



**Ministero delle infrastrutture e
dei trasporti**

OSSERVATORIO NAZIONALE

**PER IL SUPPORTO ALLA PROGRAMMAZIONE E PER IL MONITORAGGIO DEL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DELLA MOBILITA' LOCALE SOSTENIBILE**

(Legge n.108 del 5 Agosto 2022)



**Mobilità
Pubblica
Locale**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO

**relativa al settore del trasporto pubblico locale nella annualità
2023 con l'approfondimento e l'analisi dei dati trasportistici ed
economico-finanziari dell'esercizio 2022**

*Documento presentato al Comitato dell'Osservatorio
nella seduta del 30 Gennaio 2025*

Il Presidente del Comitato dell'Osservatorio
dott. Enrico Maria Pujia

Il Direttore Generale TPL
dott. Angelo Mautone

Il Coordinatore della Segreteria
ing. Giorgio Pizzi

Si ringraziano:

I membri del Comitato dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile

(ai sensi della Legge n. 244 del 24/12/2007 e del Decreto Ministeriale n. 390 del 13/11/2024)

- **dott. Enrico Maria PUJIA**, capo dipartimento per i Trasporti e la navigazione, con funzioni di presidente dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile
- **dott. Angelo MAUTONE**, direttore generale della Direzione Generale il trasporto pubblico locale
- **dott.sa Patrizia SCARCHILLI**, direttrice generale della Direzione Generale per il mare, trasporto marittimo e vie d'acqua interne
- **ing. Giorgio PIZZI**, responsabile della Divisione 4 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **dott. Danilo SCERBO**, responsabile della Divisione 3 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **ing. Elena MOLINARO**, responsabile della Divisione 5 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **dott.sa Francesca AIELLI**, responsabile della Divisione 5 della Direzione Generale per il mare, trasporto marittimo e vie d'acqua interne
- **dott.sa Nunzia VECCHIONE**, in rappresentanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze
- **dott. Federico FILIANI**, in rappresentanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze
- **dott. Costanzo D'ASCENZO**, in rappresentanza del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri
- **dott. Giovanni BOCCHIERI**, in rappresentanza del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri
- **ing. Carmela IADARESTA**, in rappresentanza della Regione Puglia
- **ing. Emanuela CERERE**, in rappresentanza della Regione Sardegna
- **ing. Giuseppe PAVONE**, in rappresentanza della Regione Calabria
- **dott. Paolo DI VIRGILIO**, in rappresentanza della Regione Campania
- **arch. Silvia VOLPATO**, in rappresentanza della Regione Lombardia
- **ing. Paolo VADI**, in rappresentanza della Regione Toscana
- **dott. Carlo RAPICAVOLI**, in rappresentanza dell'Unione delle Province d'Italia
- **dott.sa Luisa GOTTARDI**, in rappresentanza dell'Unione delle Province d'Italia
- **prof. Edoardo COSENZA**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **dott. Federico MANZONI**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **arch. Andrea GIBELLI**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **dott.sa Ivana PANICCIA**, in rappresentanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti
- **dott. Nicola LAZZARI**, in rappresentanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti
- **dott. Carmelo CARUSO**, funzionario della Direzione Generale per il mare, trasporto marittimo e vie d'acque interne
- **dott. Giuseppe DE TURRIS**, funzionario della Direzione Generale per il mare, trasporto marittimo e vie d'acque interne
- **dott.sa Iside CESARINI**, del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato – Ispettorato degli affari economici del Ministero dell'Economia e delle Finanze
- **dott. Massimiliano COSENZA**, in rappresentanza del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri

- **sig. Antonio PANTALEONI**, in rappresentanza del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri
- **dott. Nicola PONZO**, in rappresentanza della Regione Basilicata
- **ing. Paolo GRULLA**, in rappresentanza della Regione Lombardia
- **dott. Giovanni ROMANINI**, in rappresentanza della Regione Marche
- **ing. Michele FRACASSO**, in rappresentanza della Regione Umbria
- **arch. Cecilia PAVAN**, in rappresentanza della Regione Veneto
- **dott.sa Claudia GIOVANNINI**, in rappresentanza dell'Unione delle Province d'Italia
- **dott. Gaetano PALOMBELLI**, in rappresentanza dell'Unione delle Province d'Italia
- **dott.sa Giada MAIO**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani

I membri della Segreteria Tecnica

(ai sensi del Decreto Ministeriale n. 325 del 25/11/2011 e del Decreto Ministeriale n. 148 del 05/04/2023)

- **dott.sa Rita RICCI**, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **sig.ra Marina DE SANTIS**, in servizio presso la Divisione 2 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **dott.sa Carla MESSINA**, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale
- **dott.sa Iolanda DI GIULIO**, in servizio presso la Divisione 4 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale

Le società

- **EY Advisory spa**, per aver contribuito alla stesura della presente Relazione mediante la raccolta dei dati e l'elaborazione di analisi approfondite sullo stato del settore del trasporto pubblico locale;
- **Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT)**, per aver collaborato all'analisi dei dati raccolti e all'elaborazione del contributo dell'Osservatorio "Audimob" sugli stili e i comportamenti di mobilità degli italiani;
- **Osservatorio Nazionale Sharing Mobility**, per l'approfondimento sui servizi di sharing mobility;
- **DXC Technology srl** per l'implementazione e la manutenzione della piattaforma web a supporto dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile per la rilevazione dei dati.



SOMMARIO

1. Attività dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile: analisi dei dati delle annualità 2022 e del quinquennio 2018-2022.....	11
1.1 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel 2022	12
1.1.1 Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale	12
1.1.2 Atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale	14
1.1.3 Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto	23
1.1.4 Ulteriori Indicatori del Trasporto Pubblico Locale	30
1.1.5 Servizi di Trasporto Pubblico Locale da/per aeroporti	36
1.1.6 Dati per il calcolo dei costi standard	39
1.1.7 Modalità Autolinee	40
1.1.8 Modalità Ferroviaria	42
1.1.9 Modalità Tranvie	43
1.1.10 Modalità Metropolitane	45
1.2 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quinquennio 2018-2022.....	46
1.2.1 CorsaKm effettuati.....	46
1.2.2 Passeggeri trasportati	55
1.2.3 Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	59
1.2.4 Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	62
1.2.5 Corrispettivi totali e per il servizio di Trasporto Pubblico Locale	66
1.2.6 Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi gestione infrastruttura	75
1.2.7 Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	81
2. Focus su Città Metropolitane.....	88
3. La Piattaforma informatica a supporto dell'Osservatorio Nazionale	89
3.1 La Piattaforma, funzionalità e caratteristiche tecniche	89
3.2 Le evoluzioni della Piattaforma	90
4. Evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).....	92
4.1 Inquadramento normativo	92
4.2 Stato di attuazione dei PUMS.....	94
4.2.1 Valutazione dei PUMS.....	100
4.2.2 Il Vademecum dei PUMS	101
4.2.3 Le linee guida per la redazione e l'implementazione del piano per gli spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 102	
4.2.4 Il Tavolo Tecnico Sul Mobility Management.....	102
4.2.5 Evoluzione della piattaforma PUMS	102
4.3 Attuale composizione del parco mezzi circolante italiano adibito a TPL su gomma.....	103
4.3.1 Parco mezzi su gomma adibito al TPL circolanti al 15/01/2024	103
4.3.2 Tendenze.....	105
4.3.3 Età media del parco autobus	107
5. Sharing mobility	110
5.1 Il settore del vehicle sharing.....	110
5.1.1 Carsharing	114
5.1.2 Scootersharing	115
5.1.3 Bikesharing.....	116
5.1.4 Monopattino-sharing.....	117
5.2 L'incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing	118
5.3 Demand Responsive Transit (DRT)	120
5.3.1 Analisi dell'Osservatorio sui servizi DRT operativi in Italia	121

6. Stili e comportamenti di mobilità degli italiani.....	124
6.1 Le principali caratteristiche della mobilità degli italiani.....	124
6.2 I mezzi di trasporto utilizzati	128
6.3 Livelli di soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto	131
Livelli Adeguati di Servizio	132

Allegati

- Allegato 1** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Sud Italia, dati del quinquennio 2018-2021
- Allegato 2** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Centro Italia, dati del quinquennio 2018-2021
- Allegato 3** Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Nord Italia, dati del quinquennio 2018-2021

Indice delle tabelle

Tabella 1.1: Dettaglio regionale della ripartizione del Fondo Nazionale TPL per il quinquennio 2018-2022.....	12
Tabella 1.2: Dettaglio per le regioni a statuto ordinario dei corrispettivi totali del quinquennio 2018-2022	13
Tabella 1.3: Tipologie di atti di affidamento	16
Tabella 1.4: Tipologie di proroga di atti di affidamento	16
Tabella 1.5: Dati dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto	23
Tabella 1.6: Dati degli indicatori I.1 ed I.2	30
Tabella 1.7: Dati degli indicatori I.3 e I.4	31
Tabella 1.8: Dati degli indicatori I.5, I.6, I.7, I.8, I.9	33
Tabella 1.9: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per aeroporto.....	37
Tabella 1.10: Dati dei BusKm per regione/provincia autonoma.....	50
Tabella 1.11: Dati dei TrenoKm per regione/provincia autonoma	52
Tabella 1.12: Dati delle CorsaMiglia per regione/provincia autonoma	53
Tabella 1.13: Dati dei CorsaKm per funivia per regione/provincia autonoma.....	54
Tabella 1.14: Dati dei Passeggeri Trasportati per regione/provincia autonoma	55
Tabella 1.15: Dati degli addetti al servizio di TPL per regione/provincia autonoma	59
Tabella 1.16: Dati del costo pubblico per regione/provincia autonoma	62
Tabella 1.17: Ripartizione dei corrispettivi totali tra regioni a statuto ordinario e speciale	66
Tabella 1.18: Dati dei corrispettivi totali per regione/provincia autonoma	68
Tabella 1.19: Dati dei corrispettivi per il servizio di trasporto per regione/provincia autonoma.....	72
Tabella 1.20: Dati del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma	75
Tabella 1.21: Dati dei corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma	78
Tabella 1.22: Dati dei ricavi totali per regione/provincia autonoma	81
Tabella 2.1: Contratti TPL attivi nelle aree delle Città Metropolitane	88
Tabella 2.2: Indicatori trasportistici aggregati per Città Metropolitana	88
Tabella 5.1: PUMS presentati distinti per Enti locali	100
Tabella 5.2: Valutazione dei PUMS- Stato dell'arte (marzo 2024).....	100
Tabella 5.3: Segmentazione del parco autobus adibito a TPL distinto per tipo di alimentazione	103
Tabella 5.4: Segmentazione del parco autobus adibito a TPL distinto per tipo di alimentazione e dettaglio estrazioni precedenti	103
Tabella 5.5: Andamento negli anni 2018-2024 del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL	106
Tabella 6.1: Metodo di registrazione di incidenti stradali da parte degli operatori di sharing mobility	119
Tabella 6.2: Censimento dei servizi al settembre 2023.....	122
Tabella 7.1: Distribuzione degli spostamenti urbani per modalità di trasporto utilizzato 2015-2022	130
Tabella 7.2: Distribuzione degli spostamenti extraurbani per modalità di trasporto motorizzato 2015-2022.....	131
Tabella 7.3: 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).....	131

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.1: Trend dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e delle relative fonti di finanziamento (base: 2018=100%)	13
Figura 1.3: Trend degli atti di affidamento del servizio di TPL.....	14
Figura 1.4: Atti di affidamento per il servizio TPL per regione e provincie autonome	15
Figura 1.5: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma.....	17
Figura 1.6: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia	17
Figura 1.7: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia - dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro	18
Figura 1.8: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia - dettaglio modalità Ferroviario	18
Figura 1.9: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2022 per tipologia	18
Figura 1.10: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento per tipologia	19
Figura 1.11: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2022 per tipologia	19
Figura 1.12: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm effettuate per regione	20
Figura 1.13: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento	20
Figura 1.14: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro	21
Figura 1.15: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Ferroviario.....	21
Figura 1.16: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Navigazione.....	21
Figura 1.17: Distribuzione regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento	22
Figura 1.18: CorsaKm per modalità di trasporto (CorsaMiglia normalizzate in CorsaKm)	24
Figura 1.19: Passeggeri trasportati per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri).....	24
Figura 1.20: Addetti al servizio di TPL per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)	25
Figura 1.21: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) per modalità di trasporto	25
Figura 1.22: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura per modalità di trasporto.....	26
Figura 1.23: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura per modalità di trasporto.....	26
Figura 1.24: Compensazioni per agevolazioni tariffarie per modalità di trasporto	27
Figura 1.25: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione per modalità di trasporto	27
Figura 1.26: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali per modalità di trasporto.....	28
Figura 1.27: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata per modalità di trasporto	28
Figura 1.28: Ricavi da traffico totali per modalità di trasporto	29
Figura 1.29: Costo pubblico per modalità di trasporto	30
Figura 1.30: Costo pubblico a CorsaKm per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm).....	31
Figura 1.31: Corrispettivi medi per passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)	32
Figura 1.32: Corrispettivi a CorsaKm per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)	32
Figura 1.33: Ricavi da traffico per passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)	34
Figura 1.34: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)	34
Figura 1.35: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali per modalità di trasporto	34
Figura 1.36: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali per modalità di trasporto	35
Figura 1.37: Rapporto Ricavi da traffico/Costo pubblico per modalità di trasporto	35
Figura 1.38: Rapporto Ricavi da traffico/Costo pubblico per regione/provincia autonoma	36
Figura 1.39: Atti di affidamento regionale	38
Figura 1.40: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione	38
Figura 1.41: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione	39
Figura 1.42: Rapporto % BusKm effettivi / BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto autolinea.....	40
Figura 1.43: Rapporto % BusKm effettuati in area urbana-suburbana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea	40
Figura 1.44: Rapporto % BusKm effettuati in città metropolitana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea.....	41
Figura 1.45: BusKm in area metropolitana per popolazione residente (valori in BusKm per abitante).....	41
Figura 1.46: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea (valori in km/h).....	42
Figura 1.47: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario	42
Figura 1.48: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario (valori in Km/h).....	42
Figura 1.49: Rapporto Corse effettuate / TrenoKm effettivi per regione per la modalità di trasporto ferroviario (valori in %)	43
Figura 1.50: Distanza media per corsa effettuata (valori in km)	43
Figura 1.51: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia	43
Figura 1.52: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia (valori in km/h)	44
Figura 1.53: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana	45
Figura 1.54: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana (valori in km/h).....	45
Figura 1.55: Trend nazionale di CorseKm.....	46
Figura 1.56: CorseKm per regione/provincia autonoma	47
Figura 1.57: CorseKm per abitante - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente.....	48
Figura 1.58: CorseKm per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	49
Figura 1.59: CorseKm per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente.....	49

Figura 1.60: Trend nazionale di BusKm	50
Figura 1.61: BusKm per regione/provincia autonoma	51
Figura 1.62: Trend nazionale di TrenoKm	52
Figura 1.63: TrenoKm per regione/provincia autonoma	52
Figura 1.64: Trend nazionale delle CorsaMiglia	53
Figura 1.65: CorsaMiglia per regione/provincia autonoma	53
Figura 1.66: Trend nazionale dei CorsaKm per funivia	54
Figura 1.67: CorsaKm per funivia per regione/provincia autonoma	54
Figura 1.68: Trend nazionale di Passeggeri Trasportati	55
Figura 1.69: Passeggeri Trasportati per regione/provincia autonoma	56
Figura 1.70: Passeggeri Trasportati per abitante – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	56
Figura 1.71: Passeggeri trasportati per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	58
Figura 1.72: Passeggeri trasportati per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	58
Figura 1.73: Trend nazionale degli Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale	59
Figura 1.74: Addetti al servizio di TPL	60
Figura 1.75: Addetti al servizio di TPL per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	61
Figura 1.76: Trend nazionale del Costo pubblico	62
Figura 1.77: Costo pubblico per regione/provincia autonoma	63
Figura 1.78: Costo pubblico per abitante – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	64
Figura 1.79: Costo pubblico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	65
Figura 1.80: Costo pubblico per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	65
Figura 1.81: Trend dei Corrispettivi totali (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nazionali e per tipologia di statuto	66
Figura 1.82: Ripartizione dei corrispettivi totali tra regioni a statuto ordinario e speciale	67
Figura 1.83: Trend 2018-2021 della variazione % dei corrispettivi totali e dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e speciale (base 2018=100%)	68
Figura 1.84: Corrispettivi totali per regione/provincia autonoma	69
Figura 1.85: Corrispettivi totali per abitante - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	70
Figura 1.86: Corrispettivi totali per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	71
Figura 1.87: Corrispettivi totali per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	71
Figura 1.88: Trend nazionale dei Corrispettivi per il Servizio di Trasporto	72
Figura 1.89: Corrispettivi per il servizio di trasporto per regione/provincia autonoma	73
Figura 1.90: Corrispettivi per il servizio di trasporto pubblico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	74
Figura 1.91: Trend nazionale del Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	75
Figura 1.92: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma	76
Figura 1.93: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	77
Figura 1.94: Trend nazionale dei Corrispettivi per Gestione Infrastruttura	78
Figura 1.95: Corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma	79
Figura 1.96: Corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	80
Figura 1.97: Trend nazionale dei Ricavi da traffico totali	81
Figura 1.98: Ricavi da traffico per regione/provincia autonoma	82
Figura 1.99: Ricavi medi da traffico per abitante per regione/provincia autonoma – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	83
Figura 1.100: Ricavi medi da traffico per passeggero per regione/provincia autonoma – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati	84
Figura 1.101: Ricavi da traffico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio	85
Figura 1.102: Ricavi medi da traffico per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	86
Figura 1.103: Ricavi medi da traffico per passeggero per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati	87
Figura 3.1: Tipologie di utenze piattaforma dell'Osservatorio TPL	89
Figura 5.1: Rappresentazione età media dei PUMS	94
Figura 5.2: Passeggeri trasportati per territorio di appartenenza	99
Figura 5.3: Rappresentazione percentuale dei PUMS sottoposti a valutazione	100
Figura 5.4: Risultati percentuali inerenti alla validità dei PUMS presentati	101
Figura 5.5: Distribuzione percentuale del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL	104
Figura 5.6: Distribuzione della Classe Ambientale dei diversi autobus circolanti adibiti a TPL	104
Figura 5.7: Numero di veicoli circolanti suddivisi per anno di immatricolazione	107
Figura 5.8: Età media del parco autobus circolante negli anni 2018-2024	108
Figura 6.1: Numero dei noleggi effettuati (dx) – Percorrenze chilometriche (sx)	111
Figura 6.2: Numero dei servizi attivi (sx) – Numero dei veicoli in flotta (dx)	111
Figura 6.3: Fatturato 2022 dei servizi di vehicle sharing	112

Figura 6.4: Comuni capoluogo per presenza di servizi sharing mobility (sx) – Percentuale dei capoluoghi di provincia con un servizio di sharing mobility nel 2022 (dx)	112
Figura 6.5: Comuni capoluogo per presenza di servizi di sharing mobility (sx) – Percentuale dei capoluoghi in cui sono presenti servizi di sharing mobility sul totale	113
Figura 6.6: Noleggi complessivi ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing (sx) – Percorrenze totali ripartite tra servizi di micromobilità e carsharing (dx)	113
Figura 6.7: Servizi totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing (sx) – Veicoli totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing ..	114
Figura 6.8: Percorrenza noleggio medio (km) (sx) – Durata noleggio medio (min) (dx)	114
Figura 6.9: Noleggi del carsharing free-floating (sx) – Percorrenze del carsharing free-floating (sx)	114
Figura 6.10: Noleggi del carsharing station-based (sx) – Percorrenze del carsharing station-based (dx)	115
Figura 6.11: Flotta del carsharing free-floating e % EV (sx) – Flotta del carsharing station-based e % EV (dx)	115
Figura 6.12: Noleggi dello scootersharing (sx) – Percorrenze dello scootersharing (dx)	116
Figura 6.13: Servizi di scootersharing (sx) – Flotta dello scootersharing (dx)	116
Figura 6.14: Noleggi del bikesharing free-floating (sx) – Noleggi del bikesharing station-based (dx)	117
Figura 6.15: Servizi di bikesharing attivi in Italia (sx) – Flotta del bikesharing (dx)	117
Figura 6.16: Noleggi del monopattino-sharing (sx) – Percorrenze del monopattino-sharing (dx)	118
Figura 6.17: Servizi di monopattino-sharing (dx) – Flotte di monopattino-sharing (sx)	118
Figura 6.18: Numero di incidenti nei servizi di micromobilità in sharing 2022	120
Figura 6.19: Incidenti registrati per 100.000 noleggi (dx) – Incidenti registrati per 100.000 chilometri percorsi (sx)	120
Figura 6.20: Caratteristiche dei servizi	123
Figura 7.1: Numero totale di spostamenti nel giorno feriale medio (in milioni)	125
Figura 7.2: Numero totale di passeggeri*km nel giorno medio feriale (in milioni)	125
Figura 7.3: La dinamica del tasso di mobilità 2002-2022 (% di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale)	126
Figura 7.4: Lunghezza media degli spostamenti (km) e distribuzione % della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti 2015-2022	126
Figura 7.5: Distanza media pro-capite percorsa (numero di km riferito al giorno feriale medio)	127
Figura 7.6: Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità (numero di minuti riferito al giorno feriale medio)	127
Figura 7.7: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2022 (val. %)	128
Figura 7.8: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2021 (val. %)	128
Figura 7.9: La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati 2015-2022	129
Figura 7.10: La dinamica del tasso di mobilità sostenibile 2002-2022 (% di spostamenti a piedi, bici e mezzi pubblici sul totale)	130

1. Attività dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile: analisi dei dati delle annualità 2022 e del quinquennio 2018-2022

Il Capitolo 1 analizza lo stato del settore del trasporto pubblico locale a livello nazionale. Gli approfondimenti e le analisi si focalizzano, in particolare, sui dati contrattuali, trasportistici ed economico-finanziari per l'annualità 2022 e per il quinquennio 2018-2022.

Tutte le analisi sono state elaborate sulla base dei soli dati certificati inseriti telematicamente da Regioni, Enti Committenti ed aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale nella piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale ed estratti dalla piattaforma stessa in data **12 Marzo 2024**.

Il capitolo è strutturato in due paragrafi principali:

1. **Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale**, in cui, con riferimento all'annualità 2022, vengono approfonditi i seguenti aspetti:
 - Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale;
 - Tipologia e modalità di affidamento degli atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale;
 - Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto;
 - Ulteriori indicatori del Trasporto Pubblico Locale;
 - Servizi di Trasporto Pubblico Locale da e per aeroporti;
 - Dati per il calcolo dei costi standard.
2. **Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quinquennio 2018-2022**, in cui sono analizzati i trend dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari, in particolare:
 - CorseKm effettuate;
 - Passeggeri trasportati;
 - Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Corrispettivi totali e 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.

1.1 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel 2022

1.1.1 Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale

Si riporta una vista di sintesi dei corrispettivi totali relativi alle regioni a Statuto Ordinario nel quinquennio 2018-2022 e delle relative fonti di finanziamento, ovvero il Fondo nazionale del Trasporto Pubblico Locale e le risorse regionali e di Enti locali.

Gli importi dei **corrispettivi totali** per l'**annualità 2022** sono calcolati sulla base dei dati estratti dalla piattaforma dell'Osservatorio in data **12 Marzo 2024**.

Gli importi del **fondo del Trasporto Pubblico Locale** sono quelli effettivamente erogati nelle annualità di riferimento.

Gli importi delle **risorse regionali e/o di enti locali** sono calcolati come differenza tra i corrispettivi totali e la quota del fondo del TPL.

FONDO NAZIONALE TPL	2018		2019		2020		2021		2022	
ABRUZZO	132.788.443,32 €	2,69%	132.337.396,97 €	2,72%	131.079.613,26 €	2,69%	131.079.613,28 €	2,69%	135.055.108,81 €	2,73%
BASILICATA	75.950.081,68 €	1,54%	74.573.647,41 €	1,53%	75.529.145,19 €	1,55%	75.529.145,20 €	1,55%	77.286.569,57 €	1,56%
CALABRIA	211.276.779,70 €	4,28%	208.042.975,10 €	4,27%	208.557.897,68 €	4,28%	208.557.897,70 €	4,28%	212.887.693,88 €	4,30%
CAMPANIA	546.456.530,68 €	11,08%	532.093.071,30 €	10,92%	539.424.282,09 €	11,07%	539.424.282,15 €	11,07%	540.990.309,62 €	10,92%
EMILIA-ROMAGNA	364.304.350,79 €	7,39%	367.575.353,93 €	7,54%	359.616.188,06 €	7,38%	359.616.188,10 €	7,38%	374.395.752,08 €	7,56%
LAZIO	571.830.617,96 €	11,60%	557.882.736,22 €	11,45%	568.661.370,55 €	11,67%	568.661.370,61 €	11,67%	573.347.514,09 €	11,57%
LIGURIA	201.404.032,99 €	4,08%	196.994.473,34 €	4,04%	198.812.201,53 €	4,08%	198.812.201,55 €	4,08%	200.137.426,94 €	4,04%
LOMBARDIA	856.954.414,88 €	17,38%	842.997.870,09 €	17,30%	845.926.426,11 €	17,36%	845.926.426,20 €	17,36%	854.118.147,73 €	17,24%
MARCHE	107.119.301,86 €	2,17%	106.754.562,19 €	2,19%	105.740.803,26 €	2,17%	105.740.803,28 €	2,17%	108.996.566,87 €	2,20%
MOLISE	35.048.250,84 €	0,71%	36.561.544,47 €	0,75%	34.597.221,34 €	0,71%	34.597.221,35 €	0,71%	36.554.911,74 €	0,74%
PIEMONTE	485.245.501,05 €	9,84%	481.348.583,56 €	9,88%	479.000.965,94 €	9,83%	479.000.965,99 €	9,83%	487.257.624,05 €	9,83%
PUGLIA	399.352.604,63 €	8,10%	395.902.904,76 €	8,12%	394.213.409,40 €	8,09%	394.213.409,44 €	8,09%	401.887.385,56 €	8,11%
TOSCANA	435.881.767,47 €	8,84%	433.618.745,35 €	8,90%	430.272.485,17 €	8,83%	430.272.485,22 €	8,83%	436.720.101,37 €	8,81%
UMBRIA	99.470.106,97 €	2,02%	99.326.375,39 €	2,04%	98.918.815,96 €	2,03%	98.918.815,97 €	2,03%	102.014.365,77 €	2,06%
VENETO	408.238.076,67 €	8,28%	407.325.121,43 €	8,36%	402.984.535,94 €	8,27%	402.984.535,98 €	8,27%	412.780.859,92 €	8,33%
Totale	4.931.320.861,49 €		4.873.335.361,51 €		4.873.335.361,48 €		4.873.335.362,02 €		4.954.430.338,00 €	

Tabella 1.1: Dettaglio regionale della ripartizione del Fondo Nazionale TPL per il quinquennio 2018-2022

L'andamento dei **corrispettivi totali** risulta in **discreta crescita** per l'annualità 2022 rispetto valore di partenza dell'annualità 2018.

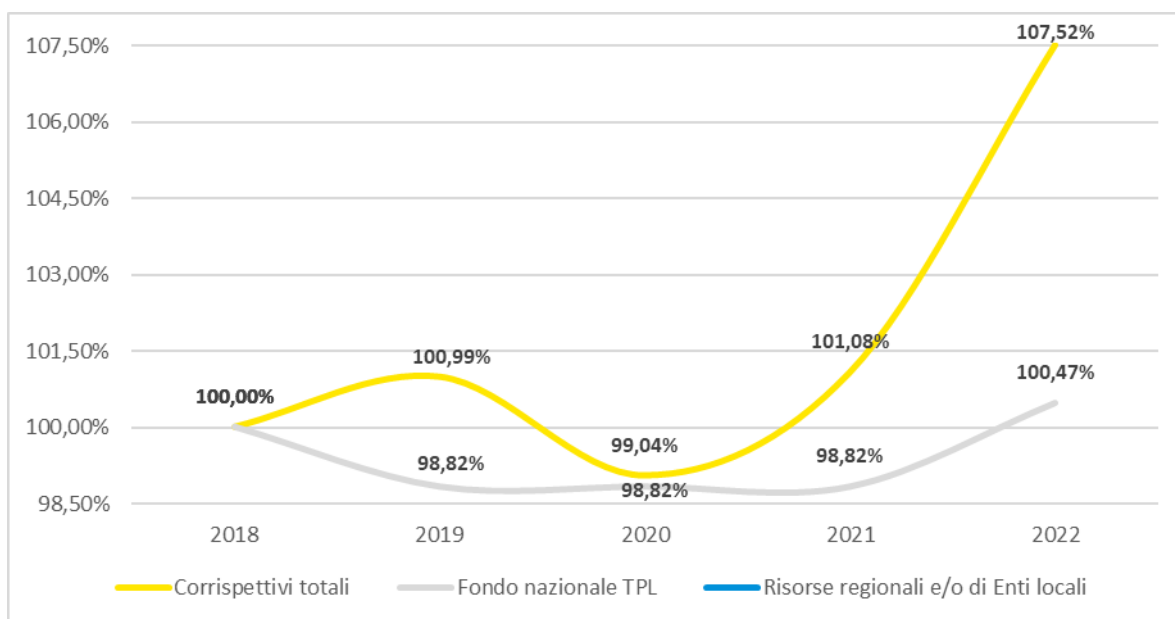


Figura 1.1: Trend dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e delle relative fonti di finanziamento¹ (base: 2018=100%)

Con riferimento all'annualità **2022** si riporta il dettaglio regionale dei corrispettivi totali per le regioni a statuto ordinario.

CORRISPETTIVI TOTALI	2018		2019		2020		2021		2022	
ABRUZZO	171.309.312,21 €	2,55%	168.800.992,27 €	2,49%	169.736.841,88 €	2,55%	171.930.698,54 €	2,53%	165.238.553,73 €	2,29%
BASILICATA	112.435.949,17 €	1,67%	104.356.416,94 €	1,54%	108.061.047,99 €	1,62%	115.840.283,02 €	1,71%	113.671.760,71 €	1,57%
CALABRIA	228.545.698,00 €	3,40%	217.327.326,52 €	3,20%	216.055.930,35 €	3,25%	217.019.890,80 €	3,20%	219.999.980,93 €	3,05%
CAMPANIA	525.537.196,13 €	7,82%	543.185.376,55 €	8,01%	516.714.330,18 €	7,77%	510.340.721,68 €	7,52%	848.486.811,12 €	11,75%
EMILIA-ROMAGNA	385.199.312,98 €	5,73%	421.728.334,97 €	6,22%	437.069.296,31 €	6,57%	443.714.832,36 €	6,53%	452.229.231,62 €	6,26%
LAZIO	1.194.296.050,01 €	17,78%	1.208.618.636,59 €	17,82%	1.310.556.498,88 €	19,70%	1.278.066.224,35 €	18,82%	1.229.415.092,12 €	17,02%
LIGURIA	253.475.632,08 €	3,77%	254.200.766,43 €	3,75%	253.082.795,13 €	3,80%	250.699.766,95 €	3,69%	253.830.344,47 €	3,51%
LOMBARDIA	1.538.454.386,76 €	22,90%	1.546.990.296,38 €	22,80%	1.542.158.968,55 €	23,18%	1.535.534.559,83 €	22,61%	1.578.230.616,62 €	21,85%
MARCHE	120.115.430,24 €	1,79%	119.569.712,17 €	1,76%	106.350.968,38 €	1,60%	92.938.909,06 €	1,37%	125.472.791,35 €	1,74%
MOLISE	61.333.482,74 €	0,91%	54.462.815,33 €	0,80%	55.896.315,98 €	0,84%	54.037.777,06 €	0,80%	68.748.494,27 €	0,95%
PIEMONTE	547.804.164,56 €	8,15%	525.288.386,90 €	7,74%	319.715.648,85 €	4,81%	504.212.590,86 €	7,43%	492.854.608,94 €	6,82%
PUGLIA	485.067.455,21 €	7,22%	504.407.991,32 €	7,44%	499.242.582,63 €	7,50%	514.394.497,90 €	7,58%	542.224.852,86 €	7,51%
TOSCANA	557.127.007,74 €	8,29%	576.807.199,71 €	8,50%	576.184.634,49 €	8,66%	560.901.835,82 €	8,26%	569.652.884,04 €	7,89%
UMBRIA	119.861.690,38 €	1,78%	119.023.365,81 €	1,75%	117.779.372,36 €	1,77%	117.890.138,31 €	1,74%	121.693.322,67 €	1,68%
VENETO	417.155.568,14 €	6,21%	419.230.544,17 €	6,18%	424.882.344,53 €	6,39%	422.451.418,79 €	6,22%	440.992.434,81 €	6,11%
Totale	6.717.718.336,35 €		6.783.998.162,06 €		6.653.487.576,49 €		6.789.974.145,33 €		7.222.741.780,26 €	

Tabella 1.2: Dettaglio per le regioni a statuto ordinario dei corrispettivi totali del quinquennio 2018-2022

¹ L'assenza dei dati dei contratti di sola gestione infrastruttura inibisce la corretta analisi delle risorse regionali e/o di enti locali perché calcolate per mera differenza algebrica tra corrispettivi e ripartizioni del fondo nazionale TPL

1.1.2 Atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale

Il trend nazionale degli atti di affidamento evidenzia un **calo continuo** nel corso del quinquennio 2018-2022: come mostrato nella figura seguente il numero degli affidamenti è in **costante riduzione**, registrando tra il **2018** ed il **2019** un **-3,66%**, tra il **2019** ed il **2020** un **-9,01%** e tra il **2020** ed il **2021** un **-5,57%**, assestandosi sui **1.249 contratti (-3,03%)** nel **2022**.

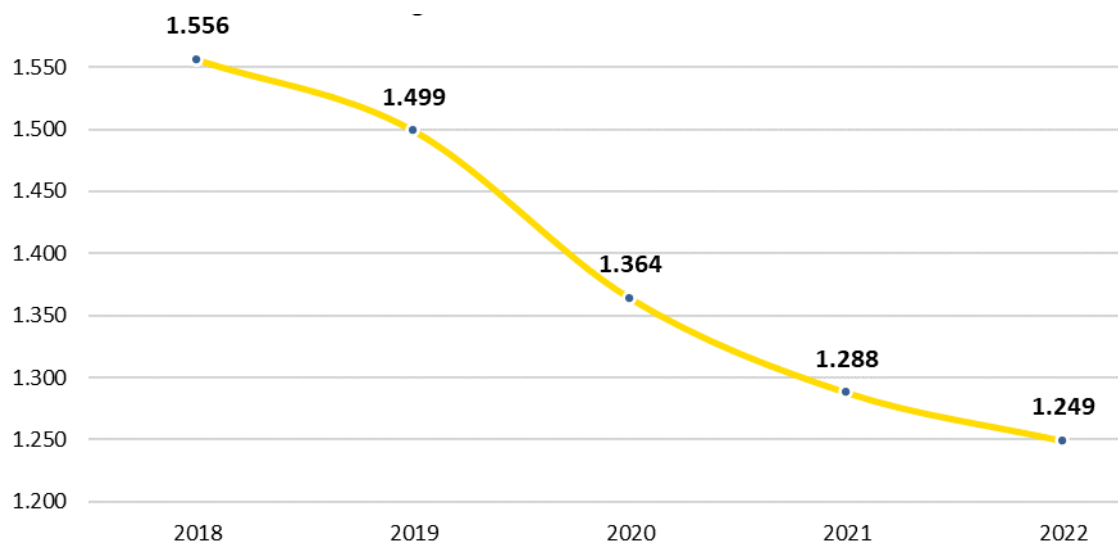


Figura 1.2: Trend degli atti di affidamento del servizio di TPL

Nel grafico seguente è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma degli atti di affidamento nel quinquennio.

