

La fotografia scattata dal rapporto Isfort

MOBILITÀ, ITALIA A DUE VELOCITÀ

Il divario territoriale nell'uso dei mezzi di trasporto già ampio tende ad aumentare

di PIETRO SPIRITO

Isfort, l'istituto di formazione delle ferrovie italiane, ha presentato la ventunesima edizione del rapporto sulla mobilità degli italiani. Si tratta di un appuntamento ormai consolidato, opportuno per fare il punto sull'andamento del sistema nazionale dei trasporti, in particolare nel segmento dei collegamenti di corto raggio.

L'ottovolante dei trasporti, cominciato con il Covid, sta finalmente rallentando, con effetti che lasceranno traccia. I volumi di domanda di mobilità nel traffico passeggeri si stanno stabilizzando, dopo l'accelerata ripresa registrata nell'immediata fase successiva all'uscita dall'emergenza pandemica. Si è verificato ora un completo recupero del traffico extraurbano e del trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza, mentre resta un gap non marginale - da colmare nei passeggeri del trasporto pubblico locale.

I fattori che incidono nei processi di trasformazione che si stanno determinando nella struttura della mobilità sono, oltre alla curva decrescente della demografia, l'affermazione del lavoro a distanza e la crescita dei flussi turistici, soprattutto nelle grandi città d'arte del nostro Paese.

Lo scenario del lavoro a distanza dovrebbe ulteriormente contribuire a contenere la domanda di mobilità nel trasporto locale. Si prevede infatti il consolidamento della platea di smart workers, oggi stimati pari a 3,55 milioni, previsti in crescita a 3,75 milioni nel 2025, secondo stime del Politecnico di Milano.

Poiché i lavoratori a distanza tendono ad utilizzare di meno l'automobile, e di più i mezzi pubblici, l'impatto sull'equilibrio modale dovrebbe essere positivo; non è detto invece che l'effetto finale sulla domanda di trasporto pubblico sia ugualmente di segno positivo, per effetto del calo degli spostamenti complessivi.

La persistente crescita dei flussi turistici produrrà invece incrementi nella domanda di mobilità, seppure gli effetti complessivi non vadano sopravvalutati: l'incidenza media delle presenze turistiche sulla popolazione è inferiore al 2%; è invece vero che la congestione tu-

ristica («overtourism») - già oggi emergenziale in alcune, città d'arte, in località balneari e montane a forte attrazione - rischia ulteriori accelerazioni generando enormi problemi gestionali.

Si tratta di una componente di domanda tuttavia molto più orientata al trasporto pubblico, alla mobilità pedonale e ai servizi di micro-mobilità e sharing. Per questa ragione richiede un ripensamento dei modelli di offerta del trasporto pubblico. Nessun segnale sinora è venuto in direzione di cogliere l'opportunità della mobilità turistica nel settore del trasporto pubblico locale.

Ma l'aspetto più rilevante messo in evidenza dal rapporto Isfort riguarda la persistenza e la crescita dei divari territoriali nell'uso dei mezzi di trasporto. Le divergenze sono molto ampie e non tendono a ridursi, semmai anzi si ampliano leggermente.

In particolare per il trasporto pubblico l'indice di utilizzo della mobilità collettiva sale al 17,6% nelle grandi città, mentre scende sotto il 5% nei centri minori e nelle aree interne; e sale al 12% nel Nord-Ovest contro il 5,5% del Mezzogiorno. E' chiaro che su queste performance così divaricate incidono anche le diverse dotazioni di infrastrutture e servizi dei territori.

Insomma, si stanno approfondendo fratture geografiche, in tendenziale allargamento, lungo l'asse della sostenibilità, in particolare le aree povere, periferiche e del Sud, anche a causa di sotto dotazioni di infrastrutture e servizi per promuovere una mobilità più integrata, sostenibile e in grado di intercettare le traiettorie dell'innovazione.

Meno accentuati, ma comunque presenti, sono i divari tra i cluster socio-demografici, con la maggiore debolezza nei modelli di mobilità di donne, anziani, disoccupati e pensionati. Questi elementi di disegualianza incidono fortemente sulla qualità di vita dei cittadini, ed anche sulle opportunità di sviluppo economico.

Il tasso di mobilità sostenibile è direttamente proporzionale alla ricchezza dei Comuni, e passa dal 20,6% nei Comuni con meno di 15000 euro di reddito medio al 39,6% (praticamente il doppio) nei

Comuni con oltre 25000 euro di reddito medio; e tutte le singole soluzioni di trasporto più sostenibili (piedi, bici, trasporto pubblico) hanno percentuali crescenti in proporzione alla ricchezza dei territori. Perifericità territoriale e ricchezza sembrano dunque rappresentare i due principali fattori discriminanti di esclusione dei cittadini da modelli di mobilità più equilibrati sotto il profilo dell'uso dei mezzi di trasporto.

