del Friuli-Venezia Giulia e delle Marche, che esprimono un'elevata soddisfazione sulla generalità degli altri fattori, ma basso apprezzamento per il prezzo del servizio (i soddisfatti sono circa il 40 per cento in entrambi i casi).

Le quote dei soddisfatti scendono a meno del 25 per cento tra i cittadini della Liguria, Campania e Sicilia. Queste ultime due regioni sono, peraltro, quelle che si collocano sempre in fondo alle graduatorie di gradimento per tutte le caratteristiche analizzate, segnalando una forte discrepanza tra il servizio reso e le aspettative dei cittadini.

Le caratteristiche del servizio che soddisfano più del 50 per cento degli utenti nella generalità dei territori sono la puntualità e la frequenza delle corse, ma anche per questi aspetti si distinguono in negativo i giudizi dei cittadini siciliani (molto o abbastanza soddisfatti solo in un caso su cinque). Anche se il Mezzogiorno mostra sempre le quote più basse di soddisfazione espressa, il Molise e la Basilicata sono, nel giudizio della popolazione, le realtà locali che si avvicinano maggiormente alle attese in termini di caratteristiche qualitative del servizio di trasporto pubblico locale offerto.

I residenti dei comuni di media dimensione (tra i 10 e i 50 mila abitanti) e dei centri più piccoli (fino a duemila abitanti) sono quelli che si dichiarano nel complesso maggiormente soddisfatti del trasporto pubblico locale. Nel primo caso, circa due cittadini su tre esprimono giudizi positivi su frequenza delle corse e comodità degli orari, quote leggermente superiori sulla possibilità di trovare posto a sedere e (60 per cento) sulle possibilità di collegamento tra zone del comune; nel secondo caso, oltre il 75 per cento esprime giudizi positivi sulla puntualità, oltre l'80 per cento è soddisfatto della velocità delle corse e, con incidenza meno elevata ma comunque ampiamente superiore alla media nazionale (di oltre 17 punti percentuali), circa il 60 per cento degli utenti è soddisfatto della pulizia delle vetture e poco meno della comodità dell'attesa alle fermate.

Con riferimento agli indicatori considerati, i meno soddisfatti sono i residenti delle aree metropolitane: nei comuni centrali di questi grandi agglomerati urbani solo poco più della metà si dichiara molto o abbastanza soddisfatto della velocità delle corse (52 per cento) e poco meno della loro frequenza (49 per cento), circa il 40 per cento della puntualità e ancor meno della possibilità di trovare posto a sedere e della pulizia delle vetture (35 e 30 per cento rispettivamente).

Tra i residenti dei comuni delle periferie questi stessi aspetti sono maggiormente apprezzati da circa la metà degli utenti, con punte del 60 per cento di soddisfazione espressa per la velocità delle corse, mentre la pulizia delle vetture, anche in questo caso, si manifesta come un fattore critico (soddisfa poco meno del 35 per cento degli utenti). Rispetto agli abitanti dei poli centrali delle aree metropolitane, invece, la soddisfazione è inferiore per tutti gli altri aspetti, soprattutto per il giudizio sugli oneri economici: solo il 32 per cento è soddisfatto del costo del biglietto (nove punti percentuali in meno del valore medio nazionale).