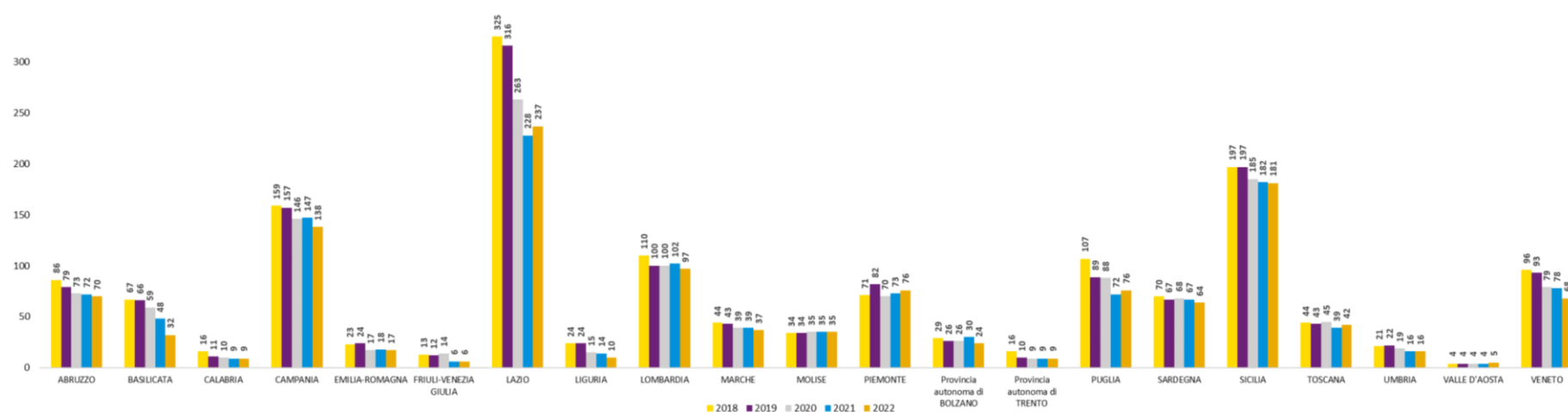


Figura 1.3: Atti di affidamento per il servizio TPL per regione e province autonome

Si riporta di seguito per maggior chiarezza una descrizione delle principali **tipologie di atti di affidamento** del servizio di Trasporto Pubblico Locale rilevate.

Tipologia di atto di affidamento del servizio di TPL	Descrizione
<i>Atto di concessione</i>	Provvedimento con cui è concesso l'esercizio del trasporto alle condizioni e con i diritti stabiliti nell'atto stipulato dall'Ente concedente corredato di disciplinare.
<i>Atto d'obbligo</i>	Atto di natura amministrativa, eventualmente successivo alla delibera di giunta di un Ente pubblico, con il quale è stabilito l'obbligo in capo ad un'impresa di trasporto di diritto pubblico (e con controllo analogo) oppure in capo all'Azienda Speciale per il trasporto pubblico dell'amministrazione dell'Ente stesso, di prestare attività di trasporto di competenza del medesimo Ente.
<i>Concessione con gestione in ambito Project Financing</i>	Convenzione/Contratto per la concessione della costruzione in project financing di una infrastruttura e della gestione dell'esercizio di sistema di trasporto, con un eventuale contributo e/o con canone per l'attività di operatore del servizio di trasporto ed eventualmente per l'attività di gestione dell'infrastruttura su cui si effettua il servizio stesso, eventualmente con ulteriori contratti.
<i>Contratto di servizio</i>	Contratto di obbligo di servizio pubblico di trasporto locale e regionale con o senza corrispettivo, stipulato con Ente pubblico regionale o Ente pubblico locale, in presenza o in assenza di un contributo da parte dell'Ente Regione all'Ente o Organismo delegato locale.
<i>In proprio da parte dell'Ente Committente</i>	Incarico amministrativo, a seguito delibera di giunta o da statuizione dell'Ente locale o per legge costitutiva, di svolgere il servizio di trasporto pubblico locale direttamente dall'amministrazione locale dell'Ente con personale in prevalenza in forza alla medesima. Non sono da ricomprendere nelle attività in proprio da parte dell'Ente, le attività in economia – sottosoglia – affidate senza gara a soggetti esterni all'amministrazione, come imprese a capitale pubblico, anche se con controllo analogo, o se a capitale privato.

Tabella 1.3: Tipologie di atti di affidamento

Si riporta di seguito la definizione delle principali tipologie di proroga prese in considerazione dalla rilevazione dei dati.

Tipologia di Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
<i>Prolungamento di attività in proprio</i>	Prolungamento di attività in proprio effettuata dall'amministrazione direttamente - non per il tramite di Imprese o Azienda Speciale - nelle more di una nuova deliberazione dell'Ente sulla decisione in merito all'attività stessa o sull'affidamento a Imprese con contratto, o su un incarico ad Azienda Speciale.
<i>Proroga con atto aggiuntivo</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio (o di concessione in <i>Project Financing</i>), stipulato con atto aggiuntivo per eventuali mutazioni di dimensioni del servizio, o variazioni di alcune clausole e condizioni, del valore del corrispettivo, o per raggiunta scadenza del contratto precedentemente stipulato.
<i>Proroga con imposizione d'atto d'obbligo</i>	Prolungamento di validità dell'atto d'obbligo con cui è stabilito che l'impresa di capitale pubblico o l'Azienda Speciale dell'Ente persevera nell'obbligo di prestare il servizio in continuità. Riguarda anche l'imposizione di obbligo ad impresa di diritto o capitale privato per decisione unilaterale dell'Ente, nelle more della stipula di un contratto di obbligo di servizio a seguito di aggiudicazione a valle di gara, o di eventuale prossimo affidamento. Ricomprende quindi il caso definito "imposizione di atto d'obbligo" al comma 5, articolo 5, del regolamento EU 1370 / 2007.
<i>Proroga consensuale</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio con atto di proroga negoziata o di intesa raggiunta, in prosecuzione ad un contratto preesistente pervenuto a scadenza, nelle more della stipula di un nuovo contratto con vigenza eventualmente retroattiva ricomprendente il prolungamento di validità della proroga. Ricomprende il caso definito "proroga consensuale" nel regolamento EU 1370 / 2007 articolo 5 comma 5).
<i>Proroga di concessione</i>	Rinnovo anche perpetuo di precedente atto di concessione.
<i>Proroga tacita</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio pervenuto a scadenza senza la stipula di atto di proroga consensuale, di intesa negoziata raggiunta, di atto aggiuntivo, quindi senza formalizzazione alcuna, in conseguenza della sussistenza dell'obbligo di servizio del contratto scaduto, per coerenza dell'obbligo anche dopo la scadenza.

Tabella 1.4: Tipologie di proroga di atti di affidamento

Dalla rilevazione dei dati di consuntivo per l'esercizio 2022 sono emersi **1.249 atti di affidamento validi** sul territorio nazionale, stipulati tra **562 Enti Committenti** e **713 Imprese titolari**.

La figura seguente ne mostra la distribuzione per regione/provincia autonoma: le regioni con il **maggior numero di atti validi** sono, nell'ordine, il **Lazio (237)**, la **Sicilia (181)** e la **Campania (138)**;

in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento** e la **Calabria** (9), il **Friuli-Venezia Giulia** (6) e la **Valle d'Aosta** (5).

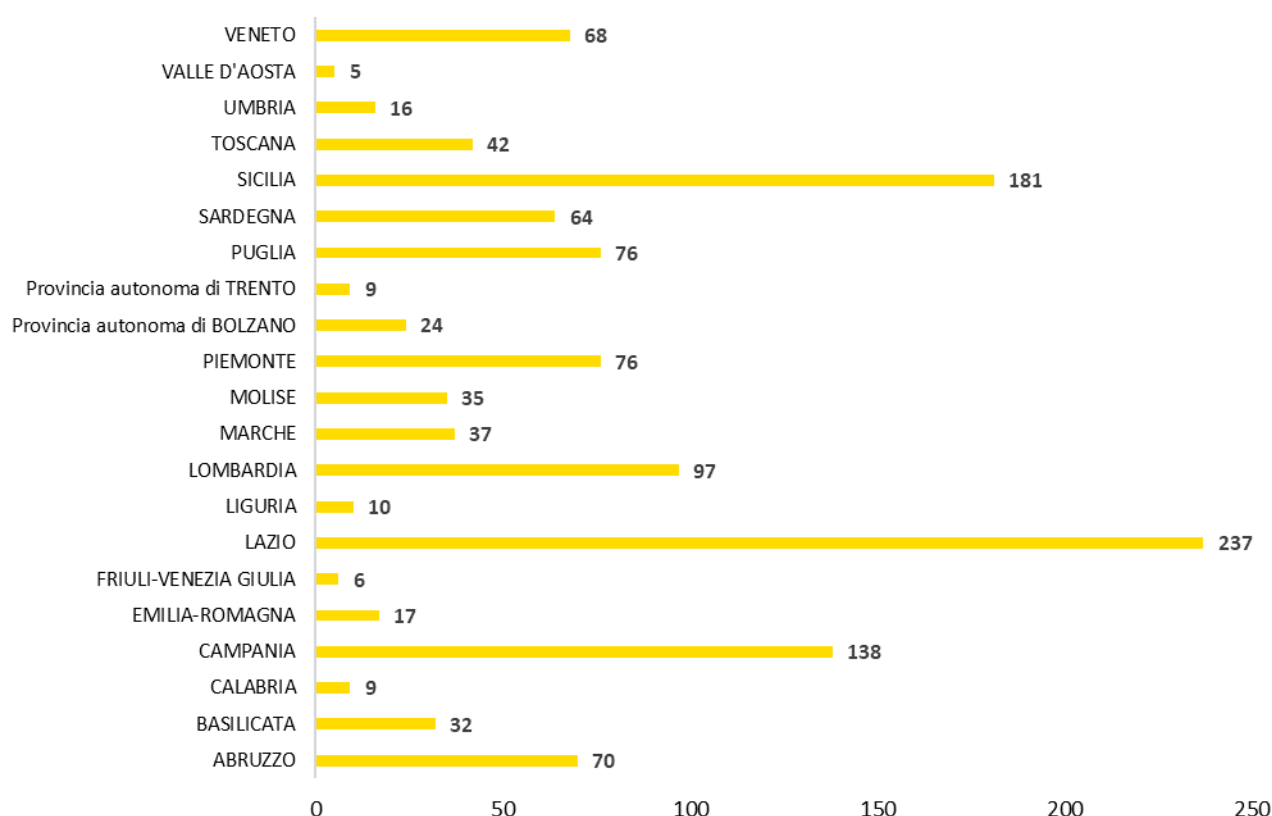


Figura 1.4: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma

Dei **1.249** atti di affidamento censiti, il **73,18%** degli atti (**914**) rappresenta **contratti di servizio**, il **21,46%** (**268**) **atti di concessione**, il **1,12%** (**14**) **atti d'obbligo**, il **3,12%** (**39**) **attività in proprio da parte dell'Ente Committente**, lo **0,24%** (**3**) **concessioni con gestione in ambito Project Financing**, mentre il restante **0,11%** (**11**) **non è dichiarato**.

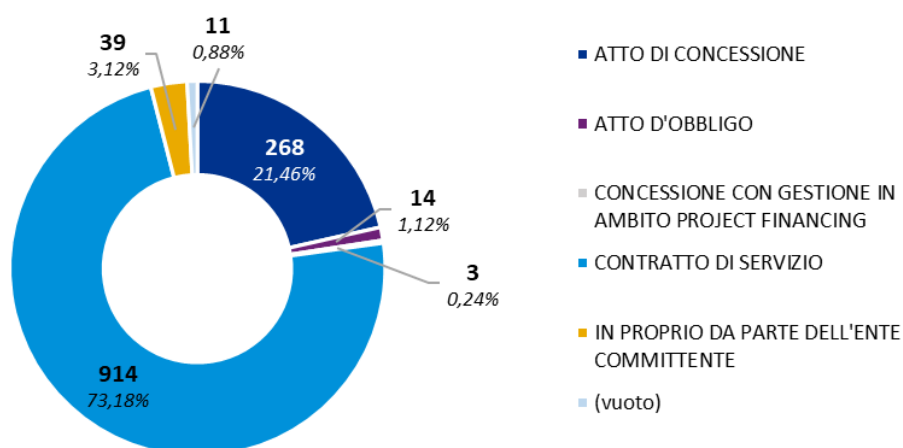


Figura 1.5: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** emerge che il **71,55%** (**820**) rappresenta **contratti di servizio**, il **22,95%** (**263**) **atti di concessione**, l'**1,05%** (**12**) **atti d'obbligo**, il **3,32%** (**38**) **in proprio da parte dell'Ente Committente**, lo **0,26%** (**3**) **concessioni con gestione in ambito Project Financing**, mentre il restante **0,87%** (**10**) **non è dichiarato**.

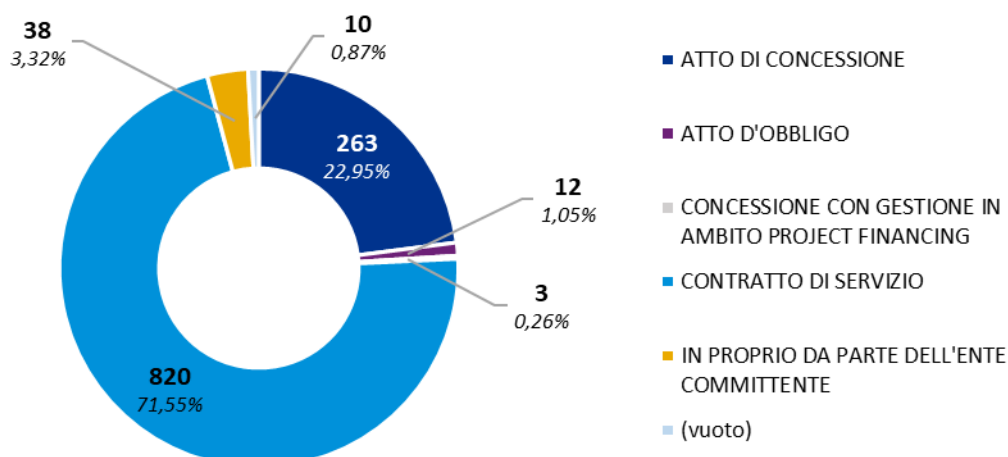


Figura 1.6: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia - dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro

In merito invece al **trasporto ferroviario** il **94,23% (49)** rappresenta **contratti di servizio**, il **3,85% (2)** atti di concessione, l'**1,92% (1)** atti d'obbligo.

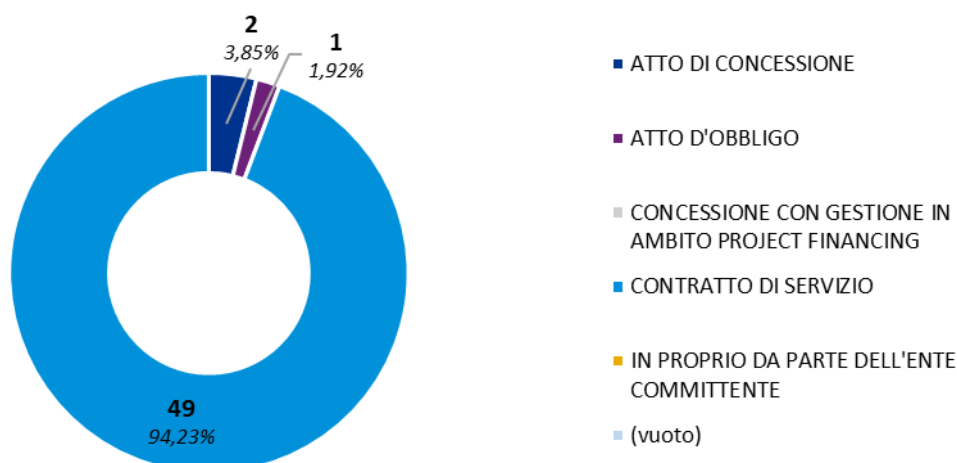


Figura 1.7: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia - dettaglio modalità Ferroviario

Con riferimento ai soli **nuovi atti di affidamento stipulati nel 2022** emerge che l'**89,39%** di essi (**160**) è composto da **contratti di servizio**, l'**8,38%** (**15**) da **atti di concessione**, l'**1,12%** (**2**) **atti d'obbligo** ed il restante **1,12%** (**2**) in **proprio da parte dell'Ente Committente**.

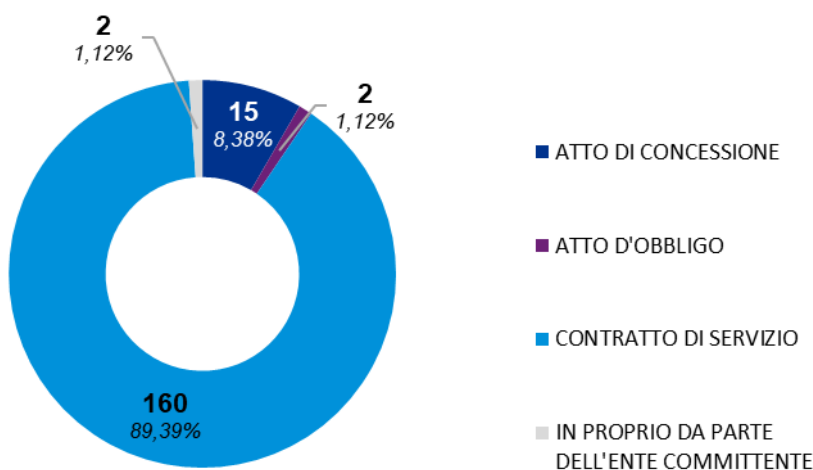


Figura 1.8: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2022 per tipologia

Dei **1.249** atti di affidamento validi nel 2022, il **74,22%** circa (**927**) rappresenta proroghe; in particolare il **46,71%** di queste (**433**) rappresenta **proroghe con atto aggiuntivo**, il **23,84%** (**221**) **proroghe di concessione**, il **15,75%** (**146**) **proroghe consensuali**, l'**6,90%** (**64**) **proroghe tacite**, il **5,29%** (**49**) **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo** e l'**1,51%** (**14**) **prolungamento di attività in proprio**.

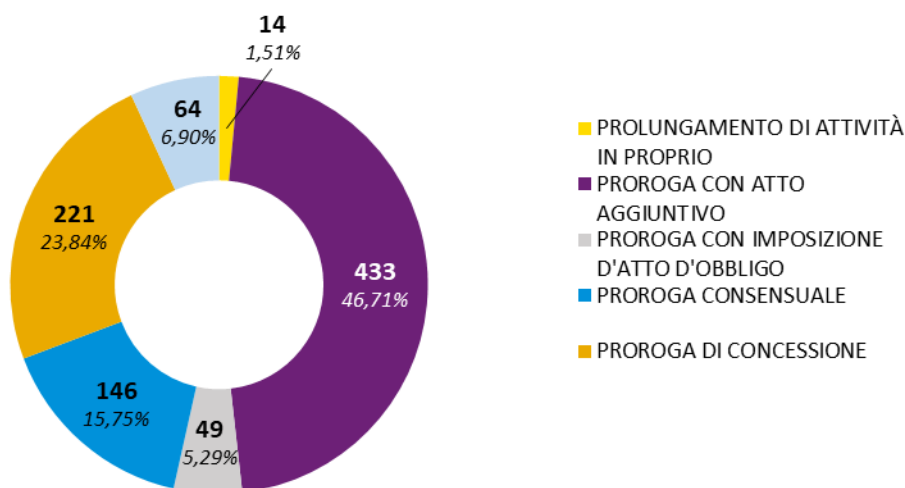


Figura 1.9: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento per tipologia

In merito invece alle **nuove proroghe** con inizio di decorrenza nell'anno 2022 (**163**), il **32,52%** (**53**) rappresenta **proroghe di concessione**, il **15,95%** (**26**) **proroghe consensuali**, il **45,40%** (**74**) **proroghe con atto aggiuntivo**, l'**1,84%** (**3**) **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo**, il **2,45%** (**4**) **proroghe tacite** ed il restante **1,84%** (**3**) **prolungamento di attività in proprio**.

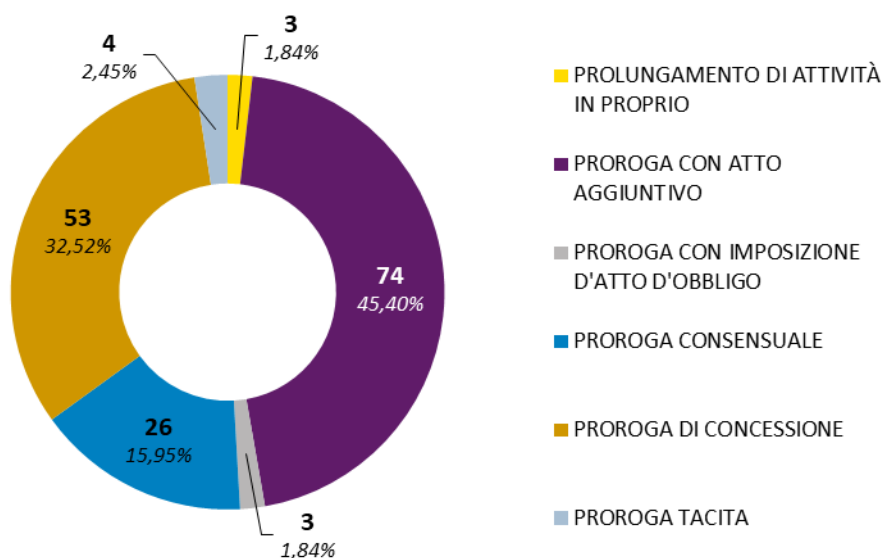


Figura 1.10: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2022 per tipologia

Il grafico che segue mostra il dettaglio regionale del numero di **atti di affidamento in regime di gross-cost** nel 2022 e le relative CorseKm effettuate.

Dei **46 contratti** validi nel 2022 in regime di **gross-cost**, il **39,13% (18)** è registrato nella **Provincia Autonoma di Bolzano**. Il maggior numero di CorseKm registrate è in **Lombardia (77,35 milioni)**.

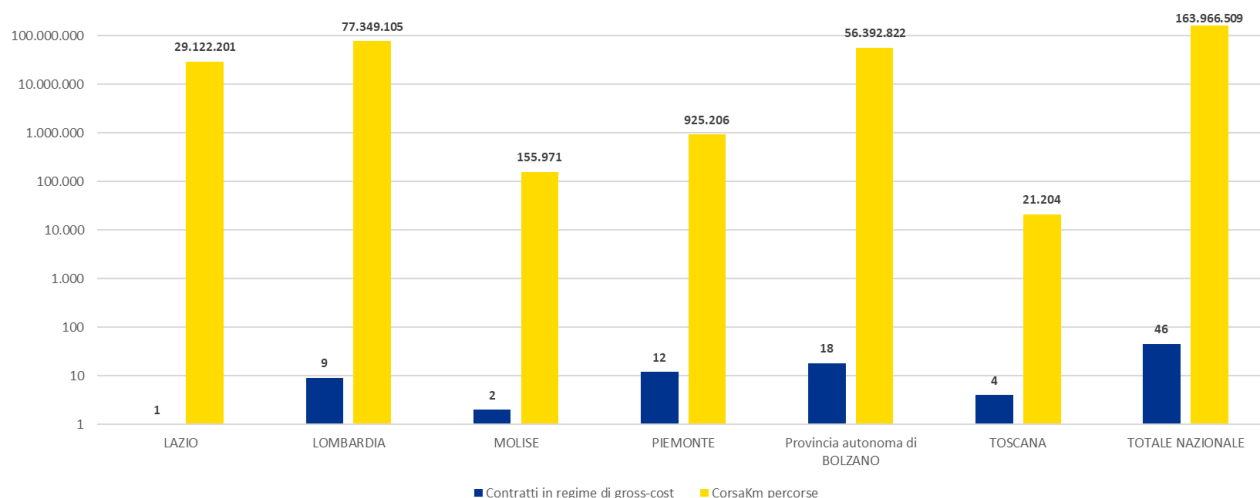


Figura 1.11: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm effettuate per regione

Dei **1.249** atti di affidamento validi nel 2022 il **69,42% (867 atti)** è stato stipulato **mediante affidamento diretto**, il **24,26% (303 atti)** mediante **gara d'appalto** ed il **6,33% (79 atti)** mediante **affidamento in-house**.

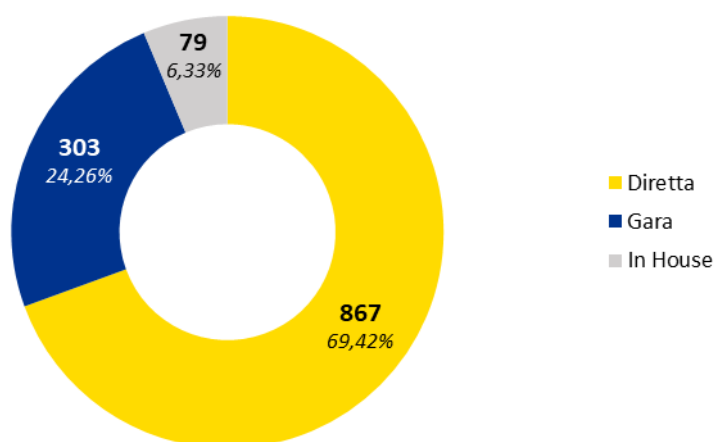


Figura 1.12: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** emerge come il **70,94% (813)** sia stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **23,04% (264)** mediante **gara d'appalto** ed il **6,02% (69)** mediante **affidamento in-house**.

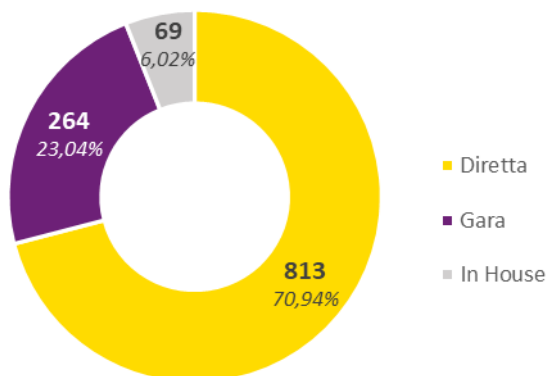


Figura 1.13: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro

Con riferimento invece al **trasporto ferroviario**, il **71,15% (37)** è stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **15,38% (8)** mediante **gara d'appalto** ed il **13,46% (7)** mediante **affidamento in-house**.

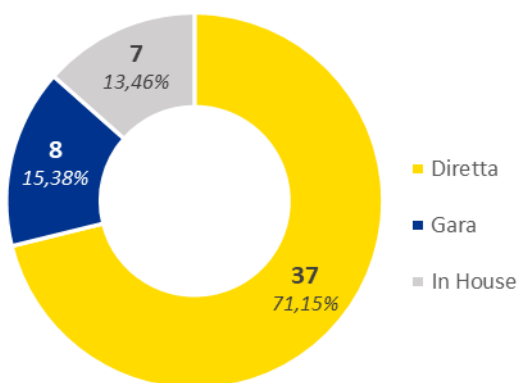


Figura 1.14: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Ferrovioario

Con riferimento invece alla modalità **navigazione**, il **17,50% (7)** è stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **75% (30)** mediante **gara d'appalto** ed il **7,50% (3)** mediante **affidamento in-house**.

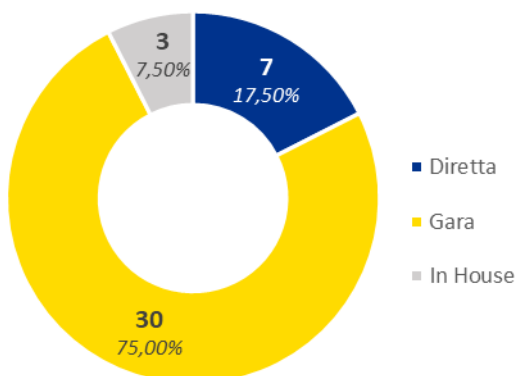


Figura 1.15: Ripartizione degli atti di affidamento per modalità di affidamento - dettaglio modalità Navigazione

Con riferimento al dettaglio regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento nel 2022, il **Lazio** registra il maggior numero di **affidamenti diretti** (196); la **Lombardia** registra il maggior numero di **affidamenti tramite gara d'appalto** (60) ed il **Veneto** e **Sicilia** il maggior numero di **affidamenti in-house** (9).

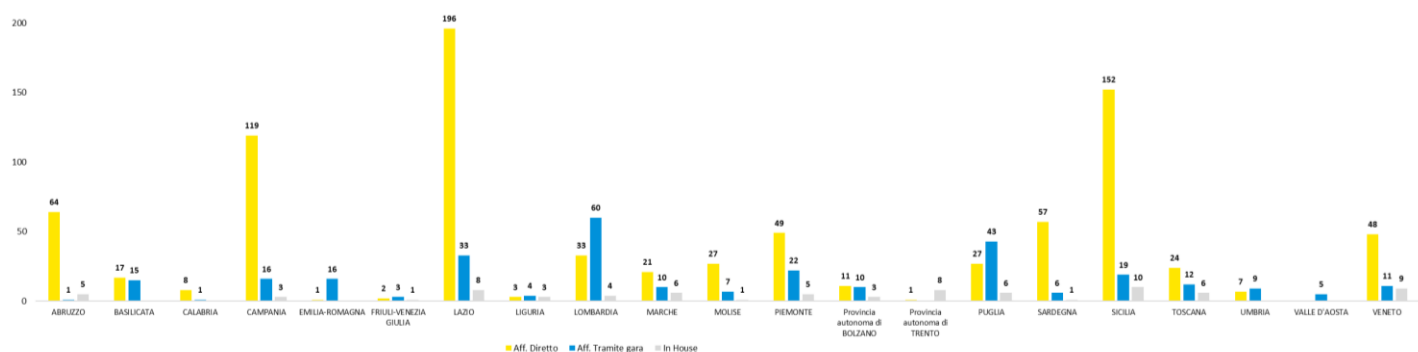


Figura 1.16: Distribuzione regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento

1.1.3 Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto

Nel presente paragrafo vengono analizzati i **principali indicatori** trasportistici ed economico-finanziari a livello nazionale dettagliati per modalità di trasporto, con riferimento ai dati certificati per il **2022**.

INDICATORE	MODALITÀ DI TRASPORTO				TOTALE 2022
	<i>Autolinee Tranvie Metropolitane altro</i>	<i>Ferroviario</i>	<i>Navigazione</i>	<i>Altro</i>	
CorseKm	1.656.384.646,98	267.627.566,29	9.197.635,51	4.032,84	1.933.213.881,62
<i>di cui BusKm</i>	1.599.637.780,07	42.499.178,57	–	0,00	1.642.136.958,64
<i>di cui TrenoKm</i>	55.261.822,29	225.128.387,72	–	0,00	280.390.210,01
<i>di cui CorsaMiglia</i>	–	–	4.966.325,87	–	4.966.325,87
<i>di cui CorsaKm per funivia</i>	1.485.044,62	–	–	4.032,84	1.489.077,46
Passeggeri Trasportati	3.558.547.965	630.427.152	101.919.585	36.441	4.290.931.143
Addetti Totali	83.632	24.038	3.756	3	111.429
Corrispettivi totali <i>(compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)</i>	5.388.022.720,13	2.827.780.102,12	223.485.865,90	175.287,22	8.439.463.975,37
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	55.937.131,50	676.574.266,83	2.542.468,88	0,00	735.053.867,21
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura	67.954.102,44	115.202.581,57	–	99.999,00	183.256.683,01
Compensazioni per agevolazioni tariffarie	7.922.730,96	0,00	0,00	0,00	7.922.730,96
Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione	77.845.572,05	26.344.497,95	867.815,00	0,00	105.057.885,00
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio aziendali	948.625.577,48	1.127.539.072,33	144.598.920,59	0,00	2.220.763.570,40
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio con Tariffazione Integrata	456.070.781,87	190.862.653,07	98.162.973,55	75.288,22	745.171.696,71
Ricavi da traffico totali <i>(compresi altri ricavi)</i>	1.878.683.887,85	1.355.586.209,42	266.278.234,87	75.288,22	3.500.623.620,36

Tabella 1.5: Dati dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto

CorseKm

L'indicatore misura:

- i BusKm complessivi dei servizi prestati con le modalità di trasporto "Autolinea" (urbana, suburbana e interurbana), "Filovia", nonché dei servizi con autobus effettuati in sostituzione delle corse programmate per "Tranvia", "Metropolitana", "Filovia" e "Funicolare" e "Trasporto Ferroviario Regionale";
- i TrenoKm complessivi dei servizi prestati con le modalità di trasporto "Tranvia", "Metropolitana", "Funicolare" e "Trasporto Ferroviario Regionale";
- le CorsaMiglia complessive effettuate con le modalità di trasporto per vie d'acqua "traghetto, traghetto misto veloce, battello, monocarena veloce, aliscafo, catamarano, altro" e per via aerea con elicotteri;

d) le CorseKm effettuate con modalità di trasporto “funivia”.

La modalità di trasporto “**Autolinee e filovie**” ha registrato il maggior numero di CorseKm effettuate: **1,600** miliardi di CorseKm, pari all’**82,75%** del totale nazionale.

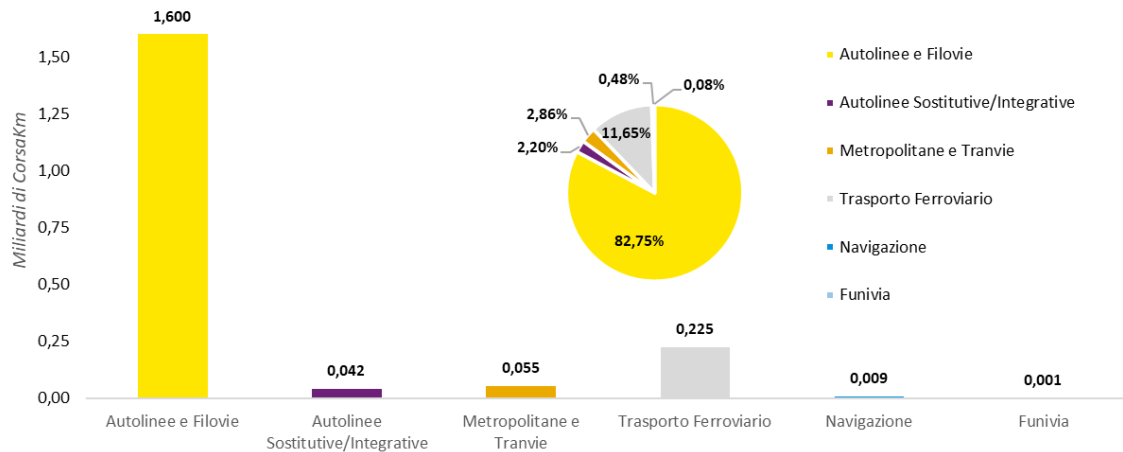


Figura 1.17: CorseKm per modalità di trasporto (CorseMiglia normalizzate in CorseKm)

Passeggeri trasportati

La modalità di trasporto “**Autolinee/Metro/Tranvie/altro**” ha registrato il maggior numero di passeggeri trasportati: **3,56** miliardi di passeggeri, pari all’**82,93%** dei passeggeri totali.