Resta centrale nella mobilità il ruolo dell'automobile, che ha rappresentato in Italia la spina dorsale del trasporto, fin dal secondo dopoguerra. Il mercato dell'auto ha mostrato segnali di ripresa nell'ultimo biennio. Le immatricolazioni auto sono cresciute nel 2023 del 18,3% rispetto al 2022 e del 5,4% nei primi 8 mesi del 2024; contestualmente il parco circolante si è ancora allargato (+1% nel 2023) e il tasso di motorizzazione è salito a 69,4 auto ogni 100 abitanti (68,1 nel 2022), confermandosi nettamente il più alto tra i grandi Paesi europei (58,6 in Germania, 57,2 in Francia, 54,1 in Spagna). Preoccupante l'ulteriore aumento dell'obsolescenza del parco auto: il 23% dei veicoli circolanti ha oltre 20 anni di anzianità (erano meno della metà nel 2010).

Le motorizzazioni ad alimentazione elettrica pura rappresentano in Italia ancora una nicchia con appena lo 0,54% del parco complessivo, a cui si aggiunge il 5,41% di motori ibridi che nel 2023 hanno costituito oltre il 40% della auto vendute (erano solo il 14,5% nel 2020). Le auto full electric hanno subito una battuta di arresto nell'ultimo scorcio, tuttavia nel 2023 le immatricolazioni sono risalite al 4,16% del totale (poco più di 45.000 veicoli), circa mezzo punto in più rispetto al 2022.

La mobilità di corto raggio rappresenta un fattore economicamente rilevante, più di quanto si possa astrattamente immaginare. Il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ha un proprio peso specifico nell'economia e nell'occupazione del Paese: operano nel settore poco meno di 900 aziende con 117.000 addetti che trasportano ogni anno 5 miliardi di passeggeri per un valore complessivo della produzione di circa 12 miliardi di



Utenti del trasporto pubblico locale

euro.

Già da qualche anno si sta dispiegando in Italia un rilevante piano di investimenti per le infrastrutture di trasporto, recentemente potenziato dal PNRR e dal connesso Piano

complementare. Per le sole infrastrutture prioritarie (ferrovie, strade e autostrade, metropolitane, tranvie, porti, aeroporti, ciclovie e Ponte sullo Stretto) i costi stimati delle opere programmate ammontano a circa 400 miliardi di euro, coperti da fondi disponibili per il 68% del totale, con uno specifico imponente sforzo sulle reti ferroviarie (circa 183 miliardi di opere in corso e programmate con copertura finanziaria al 61%).

Gli interventi per metropolitane, tranvie e altri sistemi a guida vincolata (trasporto rapido di massa), includendo alcuni interventi per il miglioramento del materiale rotabile e dei sistemi di sicurezza della rete, ammontano nelle Città metropolitane ad oltre 20 miliardi di euro, quasi totalmente con copertura finanziaria. Milano e Napoli sono le Città metropolitane dove sono programmati gli investimenti più cospicui con 6,4 miliardi e 5,5 miliardi rispettivamente; segue Roma con 2,8 miliardi. La realizzazione degli interventi, in buona misura in corso, richiederà tuttavia ancora diversi anni prima del completamento e la piena messa in funzione dei sistemi.

Il rapporto Isfort mette in evidenza che si stanno determinando rilevanti cambi di paradigma nell'of-

ferta di servizi, nei sistemi organizzativi, nella cultura della domanda. Tra i processi di "rivoluzione" in atto, o ancora solo in embrione, si riconoscono in particolare l'affermarsi del concetto di "mobilità come servizio" e il connesso sviluppo di piattaforme per l'integrazione di nuovi e tradizionali servizi di trasporto.

Si sta affermando una costante frammentazione della domanda di mobilità, con la conseguente organizzazione, dal lato dell'offerta, di servizi personalizzati, flessibili e condivisi. Emergono innovazioni tecnologiche, grazie anche alle applicazioni dell'AI, nella digitalizzazione che abilita i nuovi modelli di domanda (piattaforme per la mobilità come servizio, servizi flessibili, mobilità condivisa), nelle motorizzazioni (elettrico, idrogeno), nell'"internet delle cose", nella guida autonoma.

C'è bisogno per queste ragioni di un cambio di passo più deciso del sistema, in tutte le sue componenti in gioco (policy makers, aziende, risorse, regolazione, pianificazione), per cogliere le opportunità aperte dalla rivoluzione tecnologico-digitale in atto e dai nuovi paradigmi dei modelli di mobilità che già da qualche anno si sono affacciate nello scenario globale. Questa scossa è necessaria sia per accelerare nell'insieme la transizione verso modelli di mobilità sostenibili, innovativi e integrati, sia nello specifico per ridurre le marginalità sofferte da ampi segmenti, territoriali e socio-demografici del Paese.