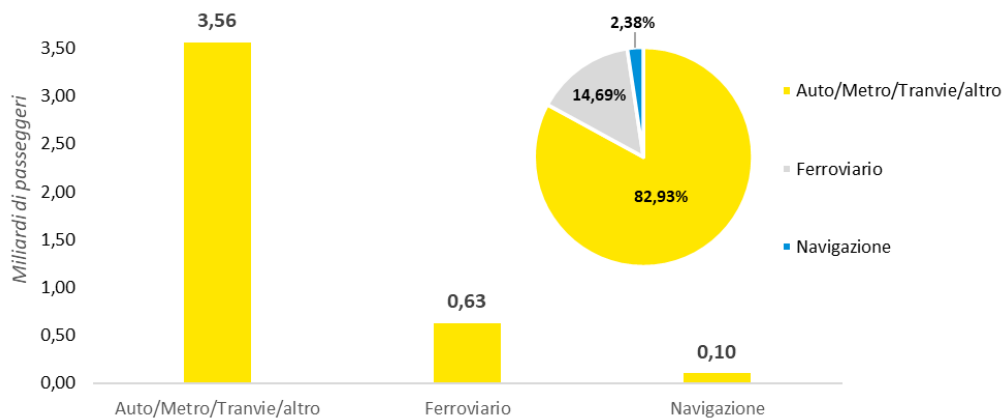


Figura 1.18: Passeggeri trasportati per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri)

Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

L'indicatore misura la quantità di addetti impiegati nei servizi di trasporto e di gestione dell'infrastruttura, con l'esclusione del personale inquadrato come dirigente ed i vertici societari. Per la modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato il maggior numero di addetti impiegati: **83.632 addetti**, pari al **75,06%** del totale.

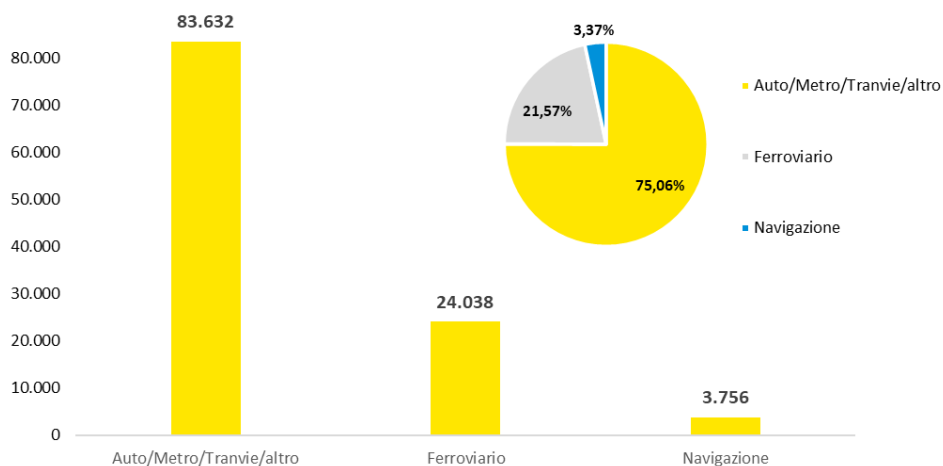


Figura 1.19: Addetti al servizio di TPL per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)

Corrispettivi totali

Importo complessivo ottenuto sommando:

- i Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio;
- i Contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente;
- i Corrispettivi in conto esercizio complessivi.

La modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato l'importo maggiore di Corrispettivi totali: **5,39 miliardi di euro**, pari al **63,84%** dei corrispettivi complessivi.

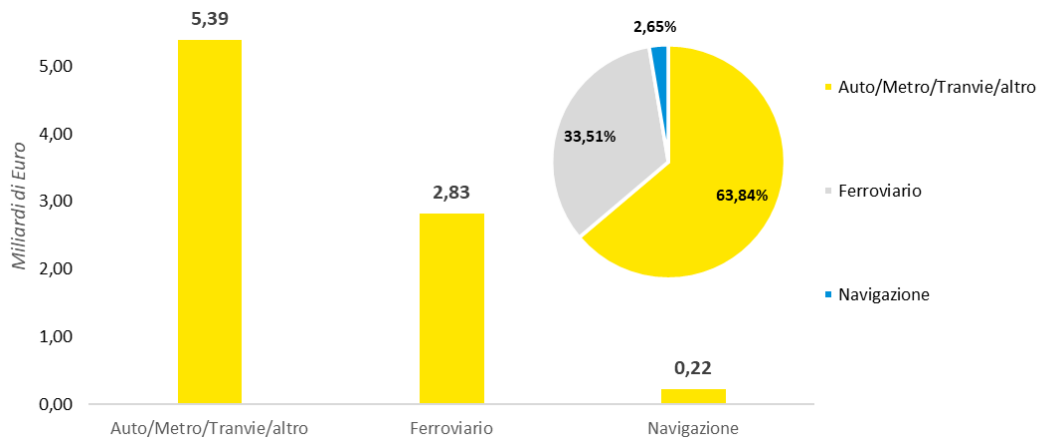


Figura 1.20: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) per modalità di trasporto

Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura

Evidenzia l'importo del costo del pedaggio o del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura e dell'eventuale permanenza ed occupazione della stessa con i veicoli utilizzati per il servizio di trasporto. Per il **trasporto ferroviario** comprende anche l'utilizzo di impianti di alimentazione elettrica ed il consumo di energia elettrica per trazione e condizionamento, il pacchetto minimo di accesso ed i servizi diversi offerti dal gestore di rete. Per la modalità di **trasporto "navigazione"** comprende il canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura portuale, del molo, l'attracco e il parcheggio delle unità di trasporto.

La modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato l'importo più elevato del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura: **676,57 milioni di Euro**, pari al **92,04%** del canone complessivo.

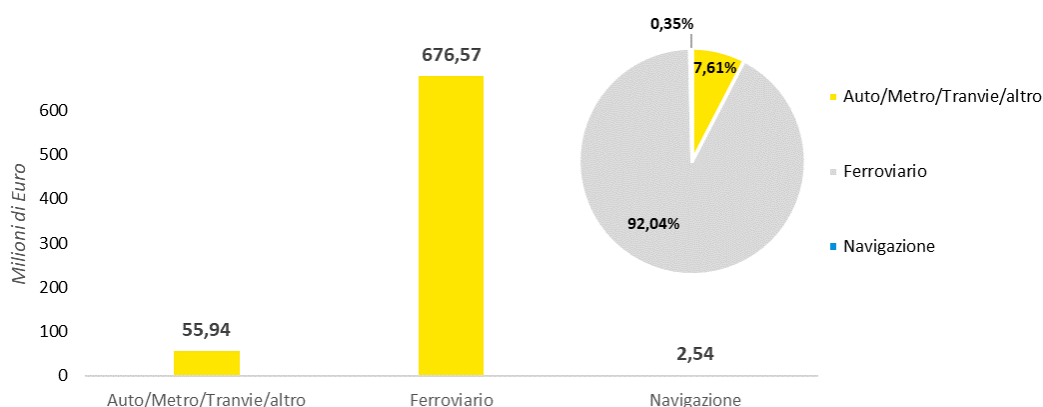


Figura 1.21: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura per modalità di trasporto

Corrispettivi per Gestione dell'infrastruttura

Importo inerente all'attività di gestione dell'infrastruttura sulla quale si effettuano le corse del servizio di trasporto con sistemi ad impianto fisso (filovia, tranvia, metropolitana, funicolare) e dell'infrastruttura ferroviaria, eventualmente ricompresa nel contratto di Trasporto Ferroviario Regionale.

La modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato i più elevati corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura: **115,20 milioni di Euro**, pari al **62,90%** dell'importo complessivo.

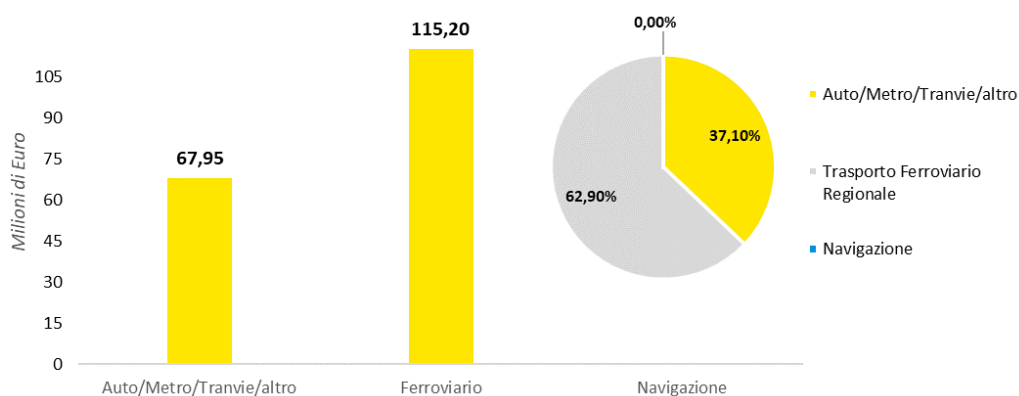


Figura 1.22: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura per modalità di trasporto

Compensazioni per agevolazioni tariffarie

L'indicatore misura gli importi di eventuali compensazioni per agevolazioni ed esenzioni tariffarie per particolari categorie di utenza (studenti, utenti senior, ...).

La modalità di trasporto **“Autolinee/Metro/Tranvie/altro”** ha registrato la quasi totalità delle compensazioni per agevolazioni tariffarie: **7,92 milioni di Euro**, pari al **100%** dell'importo totale.

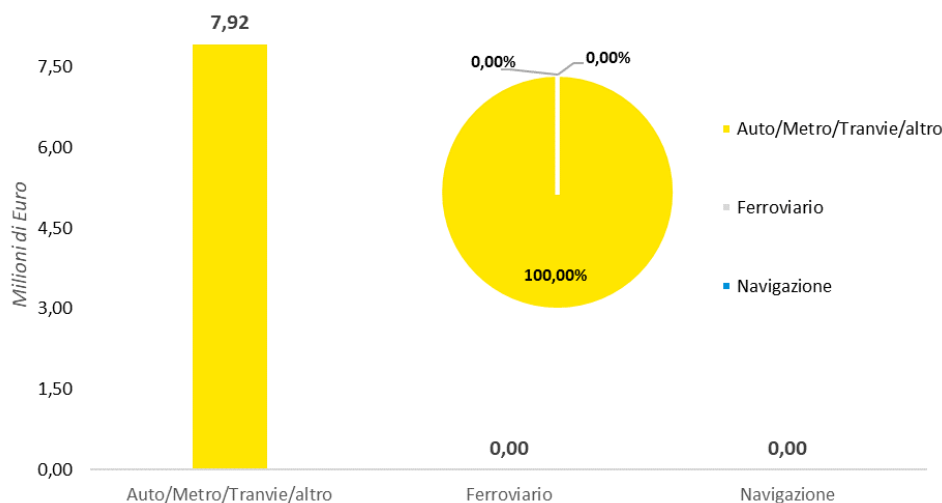


Figura 1.23: Compensazioni per agevolazioni tariffarie per modalità di trasporto

Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione

L'indicatore misura l'importo delle compensazioni oggetto di contribuzione separata dal corrispettivo erogato da parte del medesimo Ente Committente che ha stipulato il contratto, oppure da Ente diverso ma ricadente nella Regione.

La modalità di trasporto **“Autolinee/Metro/Tranvie/altro”** ha registrato le maggiori compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione: **77,85 milioni di Euro**, pari al **74,10%** dell'importo complessivo.

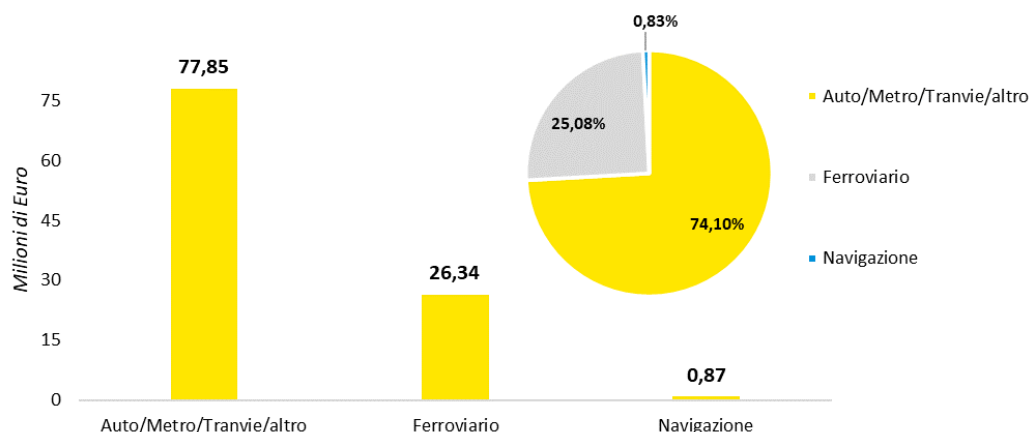


Figura 1.24: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione per modalità di trasporto

Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali

L'indicatore misura l'importo complessivo del ricavo corrispondente alla vendita e all'utilizzo dei titoli di viaggio aziendali per le corse effettuate.

La modalità di “**trasporto Ferroviario regionale**” ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali di poco più elevati: **1,13 miliardi di Euro**, pari al **42,72%** dell'importo totale.

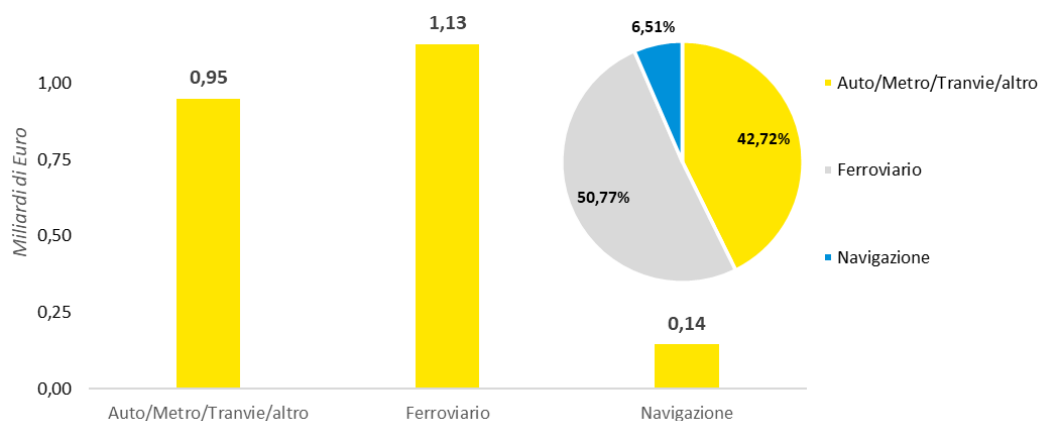


Figura 1.25: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali per modalità di trasporto

Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata

L'indicatore misura l'importo del ricavo derivante dall'assegnazione all'impresa di quota parte degli introiti da vendita e utilizzo di titoli di viaggio a tariffazione integrata (o per un'integrazione dei servizi).

La modalità di trasporto “**Autolinee/Metro/Tranvie/altro**” ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata più elevati: **456,07 milioni di Euro**, pari al **61,21%** dell'importo totale.

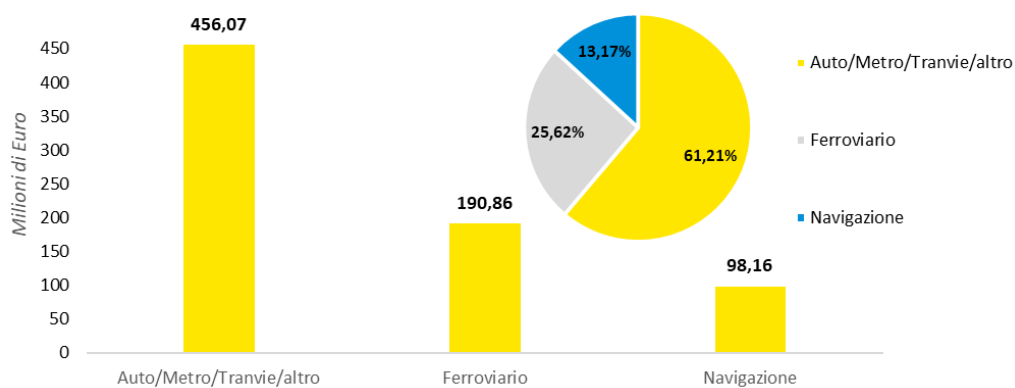


Figura 1.26: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata per modalità di trasporto

Ricavi da traffico totali

Importo complessivo ottenuto sommando: a) i ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali; b) i ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata; c) gli altri ricavi.

La modalità di trasporto **“Autolinee/Metro/Tranvie/altro”** ha registrato i ricavi da traffico totali più elevati: **1,88 miliardi di Euro**, pari al **53,67%** dell'importo totale.

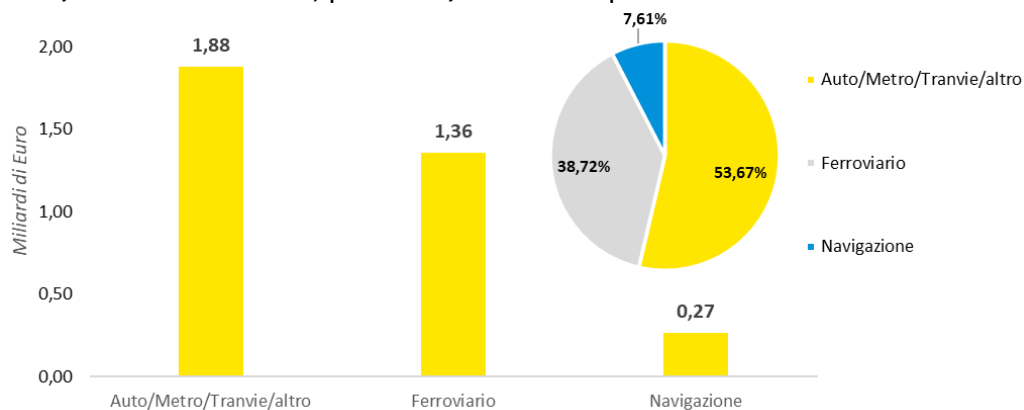


Figura 1.27: Ricavi da traffico totali per modalità di trasporto

1.1.4 Ulteriori Indicatori del Trasporto Pubblico Locale

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.1	Costo pubblico (e distribuzione %)	7.344.552.180,03 € (61,45%)	4.209.710.809,49 € (34,52%)	490.631.915,77 € (4,02%)
I.2	Costo pubblico a CorsaKm	4,43 €	15,73 €	53,34 €

Tabella 1.6: Dati degli indicatori I.1 ed I.2

I.1 – Il costo pubblico è ottenuto dalla somma delle seguenti voci:

- i Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio;
- le Compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie con separata contribuzione da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione;
- i Contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente;
- i Corrispettivi in conto esercizio complessivi;
- i Ricavi da traffico derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio da parte dell'utenza passeggeri per le corse dei servizi oggetto di affidamento.

I.2 - L'indicatore misura l'importo complessivo di cui all'I.1 rapportato alla dimensione del servizio prestato dalle imprese.

Le modalità di trasporto "**Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro**" presentano l'importo più elevato del costo pubblico, pari a **7,34 miliardi di Euro**, seguite dal **trasporto ferroviario regionale (4,21 miliardi di Euro)** e della **navigazione (0,49 milioni di Euro)**.

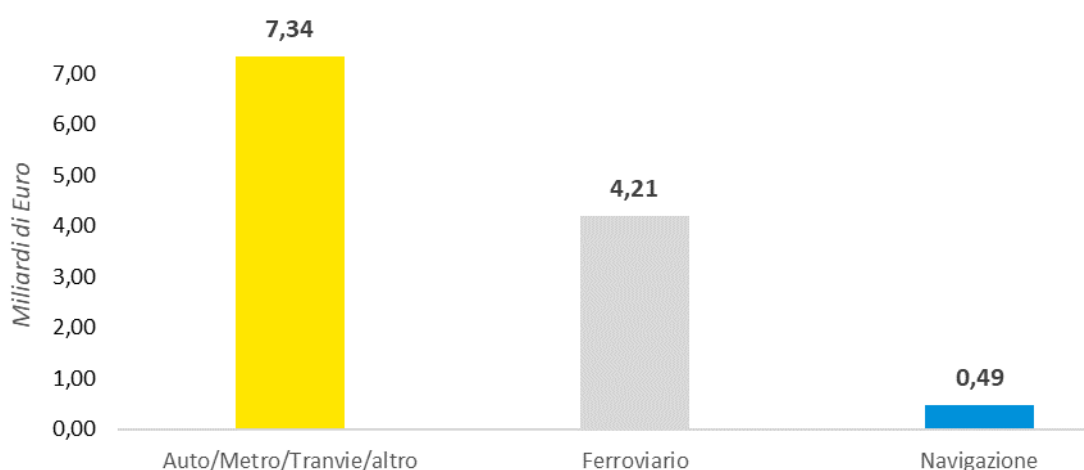


Figura 1.28: Costo pubblico per modalità di trasporto

La modalità di trasporto **Navigazione** presenta l'importo di costo pubblico a CorsaKm più elevato, pari a **53,34 Euro a CorsaKm**, seguita dal trasporto **ferroviario regionale (15,73 Euro a CorsaKm)** e dalle **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **4,43 Euro a CorsaKm**.

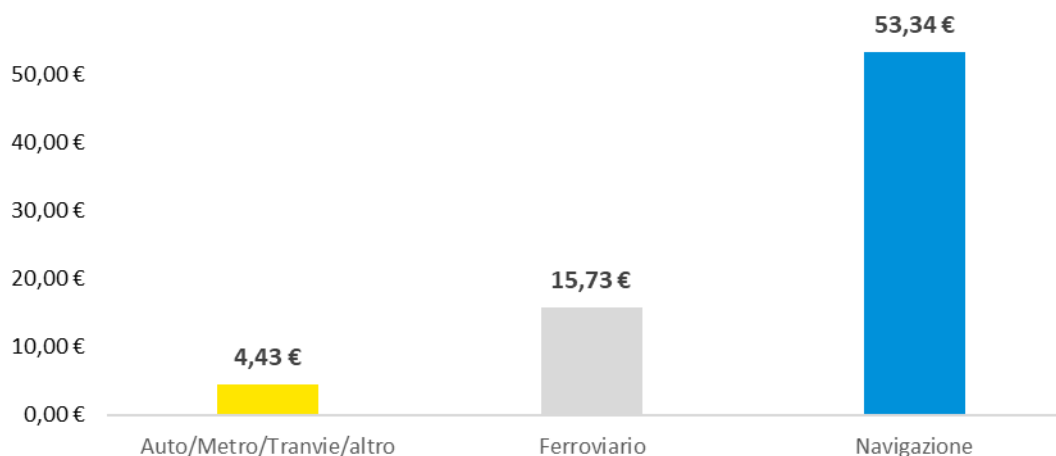


Figura 1.29: Costo pubblico a CorsaKm per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.3	Corrispettivi a passeggero trasportato	1,54 €	4,53 €	2,20 €
I.4	Corrispettivi a CorsaKm	3,30 €	10,66 €	24,39 €

Tabella 1.7: Dati degli indicatori I.3 e I.4

I.3 - Importo complessivo dei corrispettivi totali da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio; ricomprende anche le compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione, nonché i contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente, rapportati ai passeggeri complessivamente trasportati. L'indicatore esprime quindi l'importo medio a carico dell'Ente pubblico per passeggero trasportato.

I.4 - Importo dei corrispettivi totali come descritti per l'indicatore I.3, rapportati alla quantità di servizio complessivamente erogato, misurato in CorseKm. L'indicatore esprime l'importo medio a carico dell'Ente pubblico ad unità di servizio chilometrica effettivamente prestata dalle imprese.

Il **trasporto ferroviario regionale** presenta l'importo dei corrispettivi a passeggero più elevato, pari a **4,53 Euro per passeggero**, seguito dalla **navigazione** con **2,20 Euro per passeggero** e dalle **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **1,54 Euro per passeggero**.

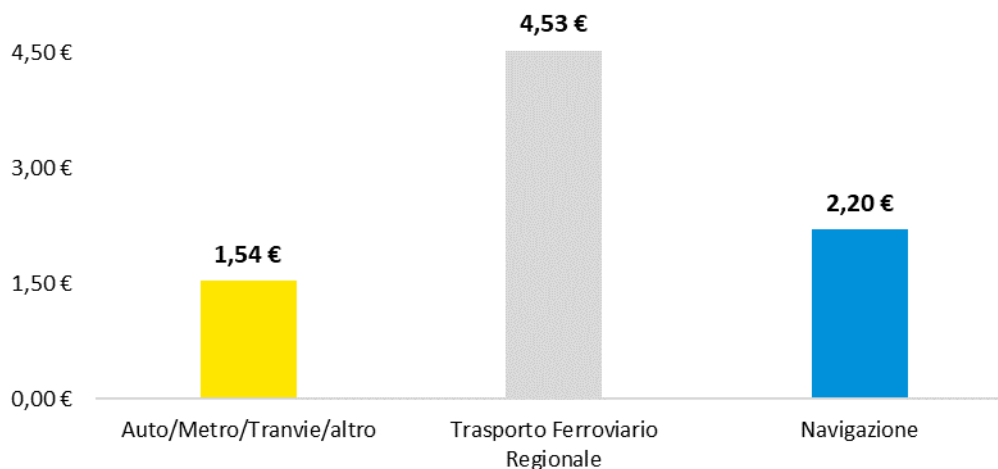


Figura 1.30: Corrispettivi medi per passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

La **navigazione** presenta l'importo dei corrispettivi a CorsaKm più elevato, pari a **24,39 Euro a CorsaKm**, seguita dal **trasporto ferroviario regionale** con **10,66 Euro a CorsaKm** e dal trasporto su **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **3,30 Euro a CorsaKm**.

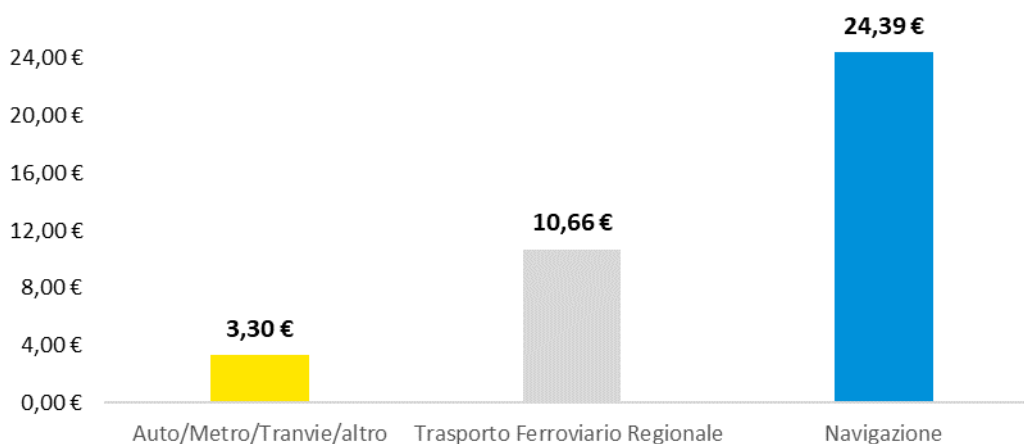


Figura 1.31: Corrispettivi a CorsaKm per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm*)

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.5	Ricavi da traffico a passeggero trasportato	0,53 €	2,15 €	2,61 €
I.6	Ricavi da traffico (riportati a tariffa ordinaria) a passeggero trasportato	0,55 €	2,19 €	2,62 €
I.7	Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali su Ricavi da traffico	50,49%	83,18%	54,30%
I.8	Ricavi da traffico da Integrazione Tariffaria su Ricavi da traffico	24,28%	14,08%	36,86%
I.9	Ricavi da traffico su Costo pubblico	25,58%	32,20%	54,27%

Tabella 1.8: Dati degli indicatori I.5, I.6, I.7, I.8, I.9

I.5 - Importo complessivo dei ricavi da traffico totali ottenuti sommando i proventi da traffico da titoli di viaggio aziendali, i proventi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata e gli altri proventi, rapportati ai passeggeri complessivamente trasportati. L'indicatore esprime il ricavo medio a passeggero.

I.6 - Importo complessivo dei proventi descritti all'indicatore I.5 ai quali sono sommate le compensazioni per agevolazioni tariffarie e le compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione, rapportati ai passeggeri trasportati.

I.7 – Rapporto tra i proventi da traffico provenienti da titoli di viaggio aziendali ed i ricavi da traffico totali. Esprime la percentuale degli introiti dai titoli di viaggio aziendali sugli introiti complessivi.

I.8 – Rapporto tra i proventi da traffico provenienti da titoli di viaggio con tariffazione integrata ed i ricavi da traffico totali. Esprime la percentuale degli introiti dai titoli di viaggio con tariffazione integrata sugli introiti complessivi.

I.9 - Importo dei ricavi da traffico complessivi rapportati al costo pubblico di cui all'indicatore I.1. L'indicatore misura la percentuale degli introiti d'impresa attribuibili ai proventi da traffico provenienti dall'utenza.

I **ricavi da traffico per passeggero** più elevati, si riscontrano nel servizio di **navigazione**, con un importo medio a carico del singolo passeggero pari a **2,61 Euro**, seguito dal **Trasporto Regionale Ferroviario** con **2,15 Euro** e dalle **autolinee, metropolitane, tranvie e altro** con **0,53 Euro**.

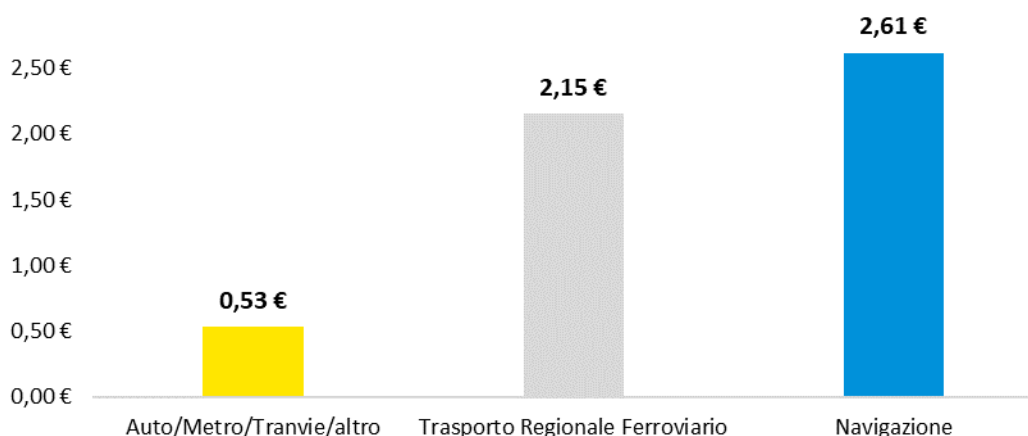


Figura 1.32: Ricavi da traffico per passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

I ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato più elevati si riscontrano nel settore **Navigazione**, con un importo medio per passeggero trasportato di **2,62 Euro**, seguito dal **trasporto ferroviario regionale (2,19 Euro)** e dal **trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane e altro (0,55 Euro)**.

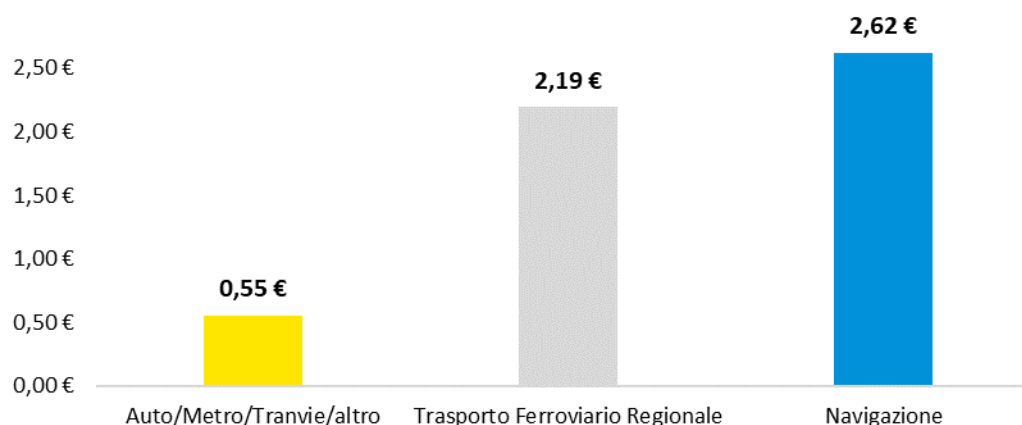


Figura 1.33: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)

Il **trasporto ferroviario regionale** presenta il rapporto più elevato, pari all'**83,18%**, seguito dalla **navigazione (54,30%)** e dal **trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane e altro (50,49%)**.

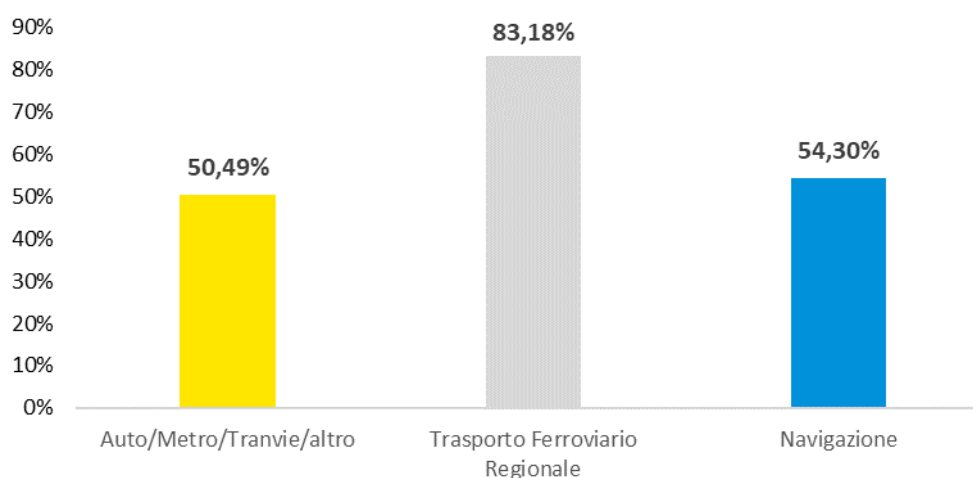


Figura 1.34: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali per modalità di trasporto

La **navigazione** presenta il rapporto più elevato, pari al **36,86%**, seguito dal trasporto su **autolinee, tranvie, metropolitane e altro** (**24,28%**) e dal **trasporto ferroviario regionale** (**14,08%**).

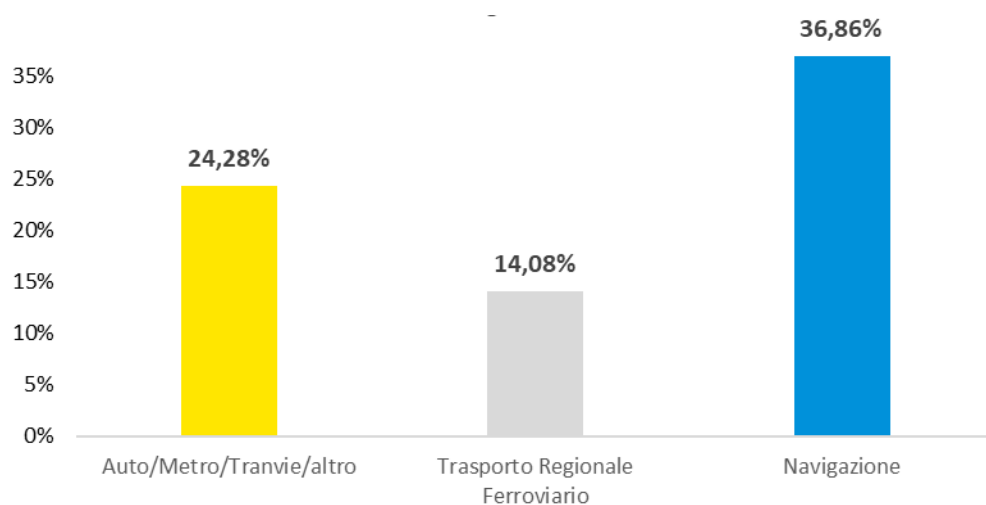


Figura 1.35: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali per modalità di trasporto

La **Navigazione** presenta il rapporto **ricavi da traffico / costo pubblico** più alto (**54,27%**), seguita dal **Trasporto Ferroviario Regionale** (**32,20%**) e dal trasporto su **Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** (**25,58%**).

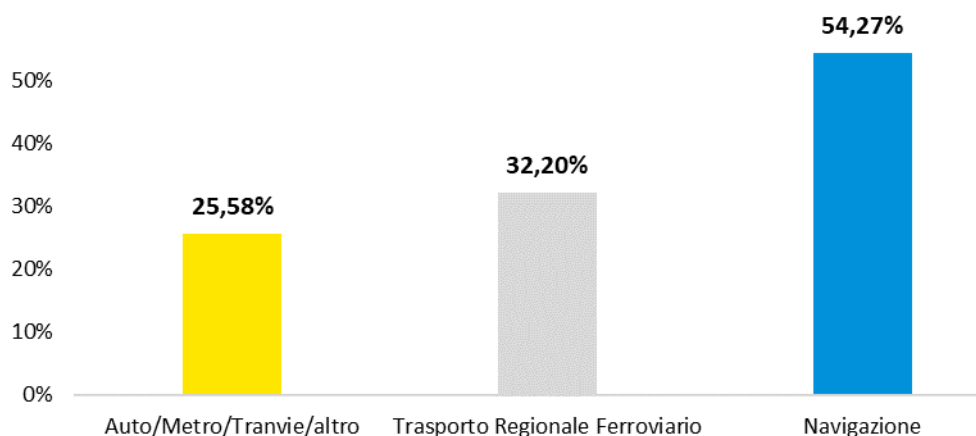


Figura 1.36: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico per modalità di trasporto

Nel grafico seguente è riportato il rapporto per regione/provincia autonoma tra i **ricavi da traffico** e il **costo pubblico** del servizio di trasporto pubblico locale registrati nel **2022**. La regione **Veneto** registra il valore più alto (**49,00%**), seguito da **Emilia-Romagna (38,55%)** e **Liguria (37,77%)**. In coda invece la **provincia autonoma di Trento (13,16%)**, la **Basilicata (10,86%)** ed il **Molise (9,00%)**.

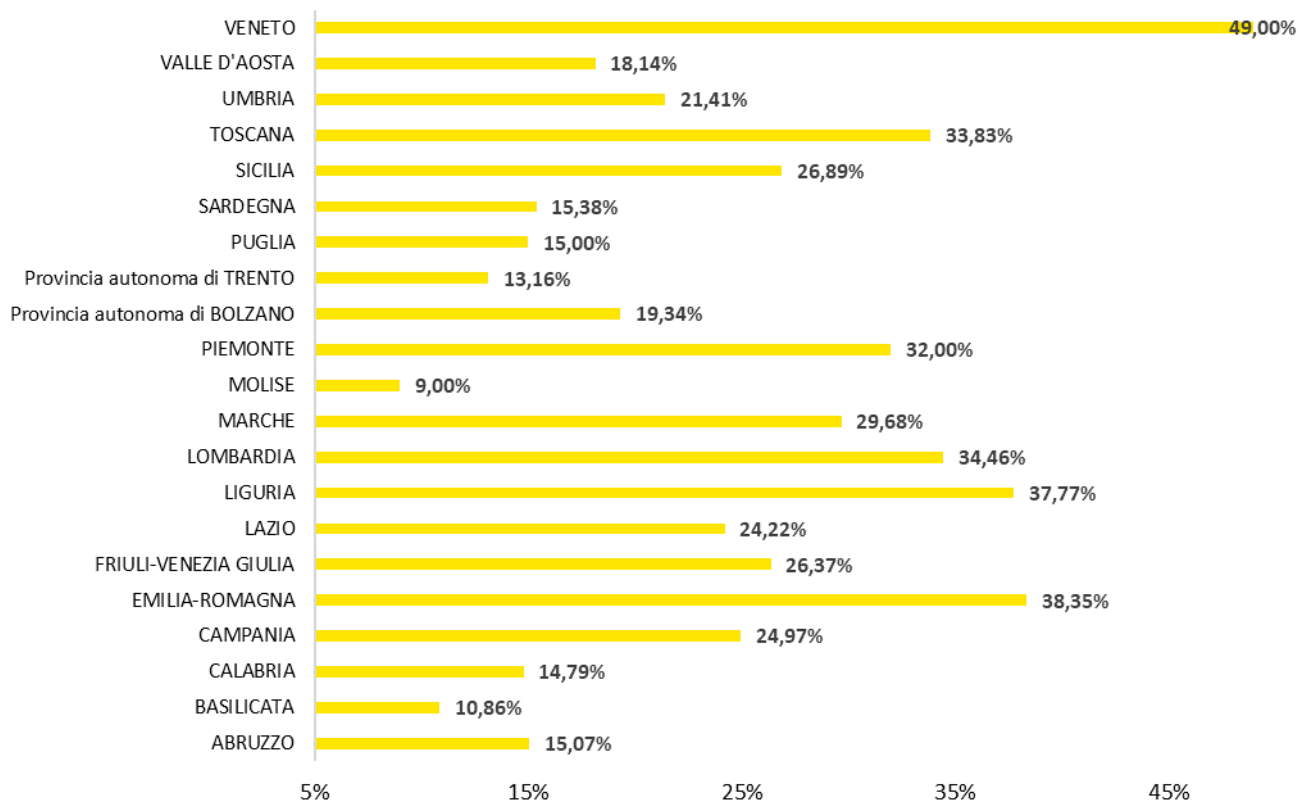


Figura 1.37: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico per regione/provincia autonoma

1.1.5 Servizi di Trasporto Pubblico Locale da/per aeroporti

Nell'ambito del percorso intrapreso dall'Osservatorio Nazionale finalizzato all'ampliamento della rilevazione dei dati del settore del Trasporto Pubblico Locale, dall'esercizio 2015 è stata avviata la rilevazione dei dati sugli atti di affidamento di corse da/per i terminal aeroportuali nazionali. La rilevazione ha consentito di determinare:

- il numero di atti di affidamento che prevedono corse da/per aeroporti;
- i volumi di corse totali effettuate da e per fermate in corrispondenza dei terminal aeroportuali;
- i volumi di passeggeri saliti/discesi in corrispondenza dei terminal aeroportuali.

I dati riportati fanno riferimento **esclusivamente ai servizi erogati nell'ambito degli atti di affidamento di Trasporto Pubblico Locale**.

Sono stati rilevati nel 2022 **79 atti di affidamento** stipulati per corse da/per aeroporti; gli aeroporti della **Sicilia** risultano quelli oggetto del maggior numero di atti di affidamento stipulati (**13**),

seguito da quelli del **Veneto (11)** e della **Lombardia (10)**. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio per aeroporto degli atti di affidamento che comprendono corse da e/o per terminal aeroportuali.

Aeroporto	Codice IATA	Regione	Atti di affidamento
Aeroporto d'Abruzzo	PSR	Abruzzo	1
Aeroporto della Maremma	GRS	Toscana	0
Aeroporto dello stretto	REG	Calabria	1
Amerigo Vespucci	FLR	Toscana	0
Birgi	TPS	Sicilia	1
Capodichino	NAP	Campania	9
Casale	BDS	Puglia	1
Caselle	TRN	Piemonte	2
Ciampino	CIA	Lazio	2
Costa Smeralda	OLB	Sardegna	4
Cristoforo Colombo	GOA	Liguria	1
Dolomiti	BZO	Trentino-Alto Adige	0
Elmas	CAG	Sardegna	2
Falconara	AOI	Marche	1
Falcone Borsellino	PMO	Sicilia	5
Federico Fellini	RMI	Emilia-Romagna	1
Fertilia	AHO	Sardegna	3
Fiumicino	FCO	Lazio	2
Fontanarossa	CTA	Sicilia	7
G. Caproni	ZIA	Trentino-Alto Adige	0
Gabriele D'Annunzio	VBS	Lombardia	0
Galileo Galilei	PSA	Toscana	0
Gino Allegri	QPA	Veneto	0
Gino Lisa	FOG	Puglia	0
Giuseppe Verdi	PMF	Emilia-Romagna	1
Grottaglie	TAR	Puglia	0
Guglielmo Marconi	BLQ	Emilia-Romagna	1
Lamezia Terme	SUF	Calabria	5
Levaldigi	CUF	Piemonte	0
Linate	LIN	Lombardia	3
Malpensa	MXP	Lombardia	5
Marco Polo	VCE	Veneto	6
Orio al Serio	BGY	Lombardia	2
Palese	BRI	Puglia	4
Ridolfi	FRL	Emilia-Romagna	1
Ronchi dei Legionari	TRS	Friuli-Venezia Giulia	2
S. Anna	CRV	Calabria	1
S.Egidio	PEG	Umbria	0
Tommaso Dal Molin	VIC	Veneto	0
Treviso	TSF	Veneto	4
Valerio Catullo	VRN	Veneto	1
Villanova	ALL	Liguria	0
TOTALE			79

Tabella 1.9: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per aeroporto

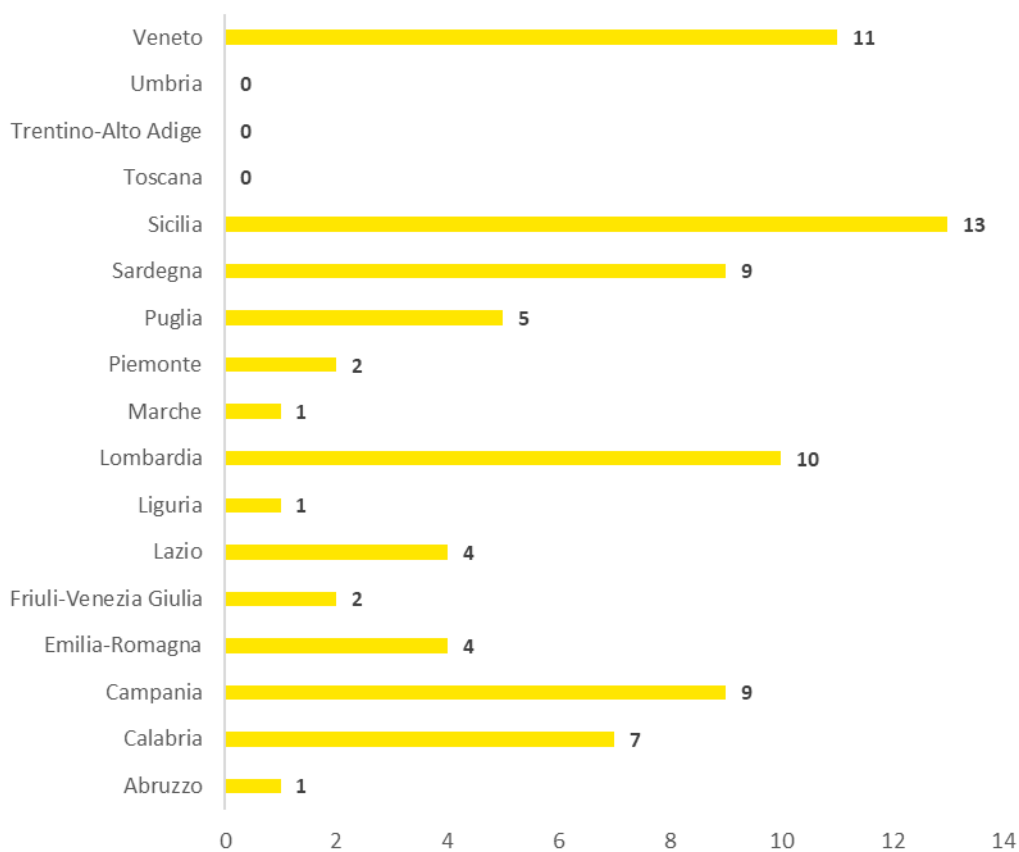


Figura 1.38: Atti di affidamento regionale

Gli atti di affidamento stipulati in **Veneto** fanno registrare il maggior numero di corse effettuate (**280.631**), seguiti dalla **Lombardia (238.278)** e **Sicilia (226.529)**, per un totale di **1.546.270 corse**. L'**86,57%** delle corse viene effettuato in giorni feriali.

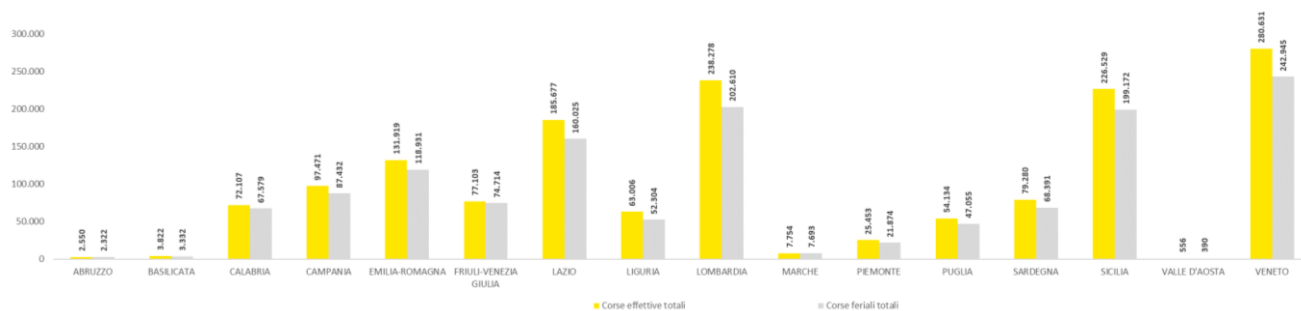


Figura 1.39: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione

In termini di numerosità di passeggeri, invece, gli atti di affidamento stipulati in **Lombardia** fanno registrare il maggior numero di passeggeri trasportati (saliti e discesi) per un totale di **17,27 milioni**, seguiti dal **Lazio** con circa **7,37 milioni** e dalla **Sicilia** con **3,15 milioni**, per un totale complessivo di **35.955.488 tra passeggeri saliti e discesi** in corrispondenza di terminal aeroportuali.

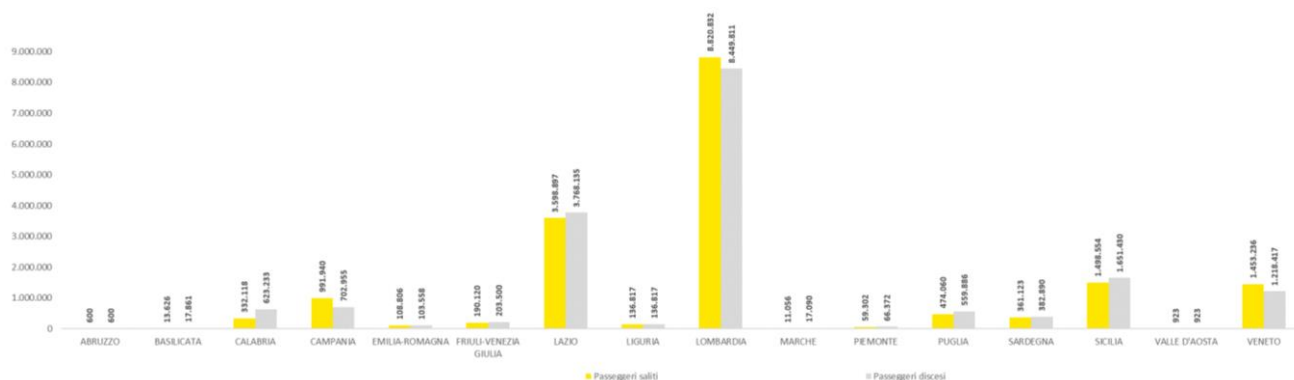


Figura 1.40: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione

1.1.6 Dati per il calcolo dei costi standard

A partire dall'esercizio 2016 è stata introdotta nella piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale del Trasporto Pubblico Locale la rilevazione dei dati trasportistici finalizzati alla determinazione dei costi standard relativi alle modalità di trasporto autolinee, ferrovie, tranvie e metropolitane.

Il costo standard è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato e Regioni ai fini del riparto delle risorse nazionali per il trasporto pubblico locale ai sensi del decreto-legge n. 50 del 2017 *"Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"* convertito dalla legge n. 96 del 2017. Il decreto, all'articolo 27, definisce i criteri di riparto del fondo, tra i quali *"la suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto di determinazione dei costi standard. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del già menzionato Fondo"*.

Il Decreto Ministeriale n. 157 del 2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti *"Determinazione dei costi standard e campo di applicazione"* disciplina il calcolo dei costi standard per le quattro tipologie di trasporto (Autolinea, Ferrovia, Tranvia e Metropolitana) basato sull'elaborazione di dati di natura trasportistica.

In ottemperanza a quanto previsto dalla L. 96/2017 l'Osservatorio, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", ha avviato una fase di simulazione del calcolo dei costi standard sulla base dei dati inseriti e certificati dalle imprese di trasporto pubblico locale nella piattaforma informatica.

Si riportano di seguito per le modalità di trasporto autolinee, ferrovie, tranvie e metropolitane alcuni grafici inerenti al rapporto tra CorseKm effettuate/CorseKm programmate e la velocità commerciale media.

1.1.7 Modalità Autolinee

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del **rapporto tra BusKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Autolinee**.

In diverse regioni i BusKm effettivi rilevati superano quelli programmati. In particolare, le regioni che hanno registrato il rapporto più elevato nel **2022** sono nell'ordine **Campania (113,13%)**, **Provincia autonoma di Trento (102,19%)** e **Calabria (101,75%)**.

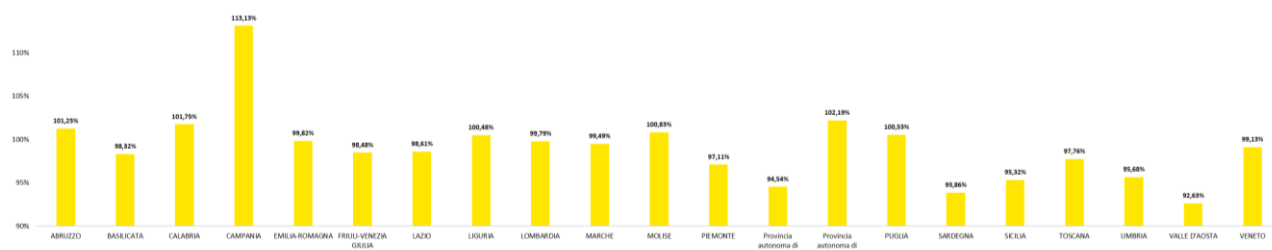


Figura 1.41: Rapporto % BusKm effettivi / BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto autolinea

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità 2022 del rapporto tra BusKm effettivi erogati **in area urbana-suburbana** ed i BusKm effettivi totali, per la modalità di **trasporto Autolinee**.

Le regioni che hanno registrato nel **2022** il rapporto più elevato di BusKm effettuati in area urbana-suburbana sono nell'ordine **Abruzzo (87,01%)**, **Liguria (69,65%)** e **Lazio (67,39%)**.

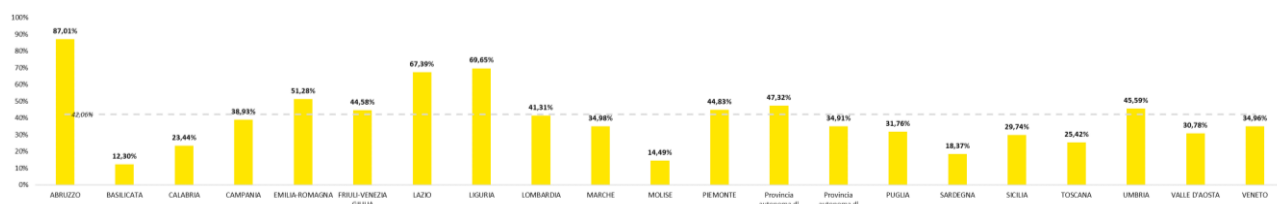


Figura 1.42: Rapporto % BusKm effettuati in area urbana-suburbana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del rapporto tra BusKm effettivi erogati **in città metropolitane** ed i BusKm effettivi totali, per la modalità di **trasporto Autolinee**.

Le regioni che hanno registrato nel 2022 il rapporto più elevato di BusKm effettuati in area metropolitana sono nell'ordine **Lazio (54,89%)**, **Liguria (46,66%)** e **Piemonte (34,00%)**.

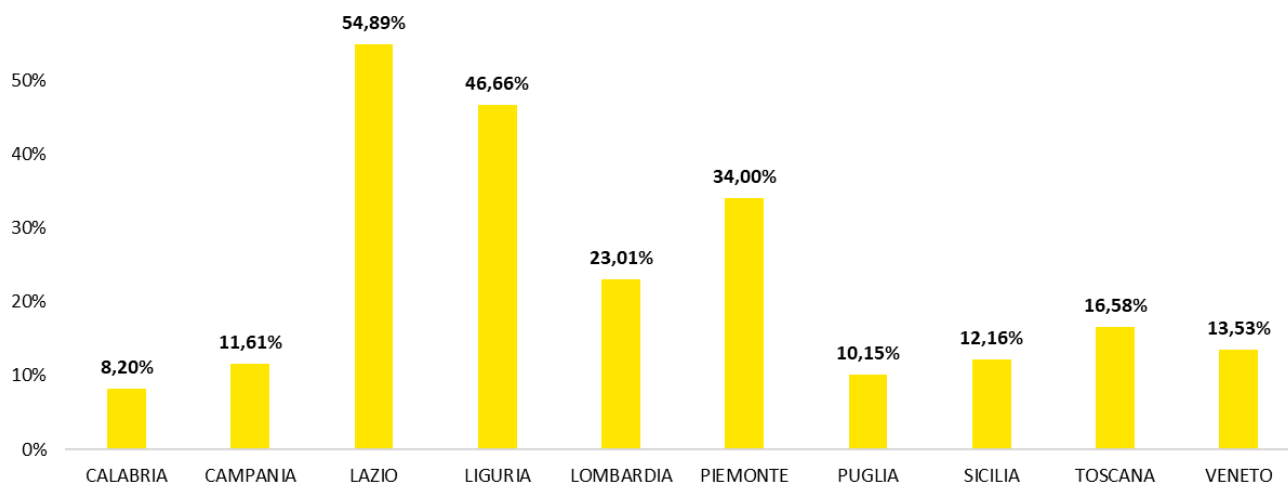


Figura 1.43: Rapporto % BusKm effettuati in città metropolitana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea

Il grafico seguente mostra invece il dato per regione/provincia autonoma per l'annualità **2022** dei BusKm effettuati nelle città metropolitane **normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nelle aree metropolitane.

Anche a seguito della normalizzazione la **Liguria** risulta la regione con il maggior numero di BusKm effettuati in città metropolitana per residente (**31,63**), davanti a **Lazio** (**29,76**) e **Veneto** (**19,65**).

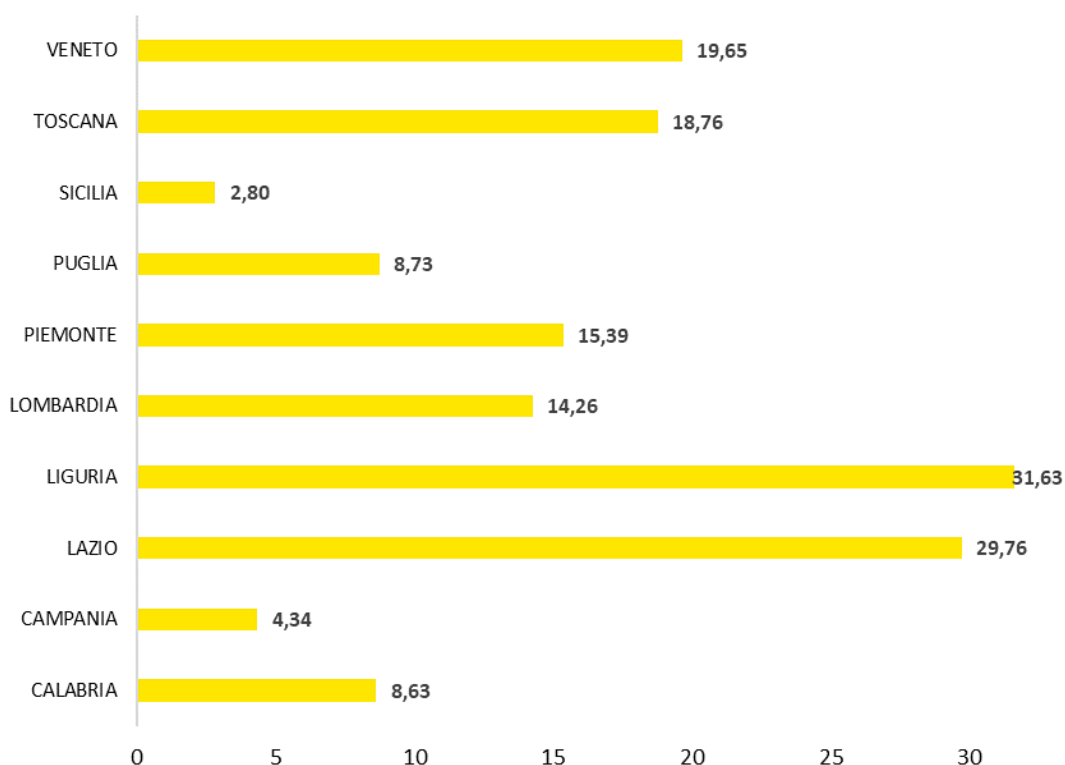


Figura 1.44: BusKm in area metropolitana per popolazione residente (valori in BusKm per abitante)

Il grafico seguente mostra invece lo spaccato per regione per l'annualità **2022** della **velocità commerciale media per la modalità di trasporto Autolinee**.

La velocità commerciale media registrata nel 2022 per il servizio di trasporto Autolinee è di 24,68 km/h; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Sardegna** (**46,72 km/h**), **Basilicata** (**41,09 km/h**) e **Molise** (**36,52 km/h**).

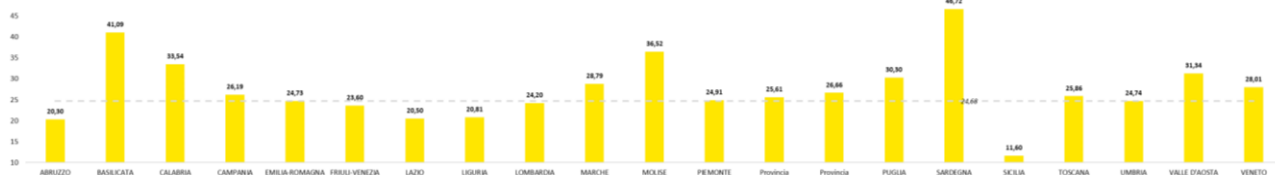


Figura 1.45: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea (valori in km/h)

1.1.8 Modalità Ferroviaria

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati relativamente al trasporto ferroviario regionale**.

Le regioni che hanno registrato nel **2022** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Emilia-Romagna (100%)**, **Umbria (99,28%)** e **Valle d'Aosta (99,15%)**.

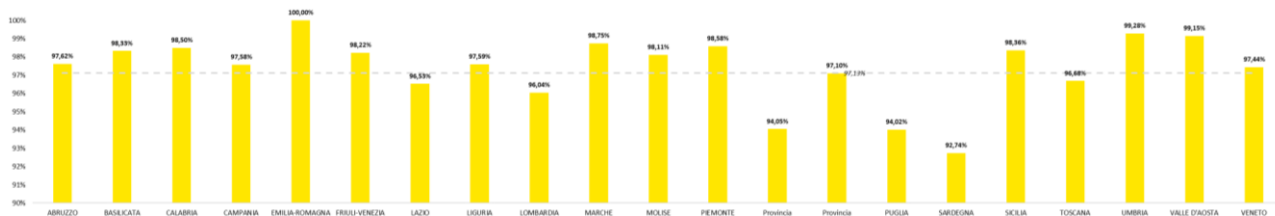


Figura 1.46: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** della velocità commerciale media senza soste relativamente al trasporto ferroviario regionale.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2022** per il trasporto ferroviario regionale è di **33,25 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Molise (72,85 km/h)**, **Marche (63,34 km/h)** ed **Umbria (63,10 km/h)**.

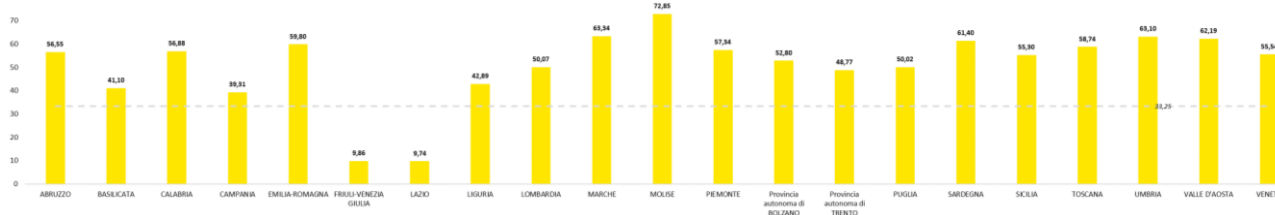


Figura 1.47: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario (valori in Km/h)

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del rapporto tra corse effettuate e TrenoKm effettivi relativamente al trasporto ferroviario regionale.

Nel **2022** le regioni che hanno registrato il rapporto tra corse effettuate e TrenoKm effettivi più elevato sono nell'ordine **Campania (2,63%)**, **Lazio (2,17%)** e **Sardegna (1,87%)**.

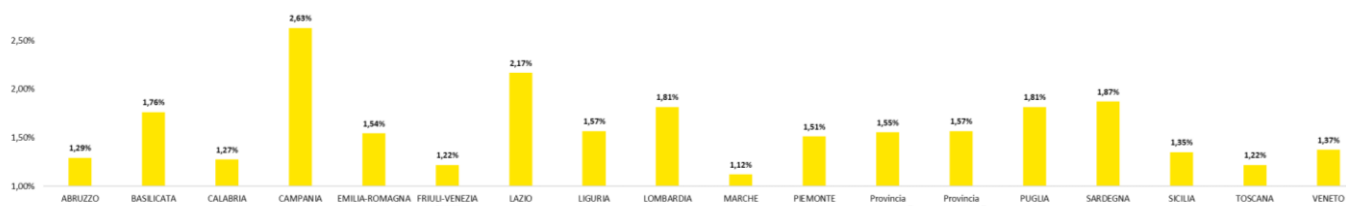


Figura 1.48: Rapporto Corse effettuate / TrenoKm effettivi per regione per la modalità di trasporto ferroviario (valori in %)

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** della distanza media per corsa effettuata relativamente al trasporto ferroviario regionale.

La distanza media per corsa registrata nel **2022** per il trasporto ferroviario regionale è di **59,28 km**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Marche (89,25 km)**, **Friuli-Venezia Giulia (82,07 km)** e **Toscana (81,94 km)**.

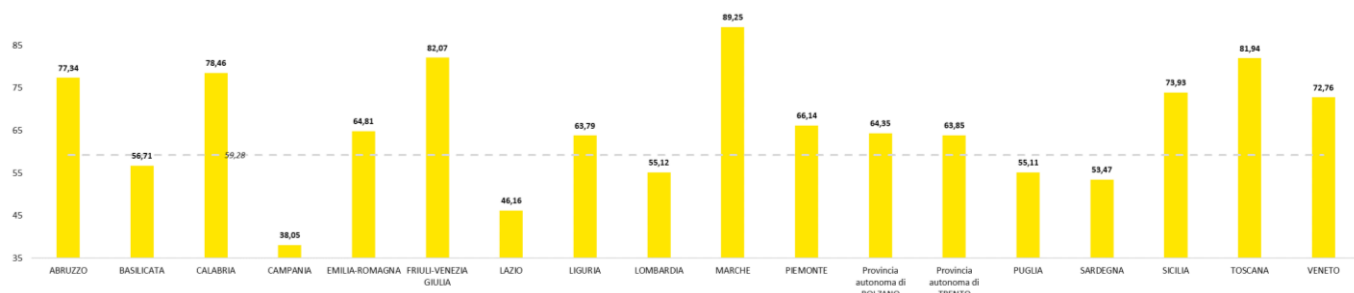


Figura 1.49: Distanza media per corsa effettuata (valori in km)

1.1.9 Modalità Tranvie

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Tranvie.

Le regioni che hanno registrato nel **2022** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Toscana (99,46%)**, **Lombardia (96,77%)** e **Piemonte (94,89%)**.

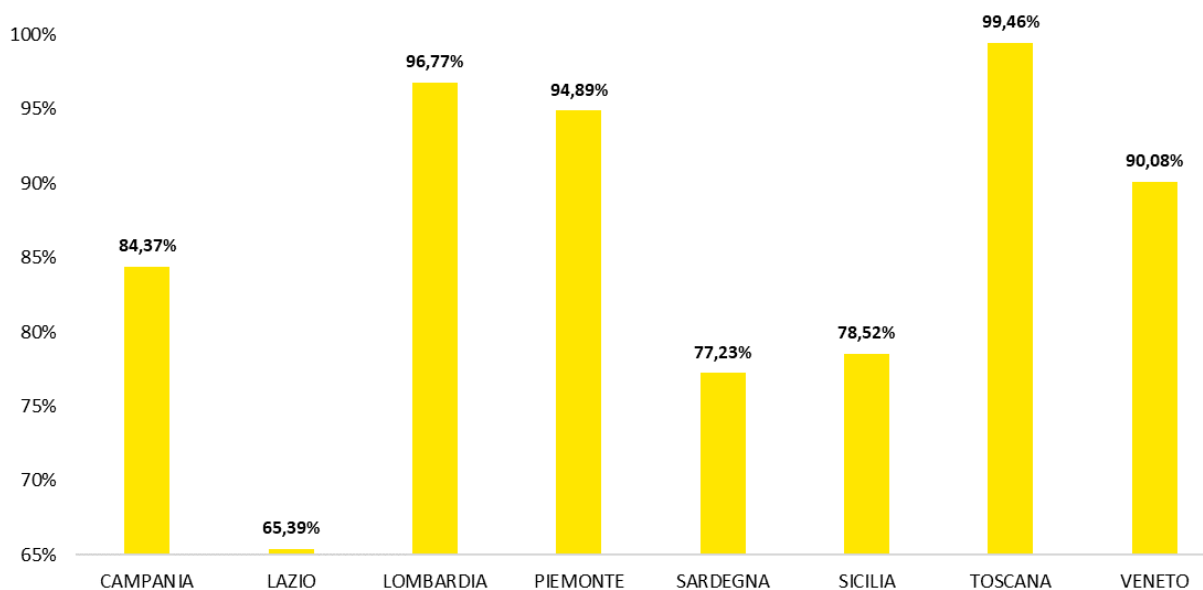


Figura 1.50: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** della **velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Tranvie**.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2022** per il servizio di trasporto Tranvie è di **3,57 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Piemonte (6,48 km/h)**, **Sardegna (6,56 km/h)** e **Lombardia (5,49 km/h)**.

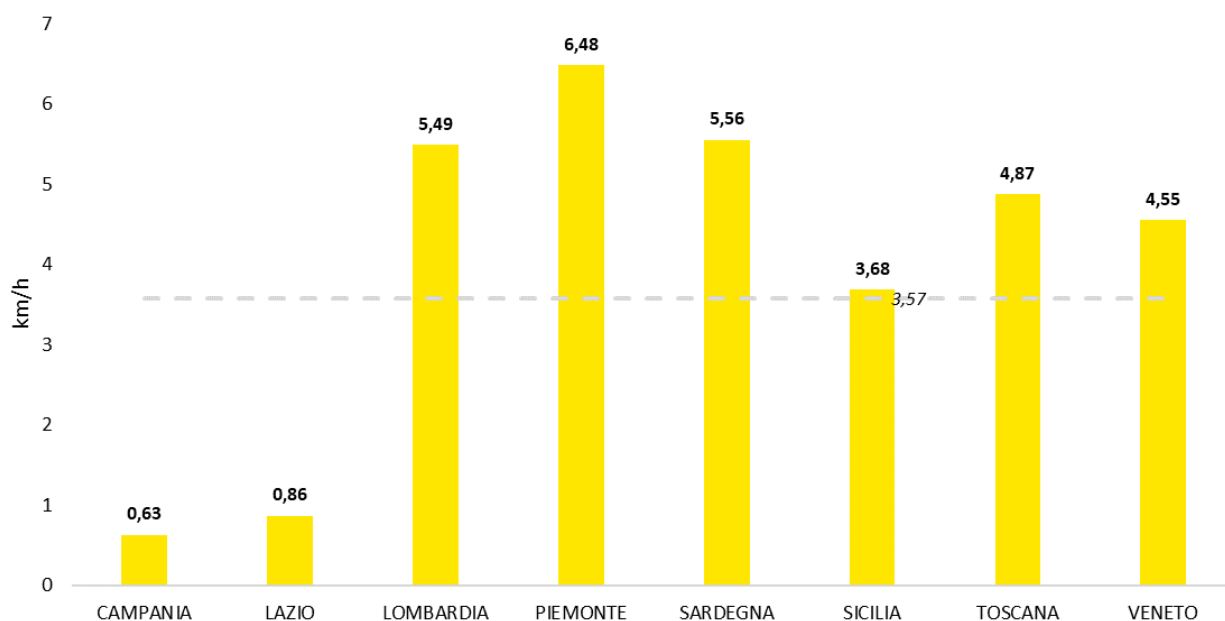


Figura 1.51: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia (valori in km/h)

1.1.10 Modalità Metropolitane

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2022** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Metropolitana**.

le regioni che hanno registrato nel **2022** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Umbria (99,63%)**, **Lombardia (98,42%)** e **Liguria (98,23%)**.

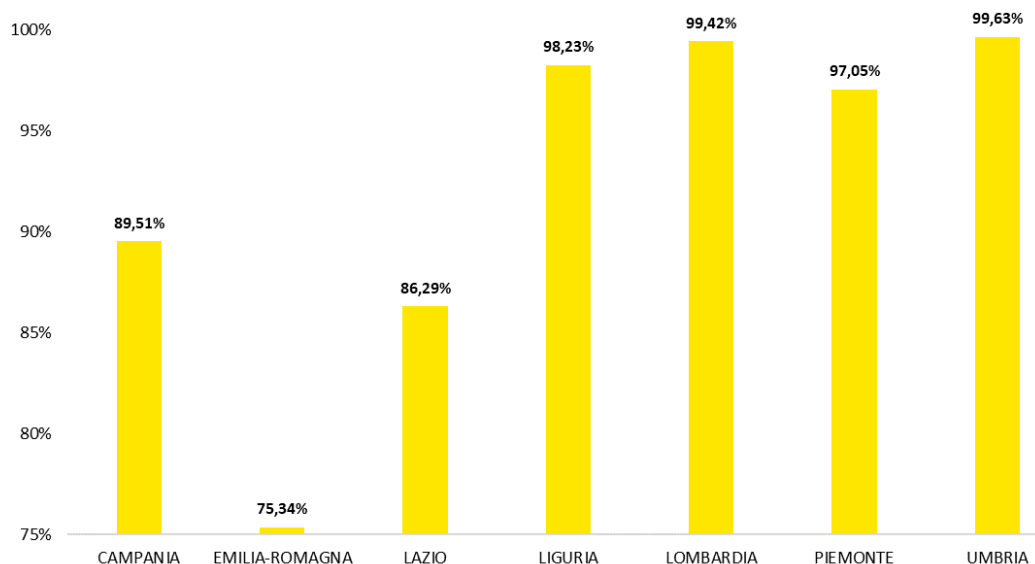


Figura 1.52: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità 2022 della velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Metropolitana.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel 2022 per il servizio di trasporto Metropolitana è di **26,01 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Emilia-Romagna (40,42 km/h)**, **Campania (33,10 km/h)** e **Piemonte (30,58 km/h)**.

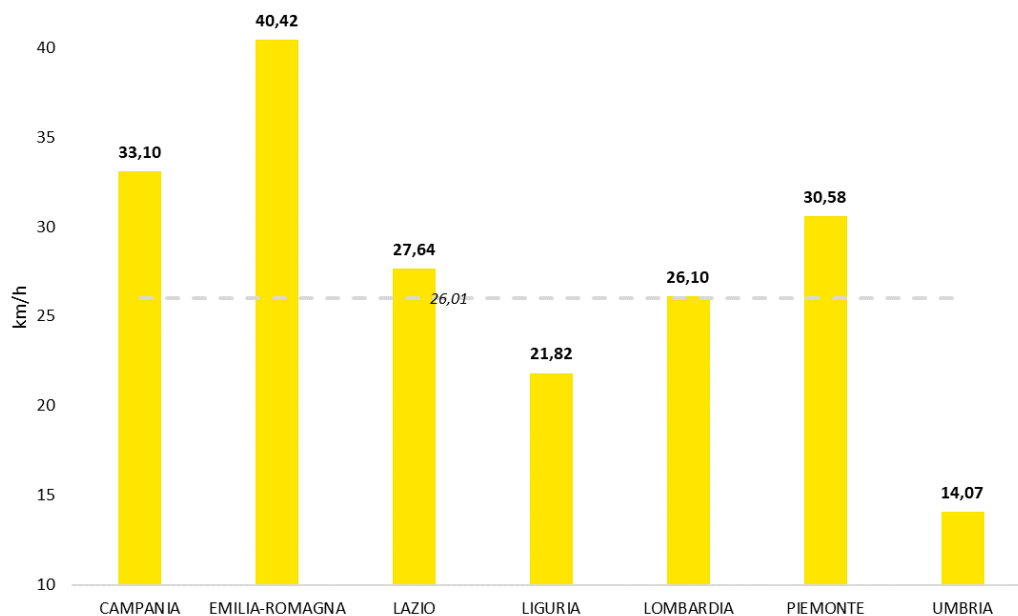


Figura 1.53: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana (valori in km/h)

1.2 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quinquennio 2018-2022

Nel presente paragrafo vengono analizzati i dati regionali dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari del Trasporto Pubblico Locale.

Per ciascun indicatore viene riportata:

- un'infografica dell'andamento complessivo dell'indicatore nel corso del quinquennio;
- una tabella di sintesi dei dati rilevati per il quinquennio con dettaglio per regione/provincia autonoma;
- un'infografica di dettaglio per il quinquennio 2018-2022 per regione/provincia autonoma; l'infografica è integrata in alcuni casi con un'ulteriore rappresentazione predisposta con i valori dell'indicatore normalizzati sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nelle singole regioni/province autonome.

1.2.1 CorsaKm effettuati

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **CorsaKm**.

Il Trend nazionale di CorseKm complessive evidenzia una **decrescita tra il 2019 ed il 2020** del circa **14,28%** per poi **crescere** nuovamente intorno ai **1,89 miliardi** nel **2021** e **fino a 1,93 miliardi di CorseKm** nel **2022 (+2,41%)**, come mostrato nella figura seguente.

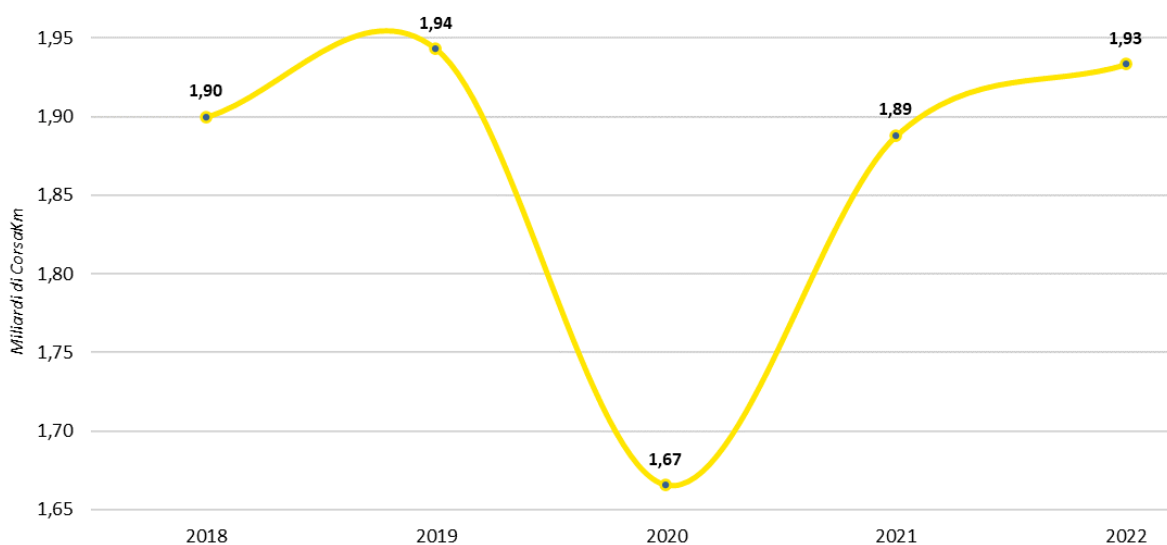


Figura 1.54: Trend nazionale di CorseKm²

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2022**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di CorseKm** effettuate nel 2022 sono nell'ordine la **Lombardia (270,21 milioni)**, il **Lazio (259,24 milioni)** e il **Veneto (147,13 milioni)**; in coda la **Provincia Autonoma di Trento (24,47 milioni)**, il **Molise (16,33 milioni)** e la **Valle d'Aosta (7,31 milioni)**.

² CorsaMiglia normalizzate in CorseKm

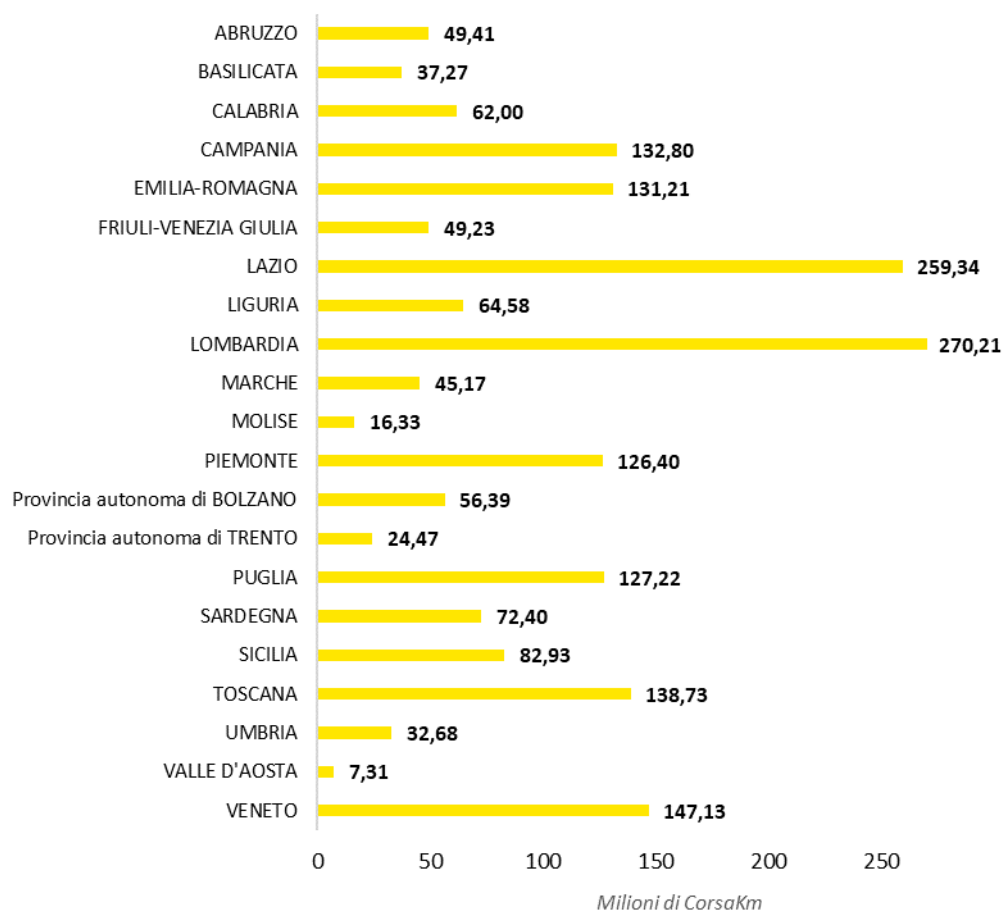


Figura 1.55: CorseKm per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2022 normalizzate** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge che la **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con il maggior numero di CorseKm effettuate per abitante (**105,88**), davanti a **Basilicata** (**68,87**) e **Valle d'Aosta** (**59,26**); negli ultimi posti invece la **Lombardia** (**27,18**), la **Campania** (**23,61**) e la **Sicilia** (**17,16**).

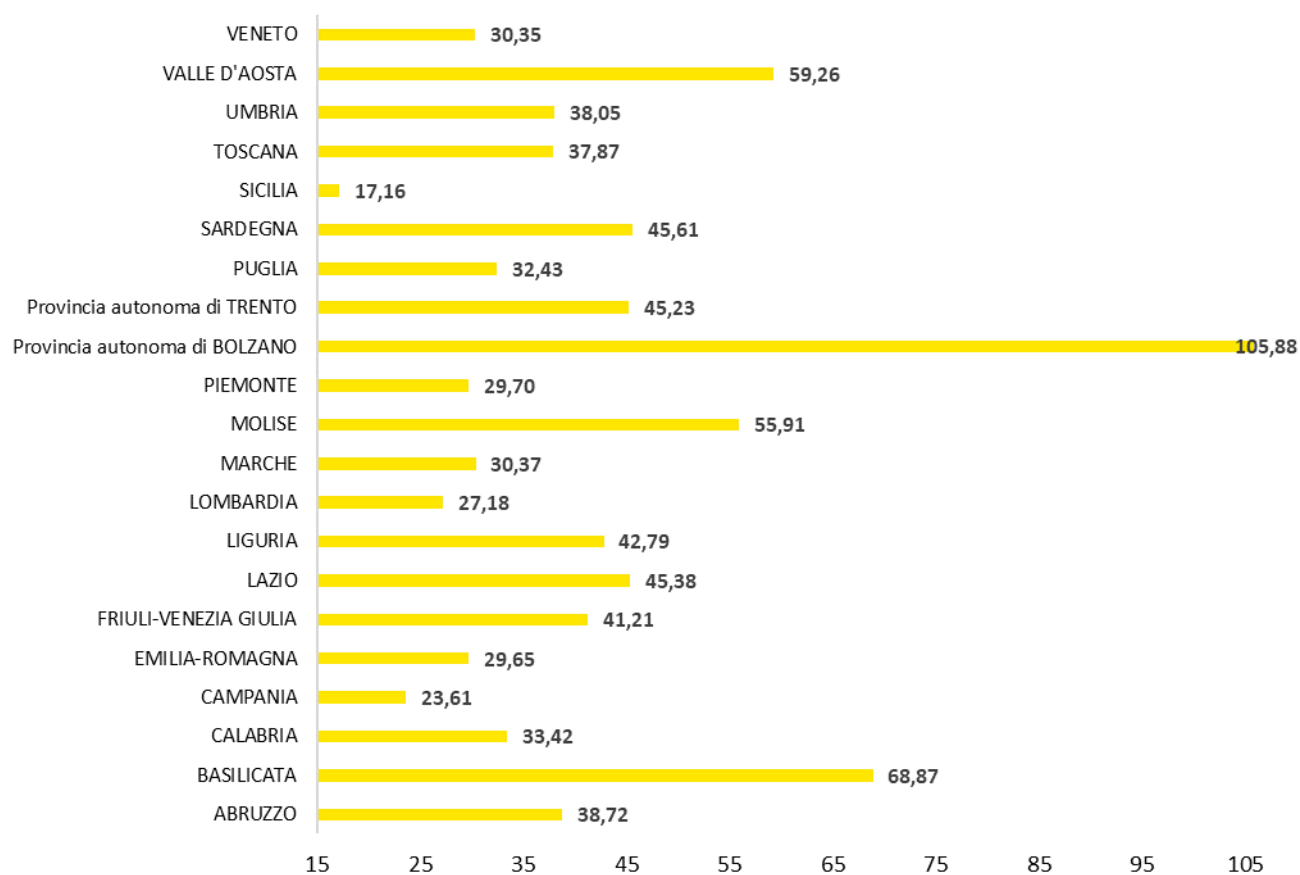


Figura 1.56: CorseKm per abitante - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Nei grafici seguenti è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate e la relativa normalizzazione sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nel quinquennio.

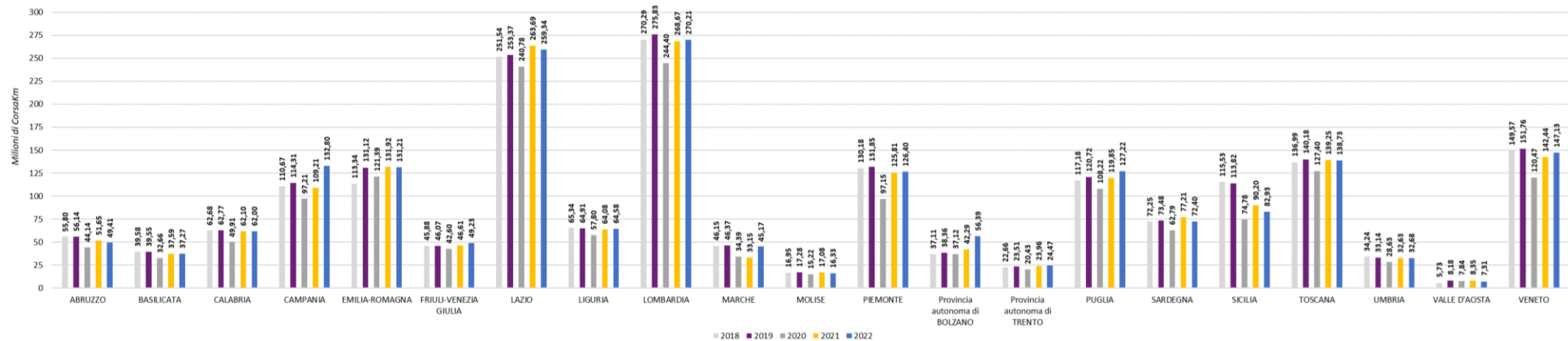


Figura 1.57: CorsKm per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

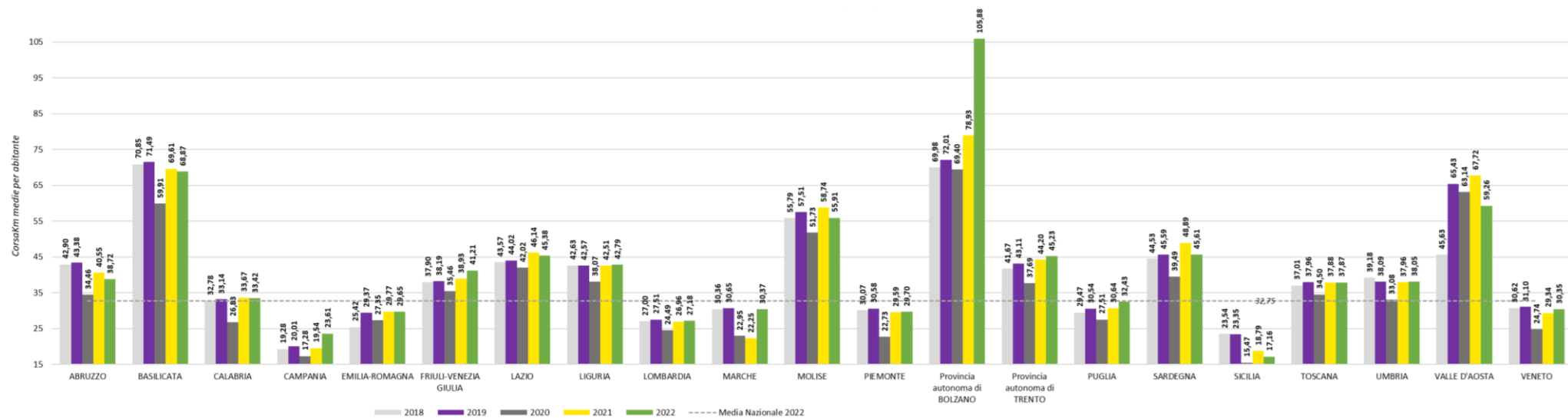


Figura 1.58: CorsKm per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma con il dettaglio dei **BusKm** (per le modalità Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative), dei **TrenoKm** (per le modalità Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari), delle **CorsaMiglia** (per la modalità Navigazione) e delle **Cor-saKm per funivia** effettuate nel quinquennio **2018-2022**.

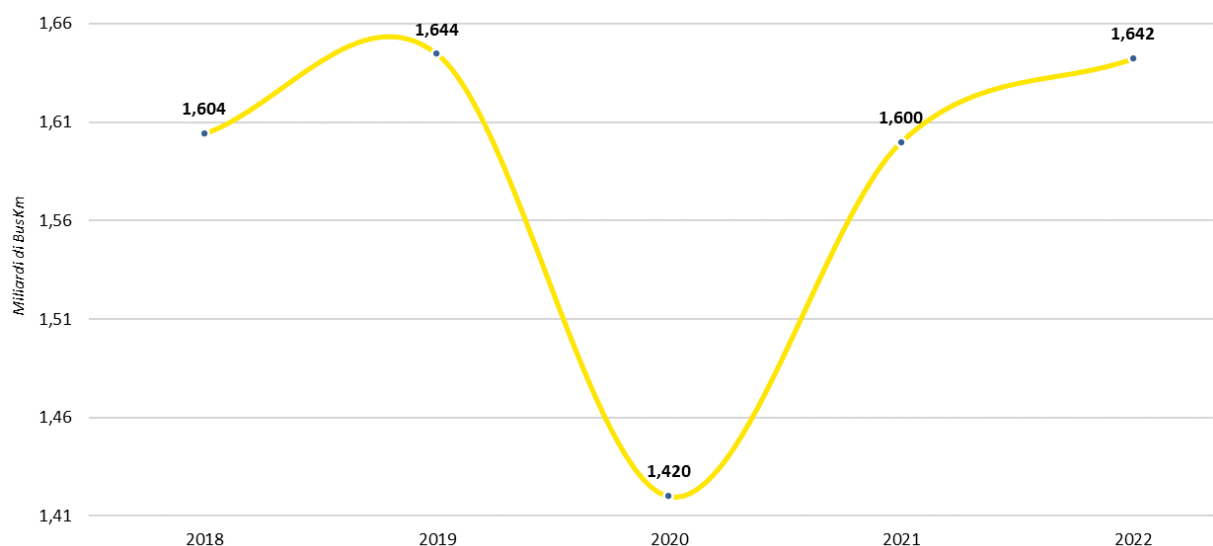


Figura 1.59: Trend nazionale di BusKm

Regione / Provincia autonoma	BusKm					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	50.731.802,32	51.105.439,98	39.821.484,99	46.669.362,86	44.511.443,05	
BASILICATA	37.176.840,55	37.161.435,10	30.489.453,05	34.990.283,20	34.771.444,00	
CALABRIA	55.848.659,68	55.701.399,57	44.247.396,43	54.975.937,46	55.004.675,18	
CAMPANIA	92.946.770,38	96.500.825,82	81.751.883,99	92.527.424,53	115.471.285,96	
EMILIA-ROMAGNA	95.551.749,01	113.103.490,05	104.680.772,83	113.479.914,34	112.066.156,53	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	41.973.380,00	42.112.597,81	39.426.612,43	42.724.414,07	43.007.700,71	
LAZIO	217.549.046,33	219.219.395,47	209.900.093,10	231.536.269,35	228.902.729,78	
LIGURIA	57.479.720,66	56.852.206,77	50.769.263,74	56.384.488,43	57.017.392,50	
LOMBARDIA	198.724.052,55	204.805.171,19	180.534.349,21	200.200.295,46	202.445.053,00	
MARCHE	41.830.752,40	42.306.489,10	30.826.308,52	28.931.931,65	40.896.071,23	
MOLISE	15.136.374,23	15.528.413,64	14.020.044,73	15.669.953,46	15.083.349,74	
PIEMONTE	103.349.861,33	104.540.007,81	89.593.975,87	101.542.466,61	101.575.285,32	
PUGLIA	104.200.770,50	106.835.127,74	95.908.229,73	105.000.847,35	112.407.504,20	
SARDEGNA	66.954.164,44	68.035.136,90	57.931.739,73	71.536.653,06	67.053.361,68	
SICILIA	101.654.197,71	99.894.839,84	62.660.930,42	76.423.954,40	69.307.773,07	
TOSCANA	112.135.600,04	114.330.758,43	105.342.674,57	114.054.745,68	113.920.323,65	
Provincia autonoma di BOLZANO	31.786.201,91	33.283.534,75	32.217.013,27	37.095.719,02	51.257.347,10	
Provincia autonoma di TRENTO	19.431.166,00	20.200.867,00	17.683.903,00	20.940.562,00	21.696.700,00	
UMBRIA	29.290.408,00	27.845.297,11	24.095.907,14	27.325.287,12	27.168.764,52	
VALLE D'AOSTA	4.257.335,60	6.689.117,00	6.527.446,40	6.899.695,50	5.772.491,10	
VENETO	126.081.841,61	128.373.206,15	101.462.995,71	120.864.011,93	122.800.106,33	
Totale complessivo	1.604.090.695,26	1.644.424.757,22	1.419.892.478,87	1.599.774.217,48	1.642.136.958,64	

Tabella 1.10: Dati dei BusKm per regione/provincia autonoma

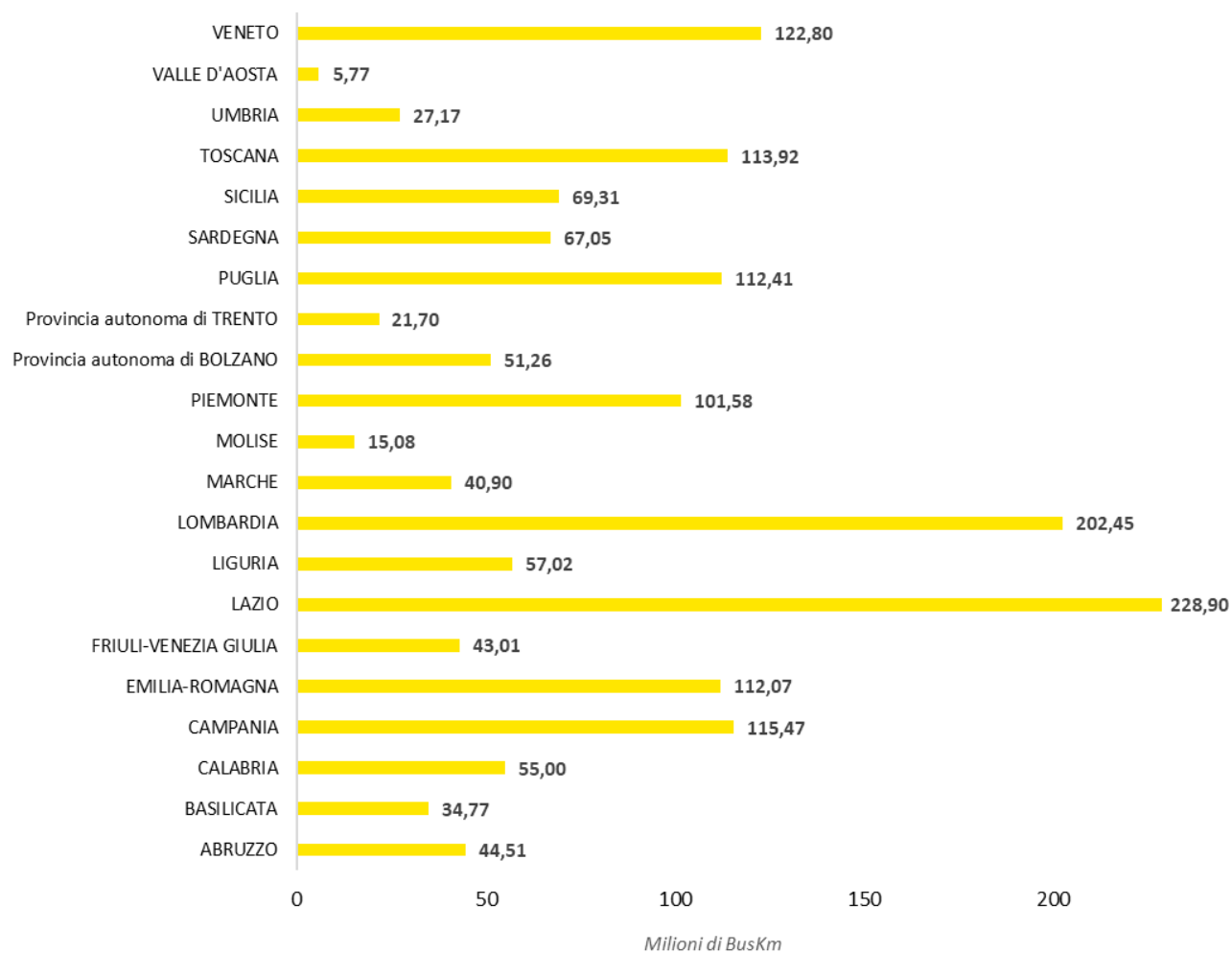


Figura 1.60: BusKm per regione/provincia autonoma

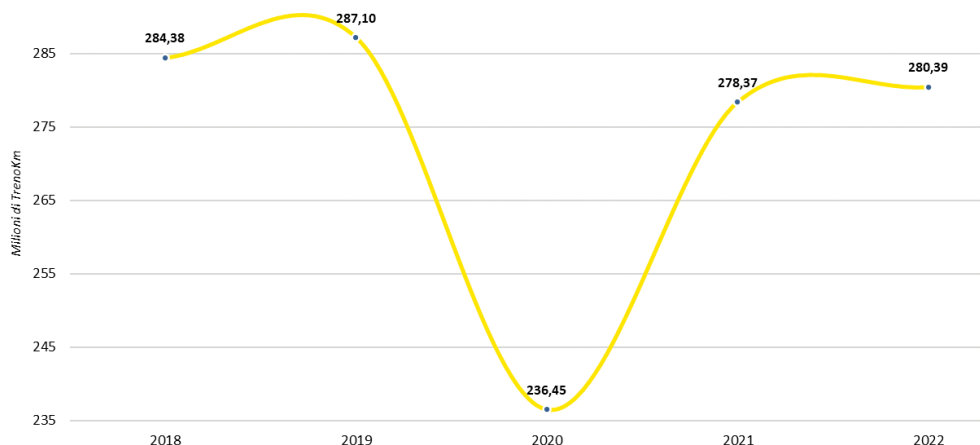


Figura 1.61: Trend nazionale di TrenoKm

Regione / Provincia autonoma	TrenoKm					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	5.028.751,00	5.030.947,00	4.321.581,55	4.976.878,00	4.854.547,00	
BASILICATA	2.401.227,00	2.391.149,00	2.168.153,42	2.598.416,00	2.498.008,00	
CALABRIA	6.833.848,00	7.064.654,00	5.663.761,84	7.127.028,00	6.997.642,00	
CAMPANIA	17.097.028,00	17.188.279,00	14.882.245,73	16.075.084,00	16.697.533,00	
EMILIA-ROMAGNA	17.763.133,00	17.992.626,00	16.681.249,95	18.417.276,00	19.119.725,71	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	3.810.236,00	3.856.775,00	3.106.338,06	3.796.595,34	6.089.012,72	
LAZIO	33.984.054,70	34.140.793,00	30.874.972,47	32.141.229,00	30.438.314,01	
LIGURIA	7.818.716,89	8.006.208,00	7.008.486,18	7.658.841,00	7.536.622,00	
LOMBARDIA	71.271.719,69	70.668.516,66	63.588.474,22	68.139.158,66	67.440.551,93	
MARCHE	4.133.692,00	4.062.119,00	3.560.627,68	4.215.863,00	4.273.032,00	
MOLISE	1.813.092,00	1.755.051,00	1.204.377,81	1.408.654,00	1.250.612,00	
PIEMONTE	26.807.183,20	27.283.561,53	7.537.943,55	24.240.686,81	24.795.611,13	
PUGLIA	12.828.659,78	13.733.037,18	12.142.582,39	14.672.148,84	14.668.676,04	
SARDEGNA	4.970.479,80	5.109.235,34	4.525.538,99	5.352.305,40	5.019.832,69	
SICILIA	11.613.014,00	11.659.827,96	10.101.136,06	11.543.234,05	11.347.639,18	
TOSCANA	24.416.320,00	25.402.508,52	21.662.799,14	24.761.325,00	24.382.673,61	
Provincia autonoma di BOLZANO	5.223.373,00	4.968.955,00	4.815.048,26	5.154.624,00	5.135.475,00	
Provincia autonoma di TRENTO	3.188.497,00	3.276.600,00	2.708.357,08	2.973.957,00	2.732.458,00	
UMBRIA	3.789.674,00	4.126.160,00	3.588.241,68	4.205.827,00	4.152.277,00	
VALLE D'AOSTA	1.476.829,00	1.491.512,00	1.307.868,20	1.452.940,00	1.538.163,00	
VENETO	18.108.277,60	17.886.558,60	14.995.767,43	17.454.897,20	19.421.803,99	
Totale complessivo	284.377.805,66	287.095.073,79	236.445.551,69	278.366.968,30	280.390.210,01	

Tabella 1.11: Dati dei TrenoKm per regione/provincia autonoma

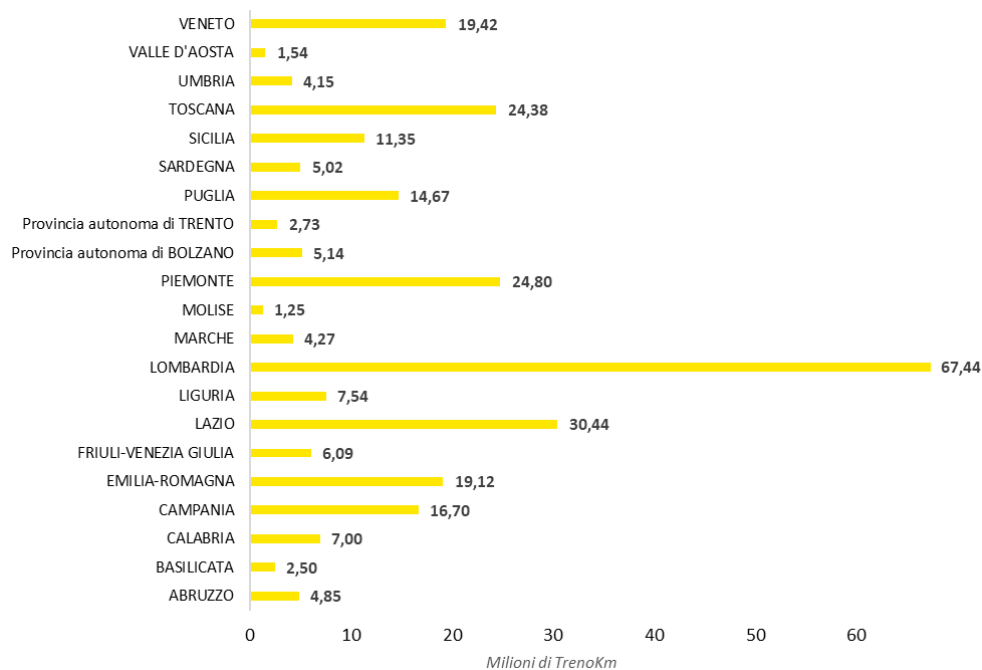


Figura 1.62: TrenoKm per regione/provincia autonoma

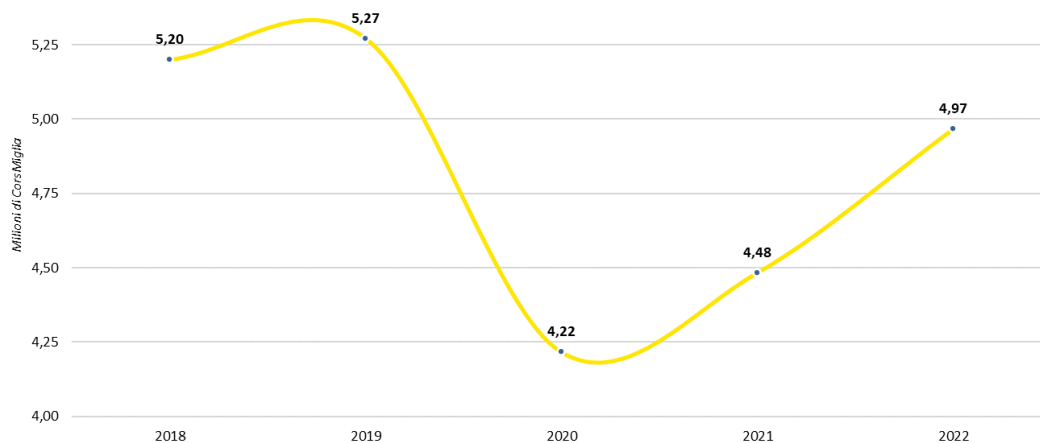


Figura 1.63: Trend nazionale delle CorsaMiglia

Regione / Provincia autonoma	CorsaMiglia					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
BASILICATA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
CALABRIA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
CAMPANIA	339.079,64	335.956,16	291.958,48	314.124,00	323.943,00	- + + + +
EMILIA-ROMAGNA	15.331,00	15.315,00	14.270,00	14.989,00	14.723,00	- + + + +
FRIULI-VENEZIA GIULIA	52.153,54	52.748,76	38.162,83	50.631,25	70.700,18	- + + + +
LAZIO	5.440,00	5.329,00	4.000,00	5.375,00	0,00	- + + + +
LIGURIA	14.347,00	14.224,00	7.128,00	9.972,00	6.875,00	- + + + +
LOMBARDIA	137.317,00	137.085,31	100.558,00	122.699,07	135.766,83	- + + + +
MARCHE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
MOLISE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
PIEMONTE	13.109,62	13.109,00	8.130,38	10.053,03	14.648,00	- + + + +
PUGLIA	79.088,00	80.423,29	91.876,00	97.127,12	80.280,66	- + + + +
SARDEGNA	173.956,00	179.823,00	177.070,00	173.920,00	174.739,00	- + + + +
SICILIA	1.191.339,10	1.190.895,10	1.078.434,00	1.188.389,20	1.226.496,90	- + + + +
TOSCANA	235.307,30	240.017,90	212.234,00	236.809,00	231.667,60	- + + + +
Provincia autonoma di BOLZANO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
Provincia autonoma di TRENTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
UMBRIA	37.659,00	37.941,00	28.675,49	33.127,97	37.806,71	- + + + +
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- + + + +
VENETO	2.905.284,81	2.968.322,76	2.164.366,00	2.226.174,31	2.648.678,99	- + + + +
Totale complessivo	5.199.412,01	5.271.190,28	4.216.863,18	4.483.390,95	4.966.325,87	- + + + +

Tabella 1.12: Dati delle CorsaMiglia per regione/provincia autonoma

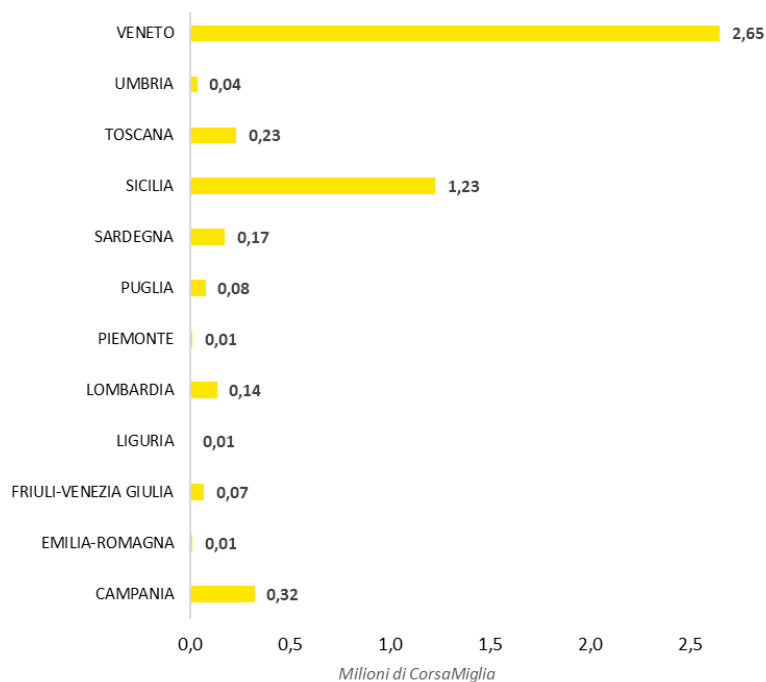


Figura 1.64: CorsaMiglia per regione/provincia autonoma

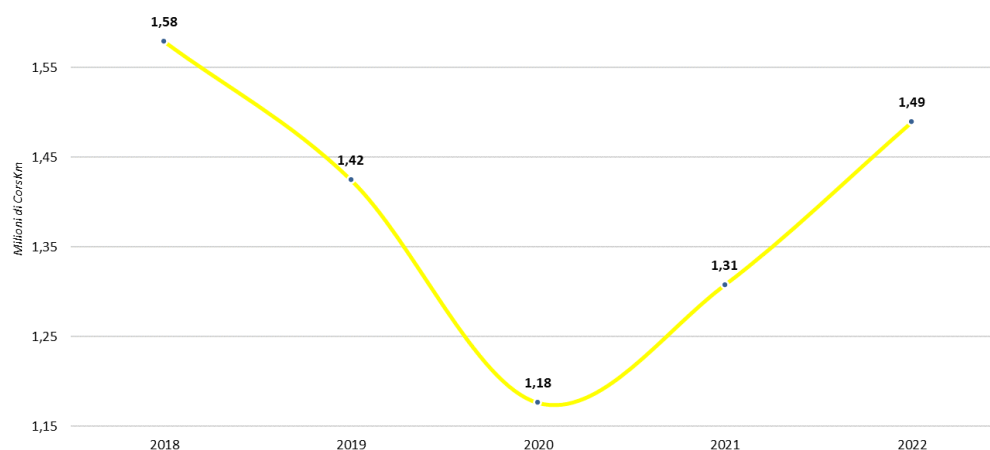


Figura 1.65: Trend nazionale dei CorsaKm per funivia

Regione / Provincia autonoma	CorsaKm per funivia					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	36.702,00	0,00	0,00	0,00	41.989,82	
BASILICATA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
CALABRIA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
CAMPANIA	0,00	0,00	31.427,00	30.622,00	31.111,00	
EMILIA-ROMAGNA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
LAZIO	0,00	0,00	0,00	0,00	9,00	
LIGURIA	19.388,00	21.216,00	13.937,00	18.474,00	11.224,00	
LOMBARDIA	42.901,16	102.636,36	89.610,88	106.009,88	73.891,80	
MARCHE	189.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
MOLISE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
PIEMONTE	0,00	4.554,90	3.362,00	3.336,48	4.032,84	
PUGLIA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
SARDEGNA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
SICILIA	60.381,40	59.695,35	16.866,00	31.389,12	0,00	
TOSCANA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Provincia autonoma di BOLZANO	103.543,00	102.988,00	91.311,00	37.070,00	0,00	
Provincia autonoma di TRENTO	39.304,00	34.456,00	42.113,00	46.500,00	37.010,00	
UMBRIA	1.087.659,00	1.099.206,88	887.862,00	1.034.426,07	1.289.809,00	
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
VENETO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Totale complessivo	1.579.078,56	1.424.753,49	1.176.488,88	1.307.827,55	1.489.077,46	

Tabella 1.13: Dati dei CorsaKm per funivia per regione/provincia autonoma

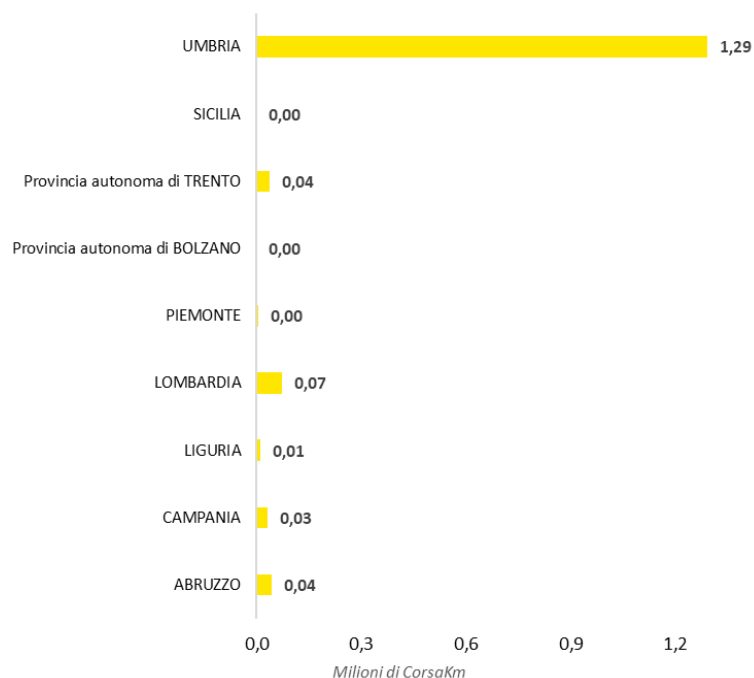


Figura 1.66: CorsaKm per funivia per regione/provincia autonoma

1.2.2 Passeggeri trasportati

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Passeggeri Trasportati**.

Il Trend nazionale dei passeggeri trasportati mostra un **decremento** fino al **2020**, per poi registrare una **ripresa** tra il **2020** ed il **2022**. Tra il **2020** ed il **2022**, in particolare, si evidenzia un incremento del **52,71%** rispetto al 2020, arrivando a toccare i **4,29 miliardi di passeggeri trasportati** nel **2022**, come mostrato nella figura seguente.

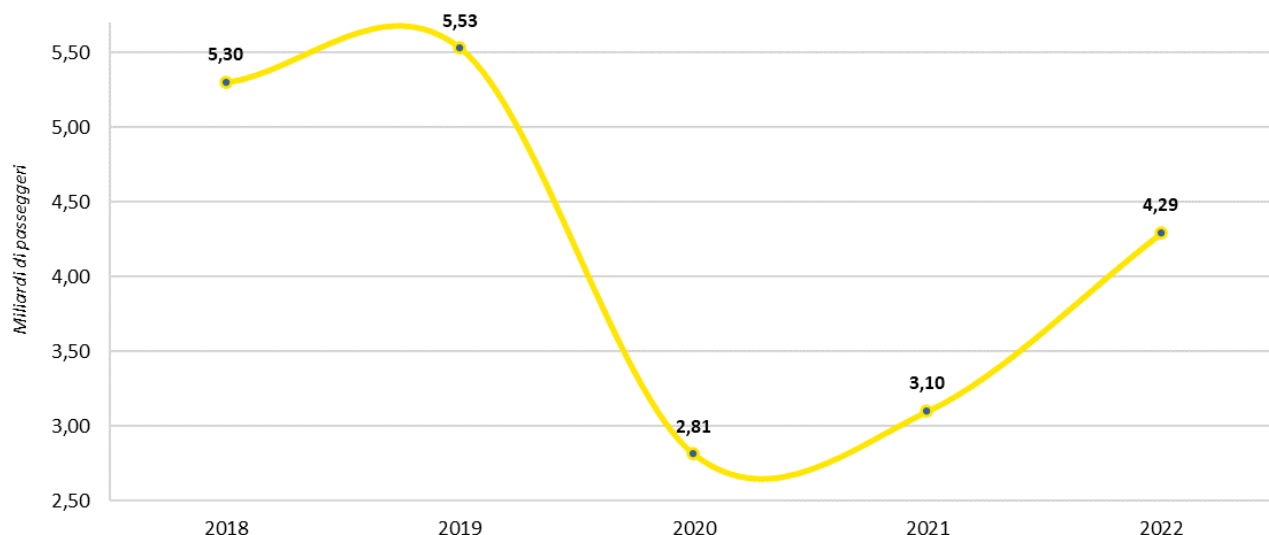


Figura 1.67: Trend nazionale di Passeggeri Trasportati

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei passeggeri trasportati nel quinquennio **2018-2022** per tutte le modalità di trasporto.

Regione / Provincia autonoma	Passeggeri trasportati					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	47.014.955	45.947.640	19.842.093	22.966.317	28.519.663	
BASILICATA	18.374.580	18.244.776	6.417.373	9.816.200	12.495.938	
CALABRIA	41.041.009	40.282.551	13.429.910	15.376.254	28.783.369	
CAMPANIA	280.170.459	289.382.635	119.558.353	143.774.064	205.262.986	
EMILIA-ROMAGNA	306.579.128	357.681.333	233.205.975	253.961.076	313.476.512	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	115.529.705	118.529.616	76.280.383	76.263.934	103.354.976	
LAZIO	1.155.967.805	1.200.377.171	558.109.751	589.580.665	927.822.709	
LIGURIA	326.576.708	328.977.828	214.722.269	221.073.068	275.768.304	
LOMBARDIA	1.310.254.874	1.375.462.849	608.818.242	739.662.655	1.025.755.821	
MARCHE	56.107.122	56.684.998	24.570.354	23.087.437	47.876.210	
MOLISE	9.828.840	9.266.486	4.395.166	4.551.047	6.376.729	
PIEMONTE	401.482.797	409.713.553	234.769.749	236.079.074	321.617.288	
PUGLIA	113.799.115	105.860.826	55.225.076	53.558.986	87.291.119	
SARDEGNA	92.096.448	99.641.872	68.682.002	74.490.409	88.783.259	
SICILIA	94.138.758	103.772.434	44.119.764	48.256.083	68.802.963	
TOSCANA	288.653.374	319.472.097	161.379.606	172.704.102	220.846.648	
Provincia autonoma di BOLZANO	53.153.784	55.140.186	29.499.330	34.069.853	42.713.358	
Provincia autonoma di TRENTO	57.766.944	59.975.987	31.423.358	39.180.685	44.568.955	
UMBRIA	46.861.526	46.909.462	21.214.021	27.274.454	35.971.033	
VALLE D'AOSTA	4.445.374	6.150.659	2.793.023	3.612.993	3.892.443	
VENETO	478.355.417	484.216.155	281.347.489	308.771.787	400.950.860	
Totale complessivo	5.298.198.722	5.531.691.114	2.809.803.287	3.098.111.143	4.290.931.143	

Tabella 1.14: Dati dei Passeggeri Trasportati per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **passeggeri trasportati nel 2022**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di passeggeri trasportati nel 2022** sono nell'ordine la **Lombardia (1.025,76 milioni di passeggeri)**, il **Lazio (927,82 milioni)** ed il **Veneto (400,95 milioni)**; in coda la **Basilicata (12,50 milioni)**, il **Molise (6,38 milioni)** e la **Valle d'Aosta (3,89 milioni)**.

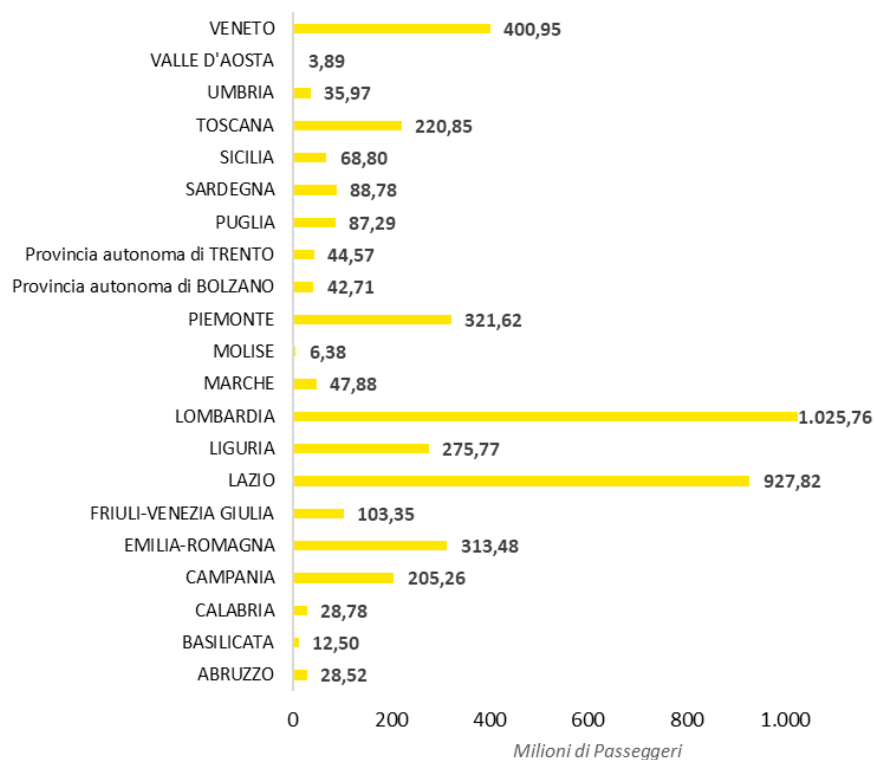


Figura 1.68: Passeggeri Trasportati per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **passeggeri trasportati nel 2022 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge come la regione **Liguria** sia quella con il maggior numero di passeggeri trasportati per abitante (**182,72**), davanti a **Lazio** (**162,35**) e **Lombardia** (**103,16**).

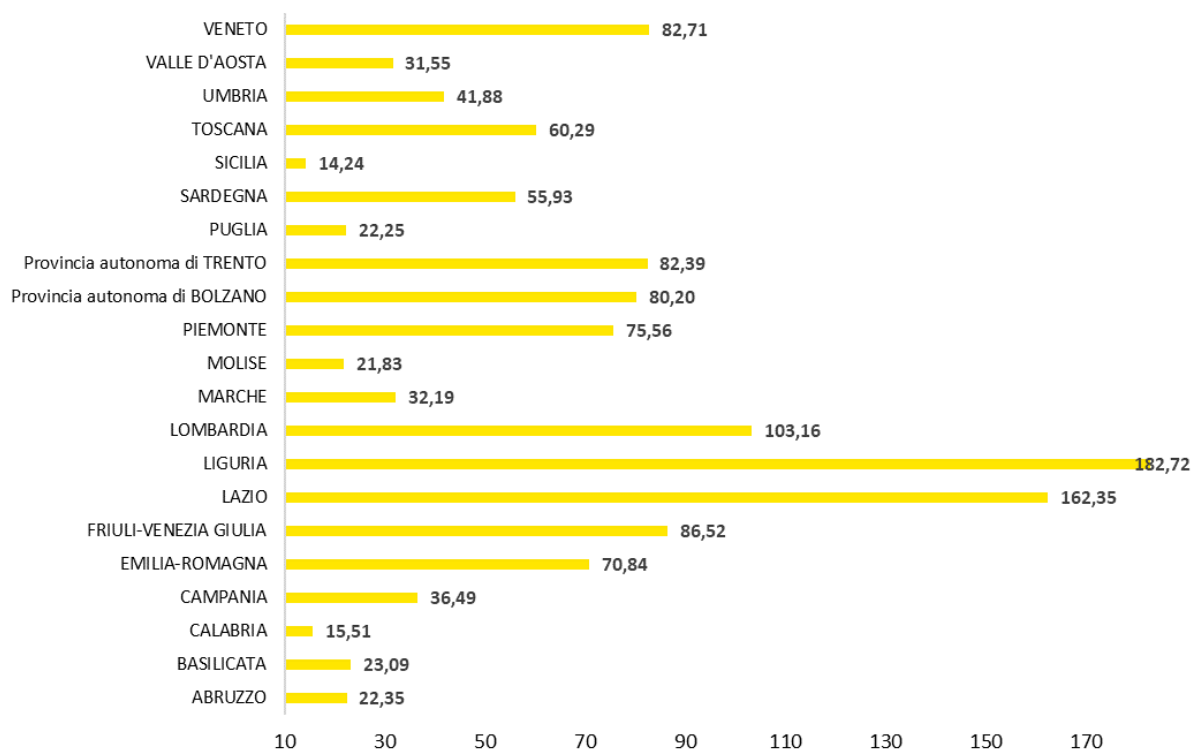


Figura 1.69: Passeggeri Trasportati per abitante – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Nei grafici seguenti è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma dei passeggeri trasportati e la relativa normalizzazione sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nel quinquennio.

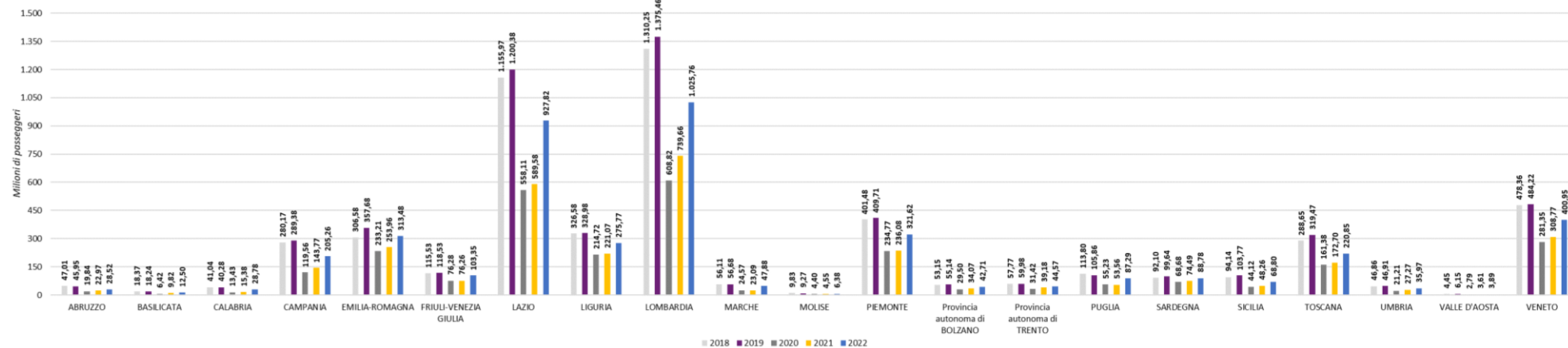


Figura 1.70: Passeggeri trasportati per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

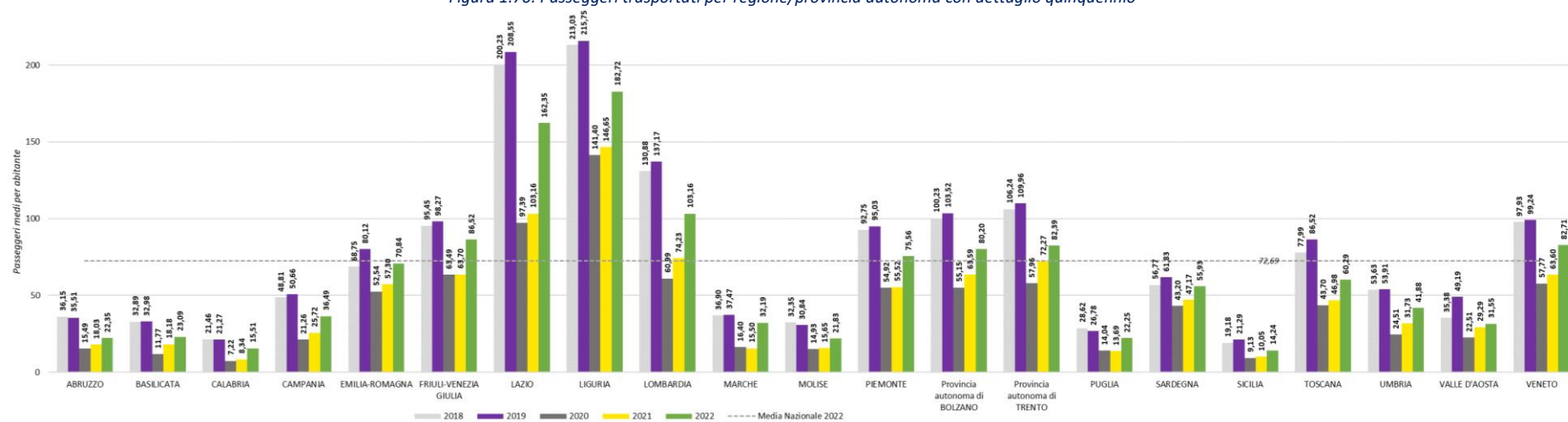


Figura 1.71: Passeggeri trasportati per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

1.2.3 Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale**.

Il Trend nazionale degli addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale evidenzia un andamento **variabile** nel corso del quinquennio **2018-2022**. Il dato ha mostrato una leggera **crescita tra il 2018 ed il 2019 (+1,29%)**, per poi **calare a 111.817 addetti totali nel 2020** e **assestarsi a 111.901** nel 2021. Nel **2022** si registra un nuovo **calo (-0,42%)** fino a **111.429** addetti, come mostrato nella figura seguente.

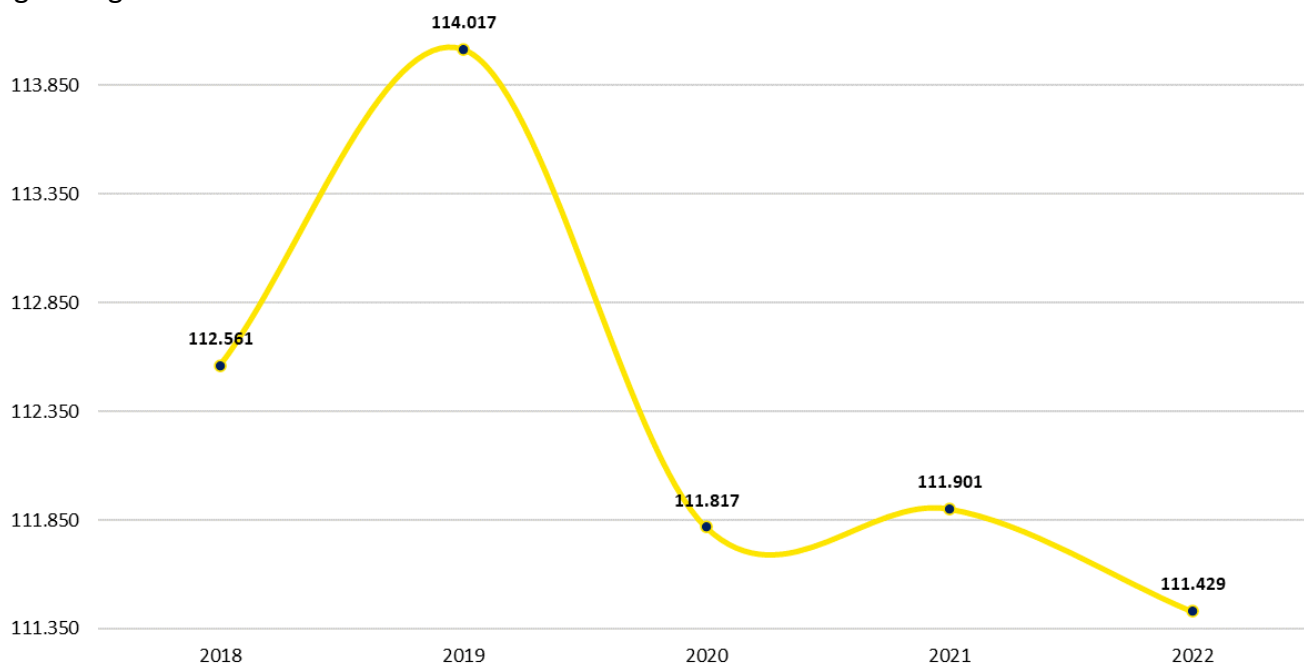


Figura 1.72: Trend nazionale degli Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma degli addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	Addetti al servizio di TPL					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	2.647	2.496	2.376	2.312	2.149	
BASILICATA	1.493	1.464	2.028	1.401	1.339	
CALABRIA	3.184	3.145	3.026	3.063	3.023	
CAMPANIA	8.209	8.376	7.515	8.074	8.520	
EMILIA-ROMAGNA	6.038	6.933	6.787	6.819	6.874	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	2.114	2.167	3.944	2.123	2.275	
LAZIO	18.007	17.800	17.822	17.636	17.231	
LIGURIA	4.888	4.968	4.964	4.737	4.999	
LOMBARDIA	18.459	18.666	18.640	18.708	18.792	
MARCHE	2.006	1.990	1.773	1.414	1.921	
MOLISE	681	679	674	650	645	
PIEMONTE	8.346	8.292	6.384	7.802	7.553	
PUGLIA	5.710	6.086	5.904	6.050	5.988	
SARDEGNA	3.984	3.879	3.880	3.644	4.404	
SICILIA	6.600	6.636	5.865	5.894	5.844	
TOSCANA	7.595	7.696	7.654	8.291	7.381	
Provincia autonoma di BOLZANO	1.502	1.551	1.425	1.647	1.765	
Provincia autonoma di TRENTO	1.480	1.500	1.508	1.529	1.503	
UMBRIA	1.440	1.416	1.438	1.398	1.395	
VALLE D'AOSTA	278	368	364	364	346	
VENETO	7.900	7.909	7.846	8.345	7.482	
Totale complessivo	112.561	114.017	111.817	111.901	111.429	

Tabella 1.15: Dati degli addetti al servizio di TPL per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma degli **addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale** nel **2022**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di addetti** nel **2022** sono nell'ordine la **Lombardia (18.792 addetti)**, il **Lazio, (17.231 addetti)** e la **Campania (8.520 addetti)**; in coda invece la **Basilicata (1.339 addetti)**, il **Molise (645 addetti)** e la **Valle d'Aosta (346 addetti)**.

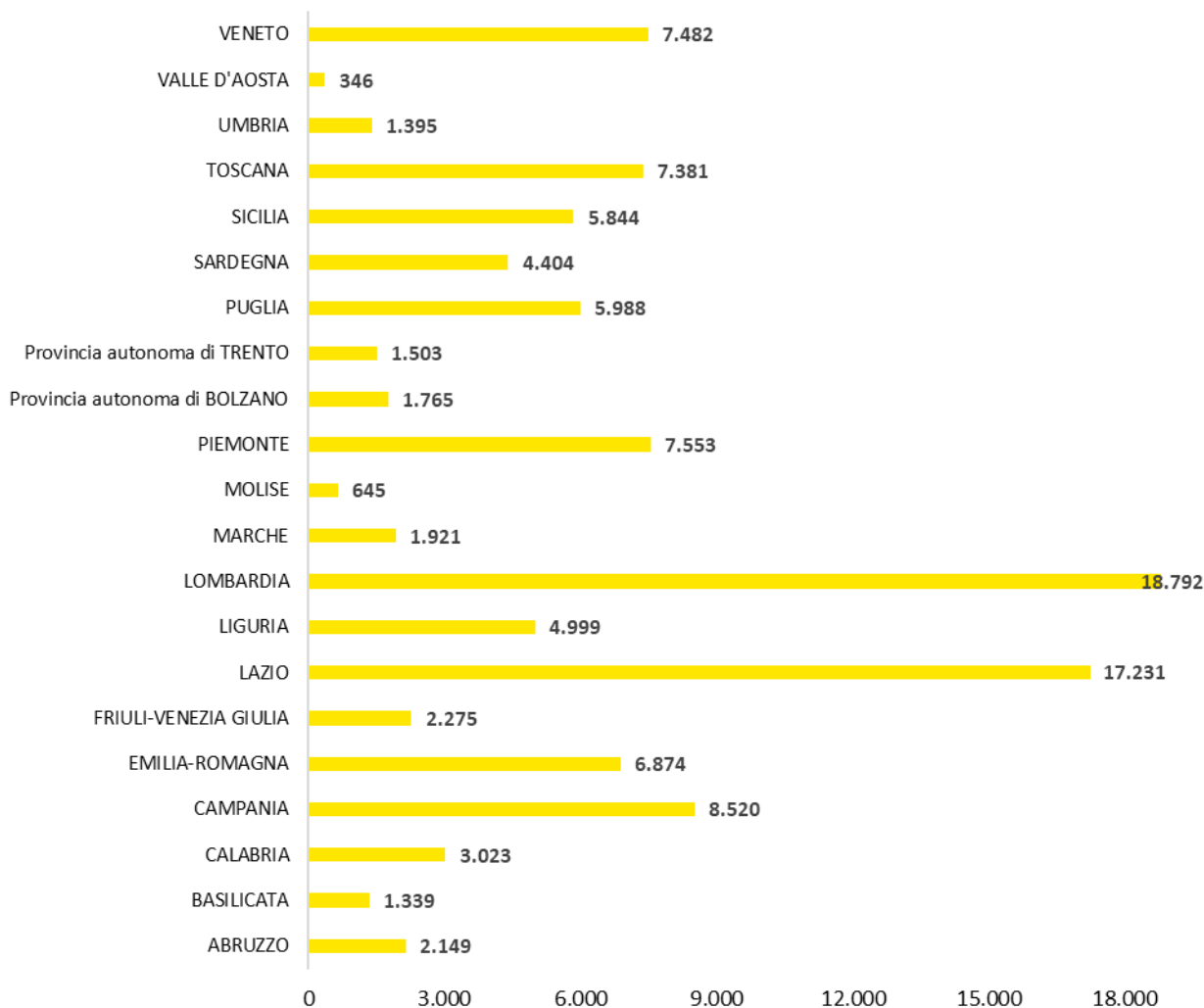


Figura 1.73: Addetti al servizio di TPL

Nel grafico seguente è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma degli addetti al trasporto pubblico nel quinquennio.

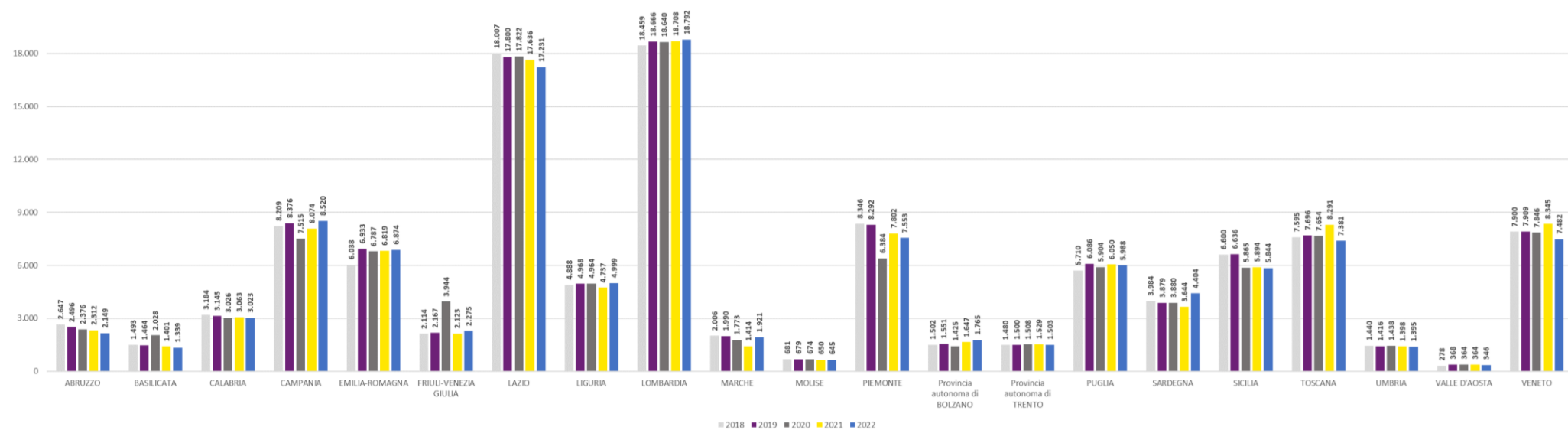


Figura 1.74: Addetti al servizio di TPL per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

1.2.4 Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Costo pubblico**.

Il Trend nazionale del costo pubblico complessivo ha registrato un in lieve crescita (+6,77%) tra le annualità 2018 e 2019 pari rispettivamente a 11,27 e 12,03 miliardi di Euro, per poi avere nel 2020 una **netta flessione (18,91%)** in calo fino a **9,75 milioni**. Nei due anni successivi i valori sono in **continuo aumento**, nel 2021 (+6,08%) a **10,35 milioni** e nel 2022 (+15,39%) attestandosi a **11,94 milioni**.

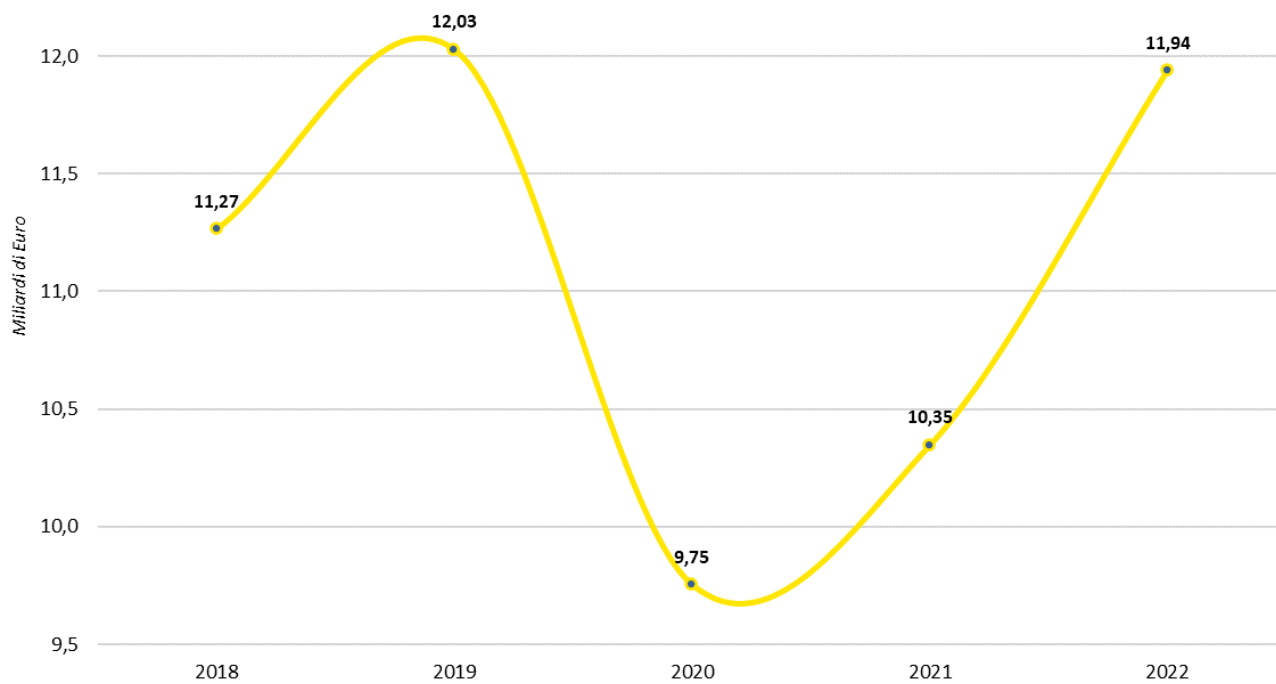


Figura 1.75: Trend nazionale del Costo pubblico

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma del costo pubblico nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	"Costo pubblico"					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	216.929.416,91 €	213.428.272,20 €	195.370.905,43 €	196.105.855,35 €	194.559.803,62 €	
BASILICATA	128.853.296,65 €	120.026.444,46 €	116.585.474,35 €	126.565.673,98 €	127.517.085,06 €	
CALABRIA	274.896.256,81 €	263.769.295,87 €	236.219.692,27 €	242.592.274,39 €	258.182.061,41 €	
CAMPANIA	743.923.431,52 €	773.852.724,03 €	629.775.336,68 €	647.621.939,19 €	1.130.845.831,89 €	
EMILIA-ROMAGNA	644.852.641,23 €	710.324.993,17 €	613.176.977,53 €	665.976.634,03 €	733.575.068,61 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	234.556.446,65 €	241.386.093,99 €	201.685.461,85 €	200.014.413,05 €	263.586.177,21 €	
LAZIO	1.704.339.005,26 €	1.732.831.128,09 €	1.549.212.397,38 €	1.543.317.016,20 €	1.622.274.131,78 €	
LIGURIA	423.736.497,89 €	429.830.864,07 €	351.119.077,58 €	368.132.387,45 €	407.897.609,04 €	
LOMBARDIA	2.082.442.970,13 €	2.561.480.795,02 €	1.997.903.650,64 €	2.106.985.682,84 €	2.408.221.821,03 €	
MARCHE	182.335.495,57 €	182.429.930,55 €	136.475.443,27 €	127.990.194,24 €	178.440.354,44 €	
MOLISE	69.160.422,21 €	62.833.336,87 €	60.019.476,86 €	58.954.422,78 €	75.550.469,09 €	
PIEMONTE	812.655.212,63 €	801.457.274,90 €	411.715.217,89 €	669.888.556,55 €	724.780.539,20 €	
PUGLIA	589.981.201,47 €	612.123.108,27 €	553.456.235,88 €	575.023.139,83 €	637.881.283,18 €	
SARDEGNA	304.753.834,39 €	313.832.709,70 €	263.693.945,44 €	280.721.109,99 €	314.868.863,97 €	
SICILIA	603.652.731,55 €	657.113.760,63 €	518.090.627,95 €	556.804.559,67 €	579.976.557,73 €	
TOSCANA	882.987.435,28 €	938.067.900,44 €	763.939.919,58 €	774.924.576,20 €	860.949.415,36 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	201.314.428,62 €	221.601.050,95 €	198.375.898,05 €	216.020.387,15 €	238.130.680,09 €	
Provincia autonoma di TRENTO	122.854.925,65 €	127.275.433,20 €	109.407.645,43 €	114.766.215,35 €	127.729.670,00 €	
UMBRIA	162.299.638,26 €	162.358.164,45 €	137.692.216,05 €	142.486.949,64 €	154.842.543,40 €	
VALLE D'AOSTA	35.249.260,37 €	43.442.515,00 €	38.732.263,18 €	33.205.350,65 €	35.637.837,79 €	
VENETO	844.192.432,72 €	859.147.708,25 €	671.783.039,01 €	699.057.299,89 €	864.639.791,83 €	
Totale complessiva	11.265.966.981,77 €	12.028.613.504,11 €	9.754.430.902,30 €	10.347.154.638,42 €	11.940.087.595,73 €	

Tabella 1.16: Dati del costo pubblico per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del costo pubblico registrato nel **2022**. Le regioni che hanno registrato il **costo pubblico più elevato** nel **2022** sono nell'ordine la **Lombardia (2,41 miliardi di Euro)**, il **Lazio (1,62 miliardi di Euro)** e la **Campania (1,13 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Basilicata (0,13 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,08 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,04 miliardi di Euro)**.

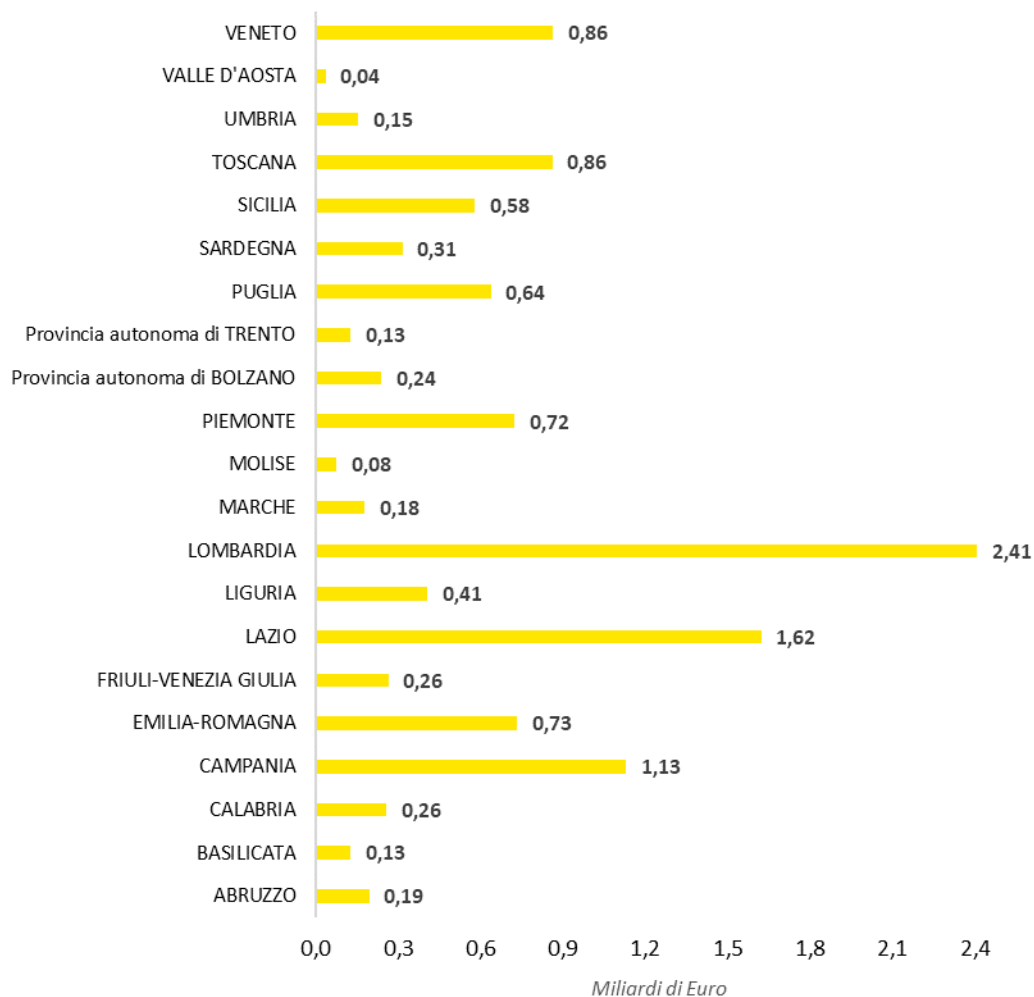


Figura 1.76: Costo pubblico per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma del **costo pubblico “per abitante”** registrato nel **2022 normalizzato** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della **normalizzazione** emerge che la **Provincia Autonoma di Bolzano (447,10 Euro per abitante)** sia quella con il costo pubblico più elevato, davanti alla **Valle d’Aosta (288,89 Euro per passeggero)** e al **Lazio (283,87 Euro per abitante)**.

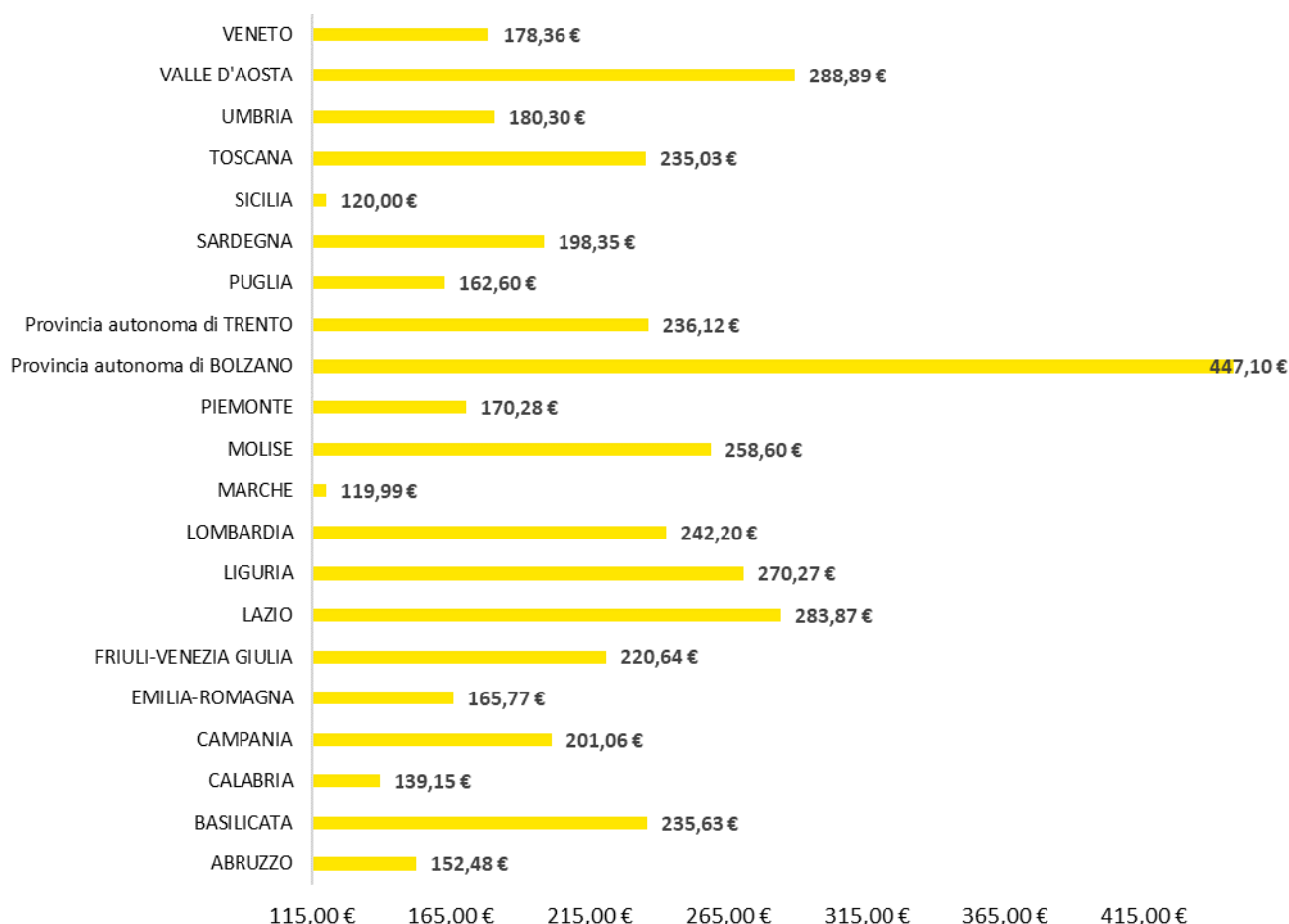


Figura 1.77: Costo pubblico per abitante – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Nei grafici seguenti è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma del costo pubblico e la relativa normalizzazione sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nel quinquennio.

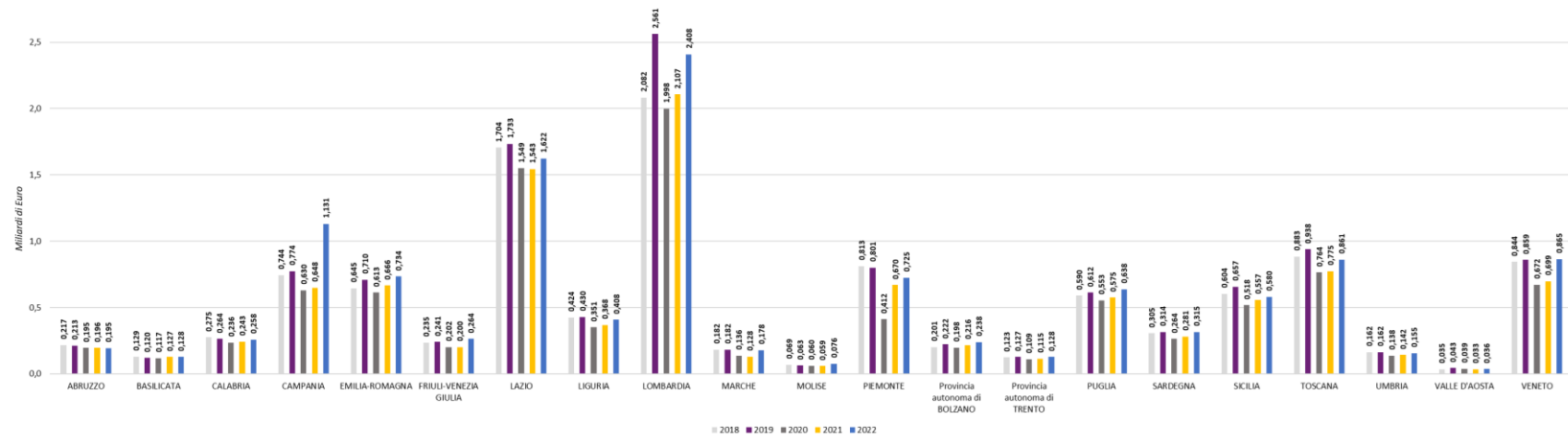


Figura 1.78: Costo pubblico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

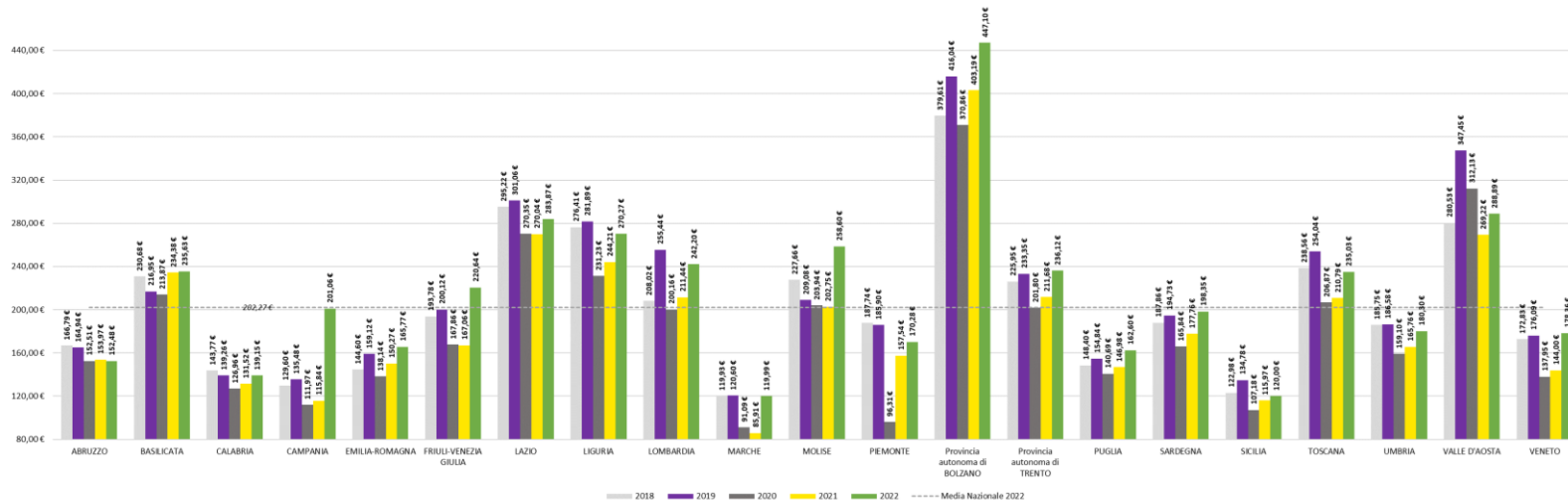


Figura 1.79: Costo pubblico per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

1.2.5 Corrispettivi totali e per il servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo sono analizzati gli indicatori: **Corrispettivi totali** e **Corrispettivi per il servizio di Trasporto Pubblico Locale**.

I corrispettivi totali, a seguito di un **decremento** nel **2020 (-1,92%)** presentano un **trend in crescita nell'ultimo biennio**, assestandosi intorno ai **8,44 miliardi** di Euro nel 2022 (+8,56% rispetto al 2020).

	2018		2019		2020		2021		2022	
Corrispettivi Totali	7.818.951.767 €	100,00%	7.926.465.326 €	100,00%	7.774.000.651 €	100,00%	7.930.995.349 €	100,00%	8.439.463.975 €	100,00%
Regioni a Statuto Ordinario	6.717.718.336 €	85,92%	6.783.998.162 €	85,59%	6.653.487.576 €	85,59%	6.789.974.145 €	85,61%	7.222.741.780 €	85,58%
Regioni a Statuto Speciale	1.101.233.430 €	14,08%	1.142.467.164 €	14,41%	1.120.513.075 €	14,41%	1.141.021.203 €	14,39%	1.216.722.195 €	14,42%

Tabella 1.17: Ripartizione dei corrispettivi totali tra regioni a statuto ordinario e speciale

Il **trend** di variazione è **assimilabile** per i corrispettivi relativi alle regioni a **statuto speciale** e i corrispettivi per quelle a **statuto ordinario** e risultano **in linea** con i corrispettivi **Nazionali**.

Per le regioni a **statuto speciale** si evidenzia esclusivamente una **crescita più decisa** tra il **2019** e il **2018 (+6,71%)** rispetto alla crescita registrata per i corrispettivi **Nazionali (+1,79%)** e per le regioni a statuto ordinario **(+0,99%)**.

Nel 2022 il valore dei corrispettivi si attese a **7,22 miliardi (+6,37% rispetto al 2021)** per le regioni a statuto **ordinario** e **1,22 miliardi (+6,63% rispetto al 2021)** per le regioni a statuto **speciale**, per un **totale di 8,44 miliardi (+6,41% rispetto al 2021)**.

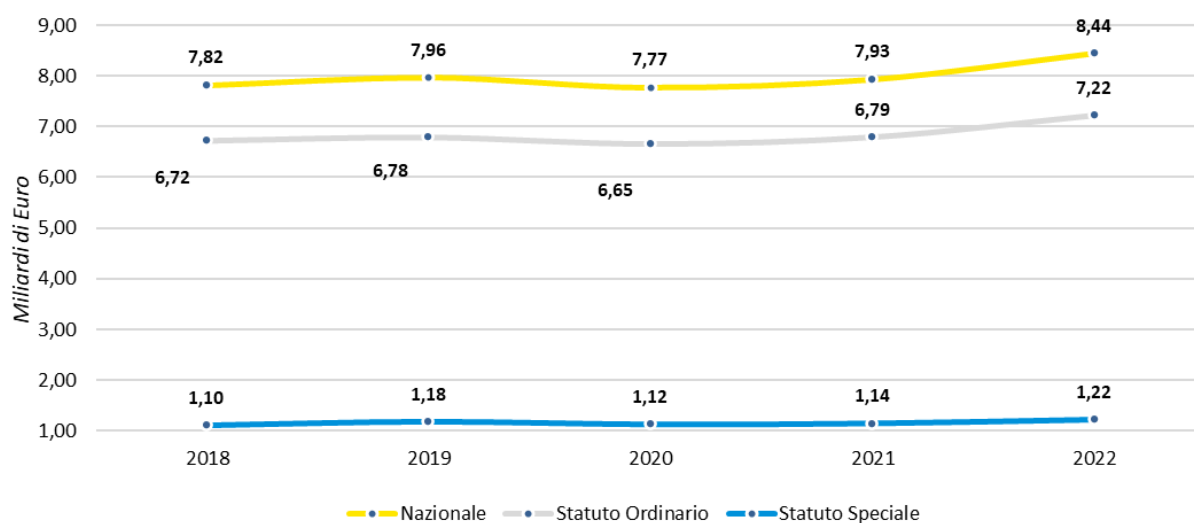


Figura 1.80: Trend dei Corrispettivi totali (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nazionali e per tipologia di statuto



Figura 1.81: Ripartizione dei corrispettivi totali tra regioni a statuto ordinario e speciale

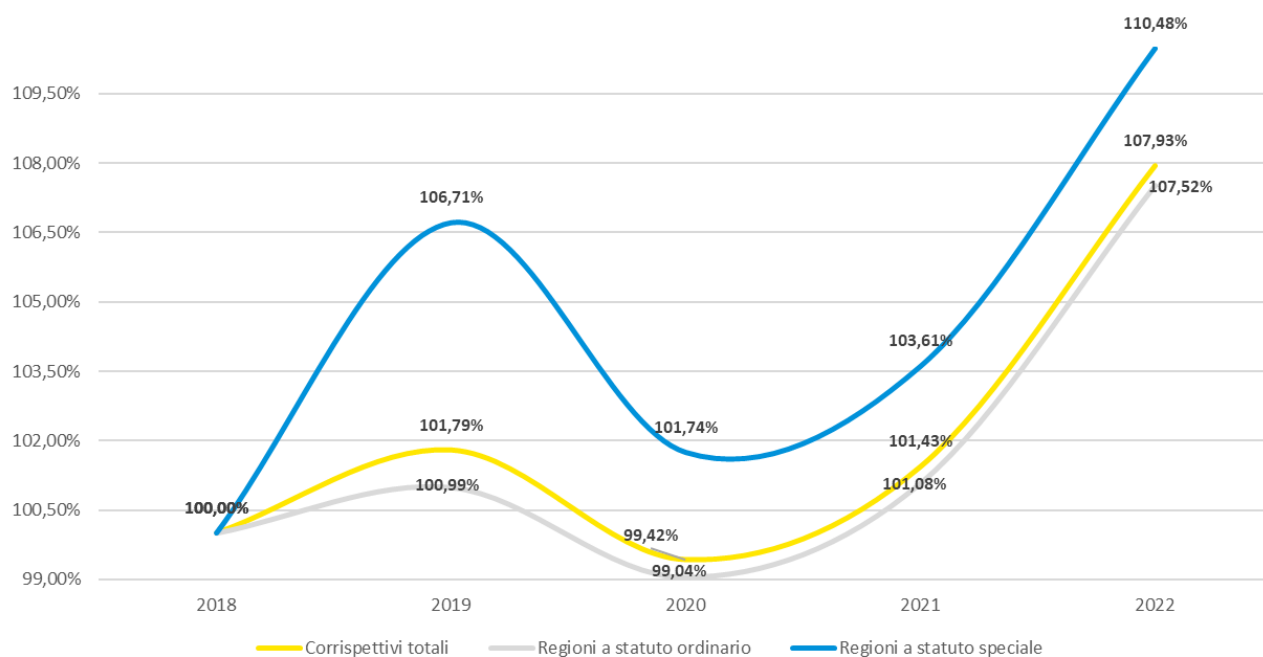


Figura 1.82: Trend 2018-2021 della variazione % dei corrispettivi totali e dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e speciale (base 2018=100%)

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi totali registrati nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi totali					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	171.309.312,21 €	168.800.992,27 €	169.736.841,88 €	171.930.698,54 €	165.238.553,73 €	
BASILICATA	112.435.949,17 €	104.356.416,94 €	108.061.047,99 €	115.840.283,02 €	113.671.760,71 €	
CALABRIA	228.545.698,00 €	217.327.326,52 €	216.055.930,35 €	217.019.890,80 €	219.999.980,93 €	
CAMPANIA	525.537.196,13 €	543.185.376,55 €	516.714.330,18 €	510.340.721,68 €	848.486.811,12 €	
EMILIA-ROMAGNA	385.199.312,98 €	421.728.334,97 €	437.069.296,31 €	443.714.832,36 €	452.229.231,62 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	166.765.791,44 €	172.670.753,47 €	163.325.485,19 €	157.863.892,95 €	194.082.126,87 €	
LAZIO	1.194.296.050,01 €	1.208.618.636,59 €	1.310.556.498,88 €	1.278.066.224,35 €	1.229.415.092,12 €	
LIGURIA	253.475.632,08 €	254.200.766,43 €	253.082.795,13 €	250.699.766,95 €	253.830.344,47 €	
LOMBARDIA	1.538.454.386,76 €	1.546.990.296,38 €	1.542.158.968,55 €	1.535.534.559,83 €	1.578.230.616,62 €	
MARCHE	120.115.430,24 €	119.569.712,17 €	106.350.968,38 €	92.938.909,06 €	125.472.791,35 €	
MOLISE	61.333.482,74 €	54.462.815,33 €	55.896.315,98 €	54.037.777,06 €	68.748.494,27 €	
PIEMONTE	547.804.164,56 €	525.288.386,90 €	319.715.648,85 €	504.212.590,86 €	492.854.608,94 €	
PUGLIA	485.067.455,21 €	504.407.991,32 €	499.242.582,63 €	514.394.497,90 €	542.224.852,86 €	
SARDEGNA	242.714.465,09 €	256.949.731,24 €	232.872.110,83 €	239.473.859,25 €	266.436.905,98 €	
SICILIA	421.810.215,11 €	451.904.802,18 €	428.925.951,04 €	438.959.801,12 €	424.032.044,51 €	
TOSCANA	557.127.007,74 €	576.807.199,71 €	576.184.634,49 €	560.901.835,82 €	569.652.884,04 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	139.926.689,43 €	152.219.593,12 €	160.064.636,66 €	173.456.025,11 €	192.073.204,66 €	
Provincia autonoma di TRENTO	100.510.401,65 €	105.157.671,20 €	98.635.414,52 €	102.041.305,15 €	110.925.280,00 €	
UMBRIA	119.861.690,38 €	119.023.365,81 €	117.779.372,36 €	117.890.138,31 €	121.693.322,67 €	
VALLE D'AOSTA	29.583.038,10 €	36.300.507,00 €	36.689.476,44 €	29.226.319,65 €	29.172.633,09 €	
VENETO	417.155.568,14 €	419.230.544,17 €	424.882.344,53 €	422.451.418,79 €	440.992.434,81 €	
Totale complessivo	7.819.028.937,17 €	7.959.201.220,27 €	7.774.000.651,17 €	7.930.995.348,56 €	8.439.463.975,37 €	

Tabella 1.18: Dati dei corrispettivi totali per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali** registrati al **2022**. Le regioni che hanno registrato i **corrispettivi totali** più elevati nel 2022 sono nell'ordine la **Lombardia**, (**1,58 miliardi di Euro**), il **Lazio** (**1,23 miliardi di Euro**) e la **Campania** (**0,85 miliardi di Euro**); in coda invece la **Provincia autonoma di Trento** (**0,11 miliardi di Euro**), il **Molise** (**0,07 miliardi di Euro**) e la **Valle d'Aosta** (**0,03 miliardi di Euro**).

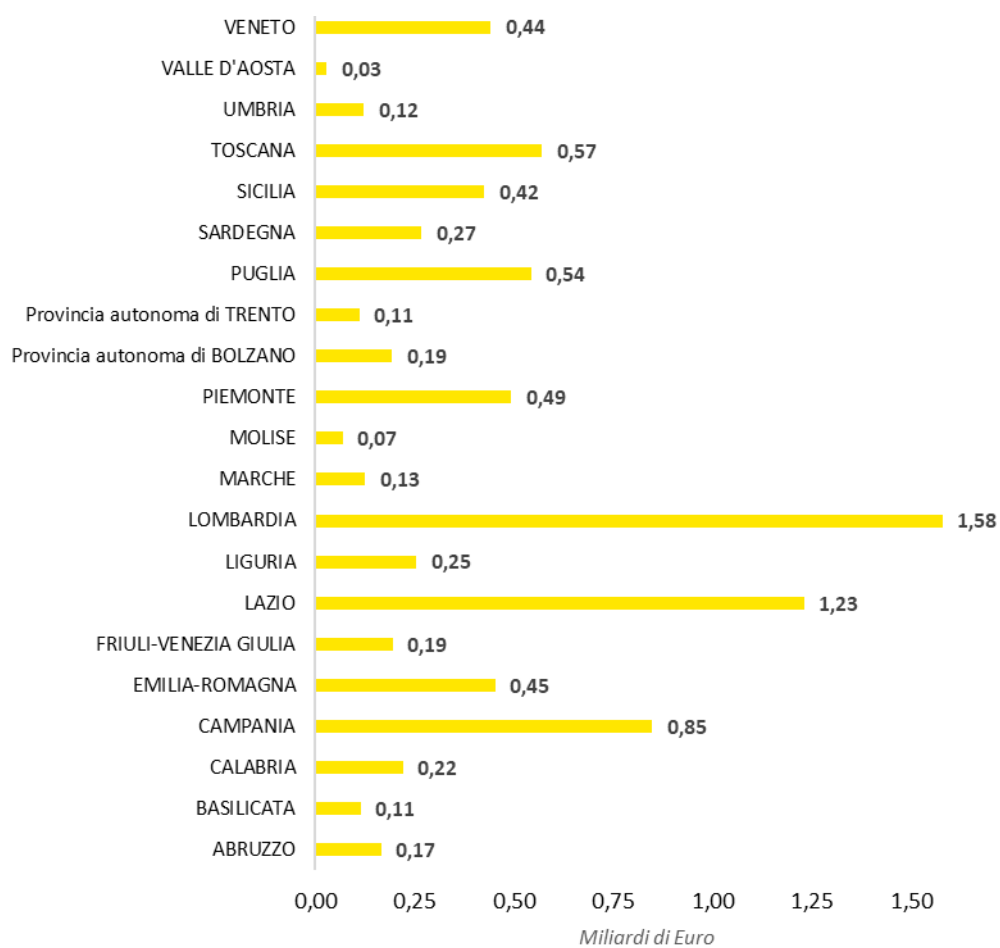


Figura 1.83: Corrispettivi totali per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali per abitante** registrati nel **2022 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge come la **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con i corrispettivi totali per abitante più elevati (**360,62 Euro per abitante**), davanti a **Valle d'Aosta** (**236,48 Euro per abitante**) e **Molise** (**235,32 Euro per abitante**).

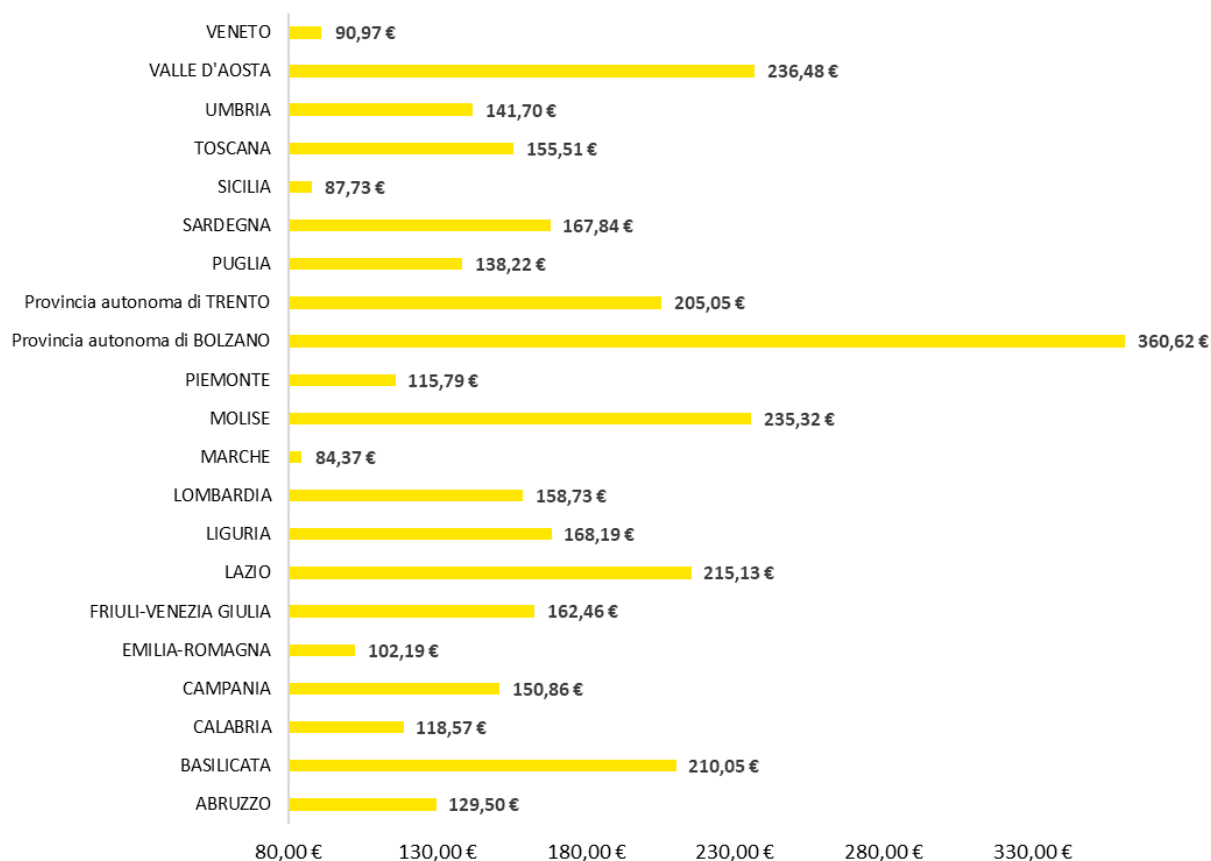


Figura 1.84: Corrispettivi totali per abitante - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Nei grafici seguenti è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma dei corrispettivi totali e la relativa normalizzazione sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nel quinquennio.

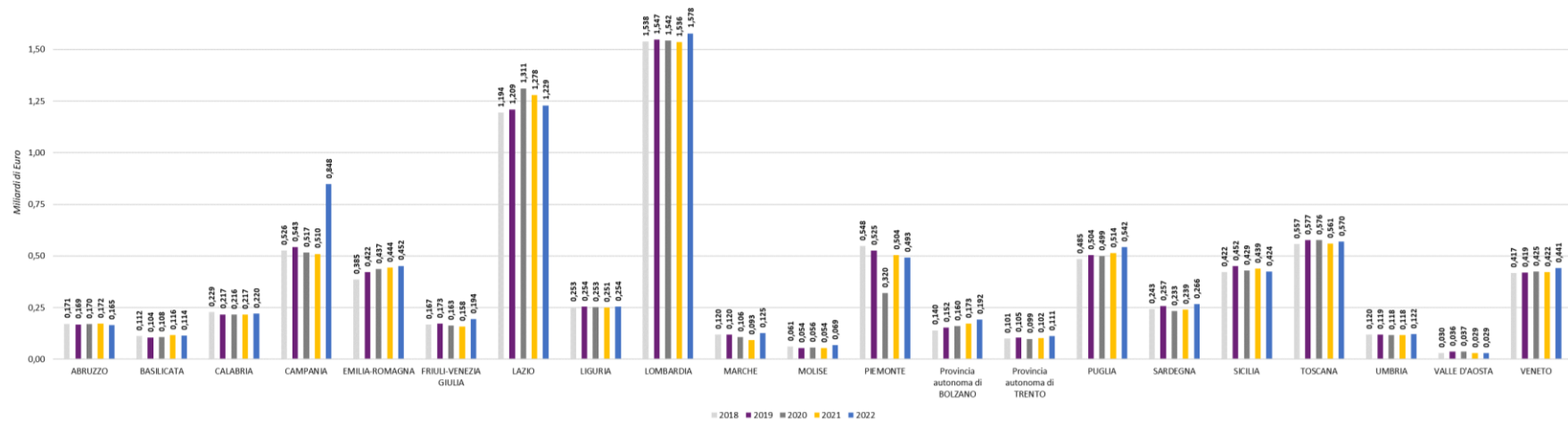


Figura 1.85: Corrispettivi totali per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

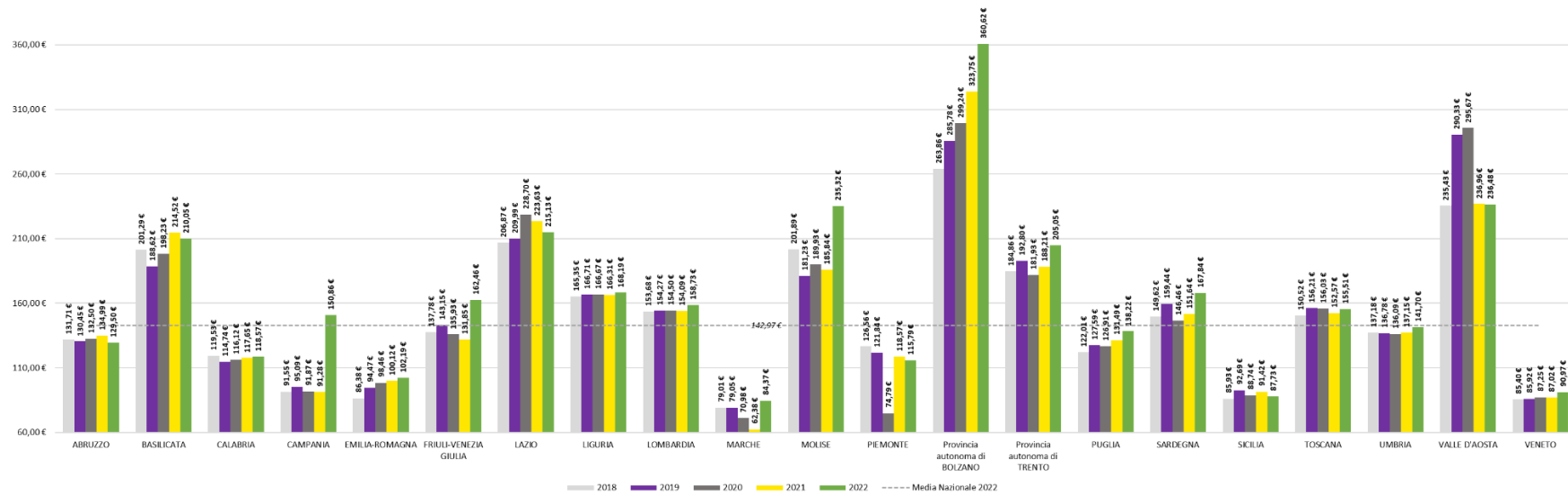


Figura 1.86: Corrispettivi totali per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Il trend nazionale dei **corrispettivi relativi al solo servizio di trasporto** ci mostra nel quinquennio un **andamento leggermente crescente fino al 2020**, un **lieve calo nel 2021 (-0,46%)** e successivamente una crescita decisa nel **2022 del 6,71%** fino ad attestarsi ad un valore pari a **7,52 miliardi di Euro nel 2022**.

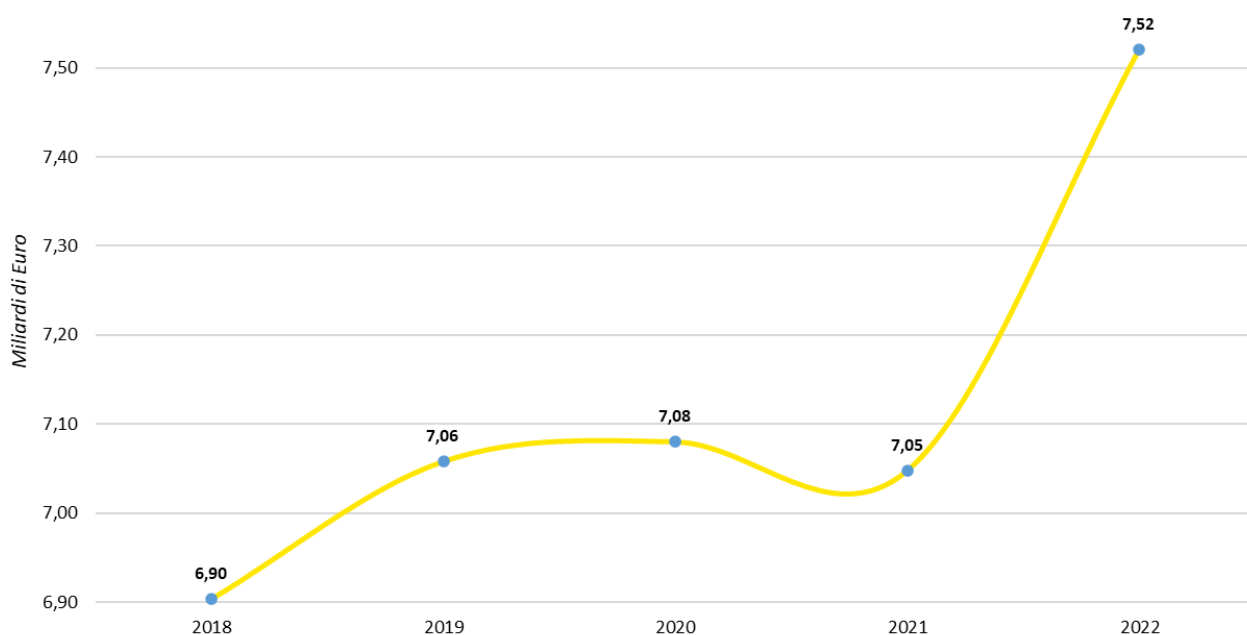


Figura 1.87: Trend nazionale dei Corrispettivi per il Servizio di Trasporto

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi relativi al servizio di trasporto registrati nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi per il Servizio Trasporto					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	159.196.342,24 €	157.291.239,72 €	159.957.082,11 €	159.800.714,75 €	153.535.145,73 €	
BASILICATA	99.803.956,12 €	91.510.400,94 €	95.532.196,75 €	102.660.588,36 €	100.860.097,05 €	
CALABRIA	205.062.681,00 €	193.889.397,77 €	194.264.778,42 €	191.790.151,65 €	195.664.109,93 €	
CAMPANIA	453.483.598,81 €	470.610.529,72 €	448.280.295,75 €	429.596.956,02 €	766.661.525,32 €	
EMILIA-ROMAGNA	330.786.605,98 €	365.620.862,97 €	386.667.077,59 €	382.610.866,43 €	384.683.113,62 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	153.906.525,64 €	159.987.979,26 €	152.101.436,51 €	143.628.435,95 €	171.538.908,60 €	
LAZIO	1.060.447.708,72 €	1.075.543.946,13 €	1.253.251.149,15 €	1.205.212.414,32 €	1.151.585.218,12 €	
LIGURIA	224.520.258,08 €	224.447.604,43 €	226.129.065,28 €	217.537.615,99 €	219.644.432,47 €	
LOMBARDIA	1.414.133.183,95 €	1.434.262.314,81 €	1.440.321.198,31 €	1.408.471.581,89 €	1.433.925.308,99 €	
MARCHE	109.561.515,24 €	109.601.614,17 €	97.556.761,58 €	80.775.869,15 €	113.559.517,97 €	
MOLISE	55.560.803,74 €	49.105.779,21 €	51.936.459,16 €	49.529.739,49 €	64.122.194,46 €	
PIEMONTE	457.155.336,51 €	435.694.978,32 €	287.983.820,70 €	414.999.975,30 €	401.486.909,88 €	
PUGLIA	369.062.561,51 €	387.559.912,84 €	383.372.302,09 €	394.565.328,72 €	429.216.497,86 €	
SARDEGNA	220.683.012,09 €	235.128.658,24 €	225.616.915,70 €	230.882.399,09 €	257.838.381,98 €	
SICILIA	398.386.302,65 €	428.327.752,24 €	408.992.336,38 €	414.824.862,88 €	400.929.785,49 €	
TOSCANA	476.951.632,68 €	495.469.127,90 €	505.260.946,26 €	471.461.940,61 €	479.360.756,74 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	130.151.727,43 €	142.703.814,12 €	151.732.103,70 €	163.375.497,39 €	181.870.834,66 €	
Provincia autonoma di TRENTO	93.590.382,65 €	98.385.958,20 €	93.074.446,04 €	95.765.385,74 €	105.394.153,00 €	
UMBRIA	101.940.867,38 €	101.702.636,81 €	102.131.370,21 €	98.490.281,57 €	103.288.185,12 €	
VALLE D'AOSTA	25.605.601,10 €	32.427.330,00 €	33.361.043,61 €	24.993.003,15 €	24.579.861,09 €	
VENETO	363.547.011,29 €	368.889.362,92 €	382.833.086,23 €	367.137.090,17 €	381.408.487,07 €	
Totale complessivo	6.903.537.614,81 €	7.058.161.200,72 €	7.080.355.871,53 €	7.048.110.698,62 €	7.521.153.425,15 €	

Tabella 1.19: Dati dei corrispettivi per il servizio di trasporto per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per il servizio di trasporto** nel **2022**. Le regioni con i più elevati corrispettivi per il servizio di trasporto nel **2022** sono nell'ordine la **Lombardia (1,43 miliardi di Euro)**, il **Lazio (1,15 miliardi di Euro)** e la **Campania (0,77 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Basilicata (0,10 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,06 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,02 miliardi di Euro)**.

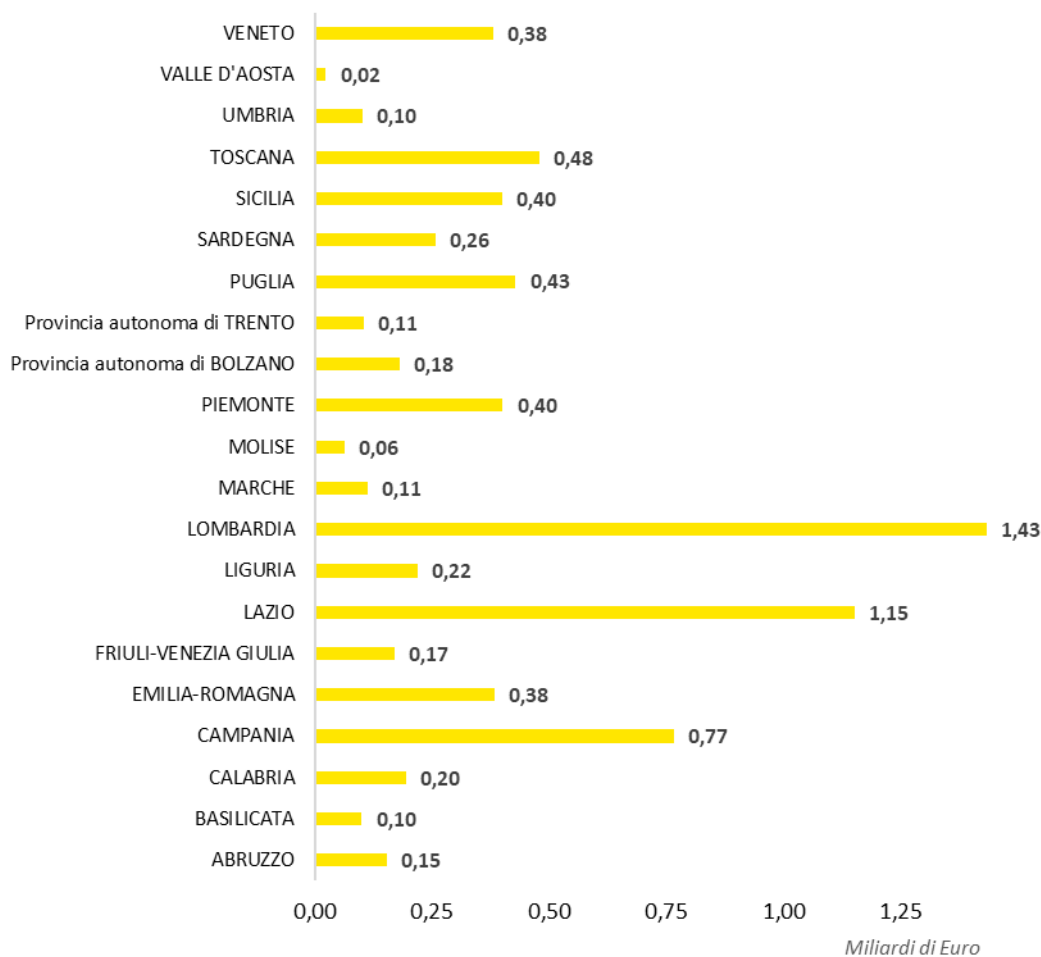


Figura 1.88: Corrispettivi per il servizio di trasporto per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma dei corrispettivi per il servizio di trasporto pubblico nel quinquennio.

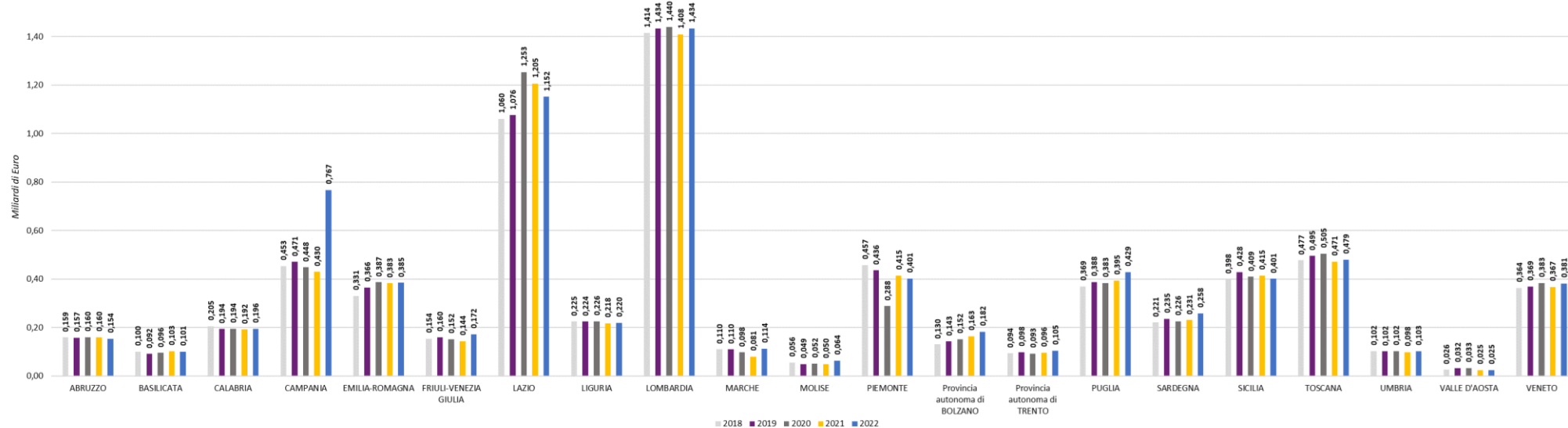


Figura 1.89: Corrispettivi per il servizio di trasporto pubblico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

1.2.6 Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi gestione infrastruttura

Nel paragrafo sono analizzati gli indicatori: **Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura** e **Corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura**.

Il Trend nazionale del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura complessivo evidenzia, in primo luogo un andamento **decrescente (-3,6%)** tra il **2018** e il **2019**, un **calo deciso** tra il **2019** e il **2020**, segnando una **diminuzione** di circa **123 milioni di Euro (-19,58%)**, per poi registrare una **crescita tra il 2020 ed il 2022 (+45,17%)** assestandosi al valore di **735,05 milioni di Euro nel 2022**, come mostrato nella figura seguente.

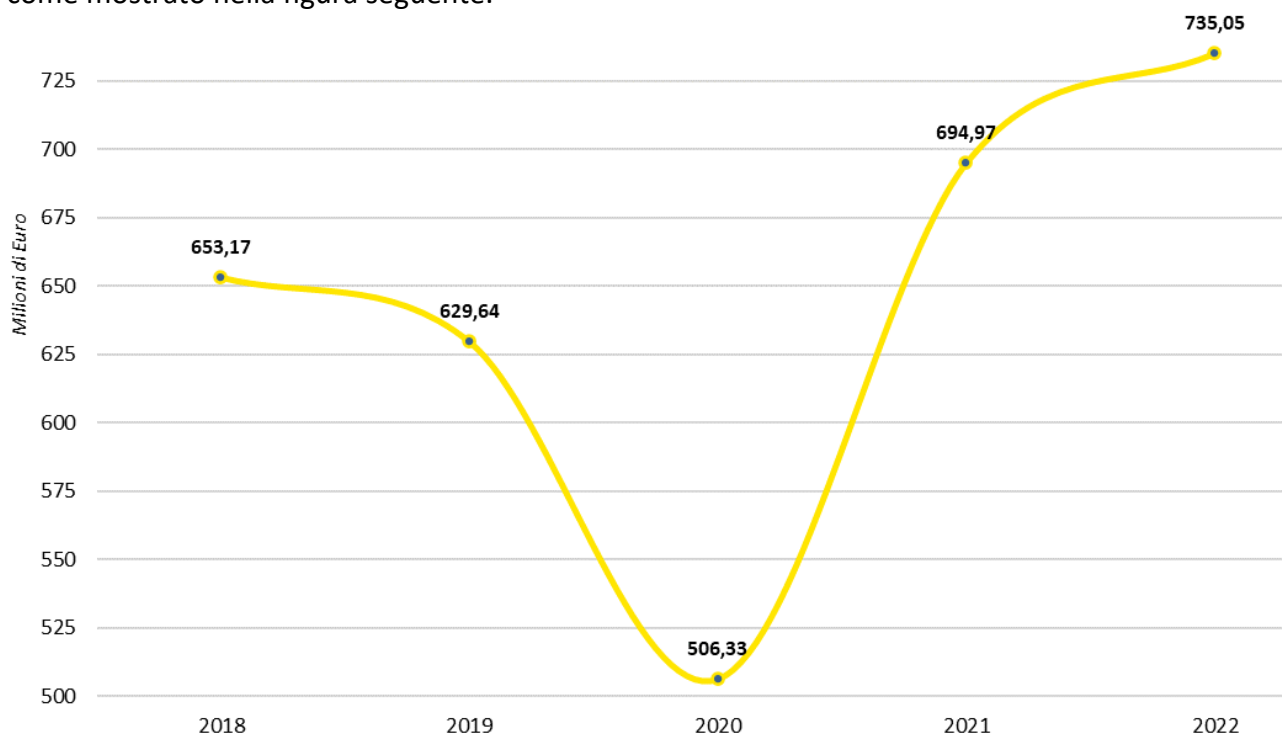


Figura 1.90: Trend nazionale del Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura registrato nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	Canone di accesso e utilizzo infrastruttura					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	12.076.969,97 €	11.509.752,55 €	9.779.759,77 €	12.129.983,79 €	11.703.408,00 €	
BASILICATA	3.807.458,05 €	3.847.792,00 €	3.530.627,24 €	4.152.504,66 €	3.813.439,66 €	
CALABRIA	13.283.017,00 €	13.237.928,75 €	10.591.151,93 €	14.029.739,15 €	13.694.191,00 €	
CAMPANIA	35.720.059,66 €	34.718.222,39 €	31.779.133,94 €	40.242.617,18 €	40.002.216,96 €	
EMILIA-ROMAGNA	54.412.706,00 €	56.107.472,00 €	50.402.218,72 €	61.103.965,93 €	67.546.118,00 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	11.851.265,80 €	11.505.083,21 €	10.046.357,77 €	13.227.457,00 €	21.333.775,70 €	
LAZIO	66.773.548,29 €	64.347.591,46 €	57.297.665,73 €	72.846.126,03 €	77.762.006,00 €	
LIGURIA	27.955.374,00 €	28.753.162,00 €	25.953.729,85 €	32.162.150,96 €	33.165.912,00 €	
LOMBARDIA	124.213.589,81 €	112.620.368,57 €	101.745.152,24 €	126.999.509,37 €	142.706.620,41 €	
MARCHE	10.553.915,00 €	9.968.098,00 €	8.794.206,80 €	12.163.039,91 €	11.895.747,00 €	
MOLISE	5.772.679,00 €	5.357.036,12 €	3.959.856,82 €	4.508.037,57 €	4.626.299,81 €	
PIEMONTE	82.034.813,15 €	81.518.674,92 €	23.192.050,65 €	82.214.470,31 €	84.035.700,06 €	
PUGLIA	15.667.058,39 €	15.308.172,37 €	13.721.134,77 €	17.680.023,41 €	19.375.735,00 €	
SARDEGNA	8.728.724,00 €	8.566.485,00 €	7.255.195,13 €	8.591.460,16 €	8.598.524,00 €	
SICILIA	23.039.264,35 €	23.133.149,01 €	19.598.528,66 €	24.119.938,24 €	23.102.259,02 €	
TOSCANA	73.694.770,06 €	69.875.502,81 €	59.457.889,23 €	79.190.422,21 €	78.048.392,30 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	9.774.962,00 €	9.515.779,00 €	8.332.532,96 €	10.080.527,72 €	10.202.370,00 €	
Provincia autonoma di TRENTO	5.594.593,00 €	5.470.706,00 €	4.541.752,48 €	5.233.686,41 €	4.716.657,00 €	
UMBRIA	12.802.368,00 €	12.235.895,00 €	10.977.048,15 €	14.743.674,74 €	14.547.775,55 €	
VALLE D'AOSTA	3.977.437,00 €	3.873.177,00 €	3.328.432,83 €	4.233.316,50 €	4.592.772,00 €	
VENETO	51.439.003,73 €	48.169.076,67 €	42.049.258,30 €	55.314.328,62 €	59.583.947,74 €	
Totale complessivo	653.173.576,26 €	629.639.124,83 €	506.333.683,97 €	694.966.979,87 €	735.053.867,21 €	

Tabella 1.20: Dati del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del **canone di accesso ed utilizzo infrastruttura** registrato nel **2022**. Le regioni che hanno registrato il **canone più elevato** nel **2022** sono nell'ordine la **Lombardia (142,71 milioni di Euro)**, il **Piemonte (84,04 milioni di Euro)** e la **Toscana (78,05 milioni di Euro)**; in coda invece il **Molise (4,63 milioni di Euro)**, la **Valle d'Aosta (4,59 milioni di Euro)** e la **Basilicata (3,81 milioni di Euro)**.

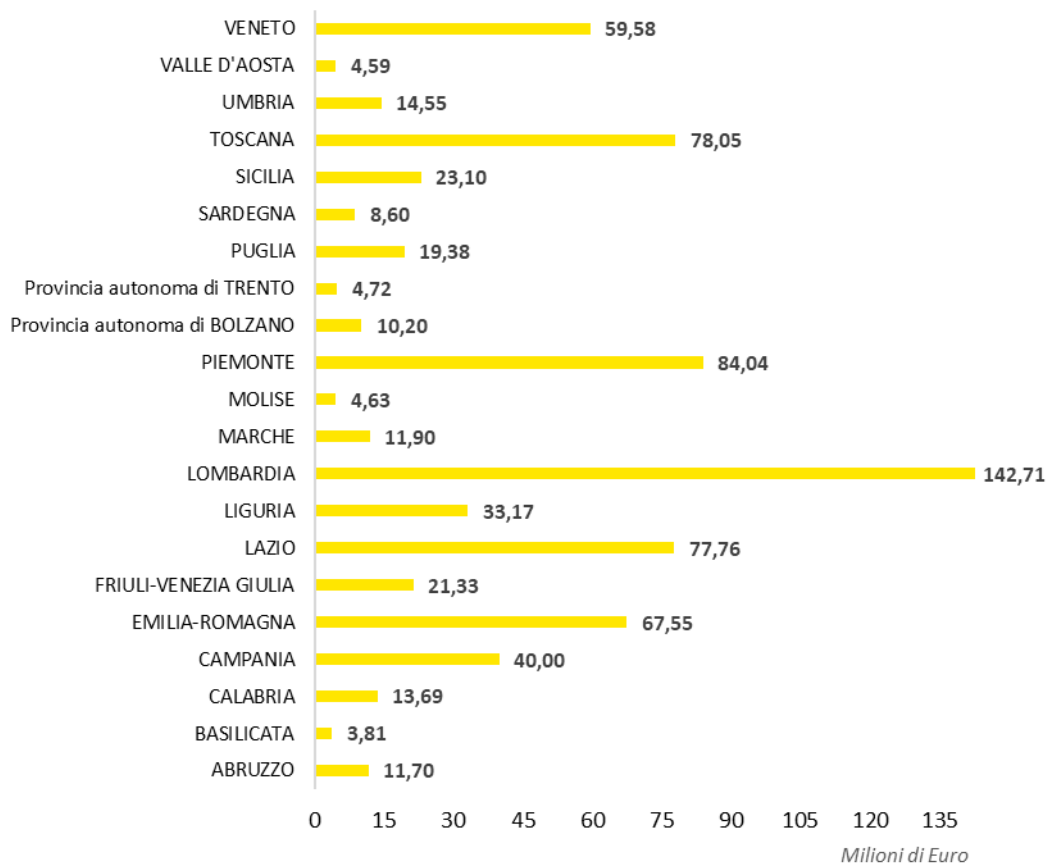


Figura 1.91: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura nel quinquennio.

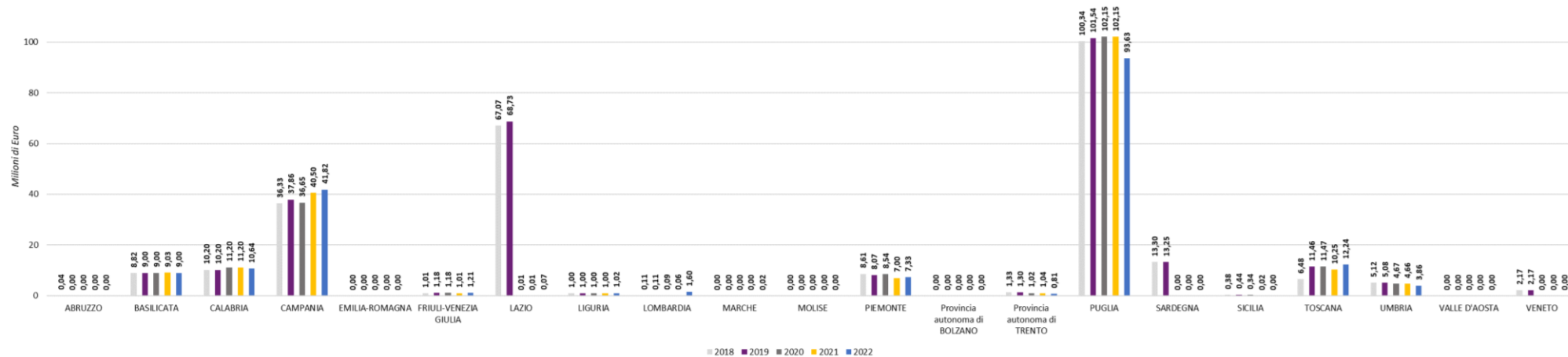


Figura 1.92: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

Il trend nazionale dei corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura evidenzia, a seguito di un aumento (3,46%) tra il 2018 e il 2019, pari rispettivamente a 262,32 e 271,40 milioni di Euro, seguito nel 2020 da un importante decremento (-30,98%) attestandosi a 187,31 milioni di Euro per poi rimanere sostanzialmente stabile (+0,32%) nel 2021 ed avere nell'anno successivo un flessione (-2,48%) attestandosi a 183,26 milioni.

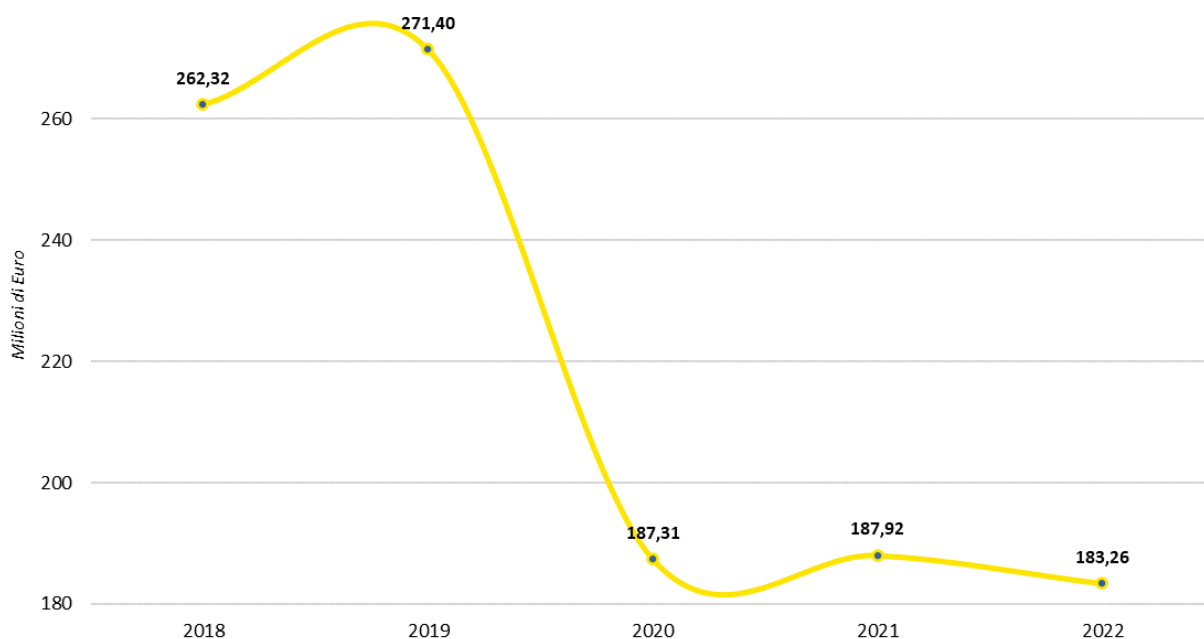


Figura 1.93: Trend nazionale dei Corrispettivi per Gestione Infrastruttura

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura registrati nel quinquennio 2018-2022.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi per Gestione Infrastruttura					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	36.000,00 €	- €	- €	- €	- €	
BASILICATA	8.824.535,00 €	8.998.224,00 €	8.998.224,00 €	9.027.190,00 €	8.998.224,00 €	
CALABRIA	10.200.000,00 €	10.200.000,00 €	11.200.000,00 €	11.200.000,00 €	10.641.680,00 €	
CAMPANIA	36.333.537,66 €	37.856.624,44 €	36.654.900,49 €	40.501.148,48 €	41.823.068,84 €	
EMILIA-ROMAGNA	1,00 €	- €	- €	- €	- €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.008.000,00 €	1.177.691,00 €	1.177.690,91 €	1.008.000,00 €	1.209.442,57 €	
LAZIO	67.074.793,00 €	68.727.099,00 €	7.684,00 €	7.684,00 €	67.868,00 €	
LIGURIA	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.020.000,00 €	
LOMBARDIA*	107.613,00 €	107.613,00 €	92.618,00 €	63.468,57 €	1.598.687,22 €	
MARCHE	- €	- €	- €	- €	17.526,38 €	
MOLISE	- €	- €	- €	- €	- €	
PIEMONTE	8.614.014,90 €	8.074.733,66 €	8.539.777,50 €	6.998.145,25 €	7.331.999,00 €	
PUGLIA	100.337.835,31 €	101.539.906,11 €	102.149.145,77 €	102.149.145,77 €	93.632.620,00 €	
SARDEGNA	13.302.729,00 €	13.254.588,00 €	- €	- €	- €	
SICILIA	384.648,11 €	443.900,93 €	335.086,00 €	15.000,00 €	- €	
TOSCANA	6.480.605,00 €	11.462.569,00 €	11.465.799,00 €	10.249.473,00 €	12.243.735,00 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	- €	- €	- €	- €	- €	
Provincia autonoma di TRENTO	1.325.426,00 €	1.301.007,00 €	1.019.216,00 €	1.042.233,00 €	814.470,00 €	
UMBRIA	5.118.455,00 €	5.084.834,00 €	4.670.954,00 €	4.656.182,00 €	3.857.362,00 €	
VALLE D'AOSTA	- €	- €	- €	- €	- €	
VENETO	2.169.553,12 €	2.172.104,58 €	- €	- €	- €	
Totale complessivo	262.317.746,10 €	271.400.894,72 €	187.311.095,67 €	187.917.670,07 €	183.256.683,01 €	

Tabella 1.21: Dati dei corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura** nel **2022**. Le regioni che hanno registrato i corrispettivi più elevati nel **2022** sono nell'ordine la **Puglia (93,63 milioni di Euro)**, la **Campania (41,82 milioni di Euro)** e la **Toscana (12,24 milioni di Euro)**; in coda invece **Abruzzo, Emilia-Romagna, Molise, Provincia Autonoma Di Bolzano, Sardegna, Sicilia, Valle D'Aosta** e **Veneto**, per le quali non sono stati registrati corrispettivi di questo tipo.

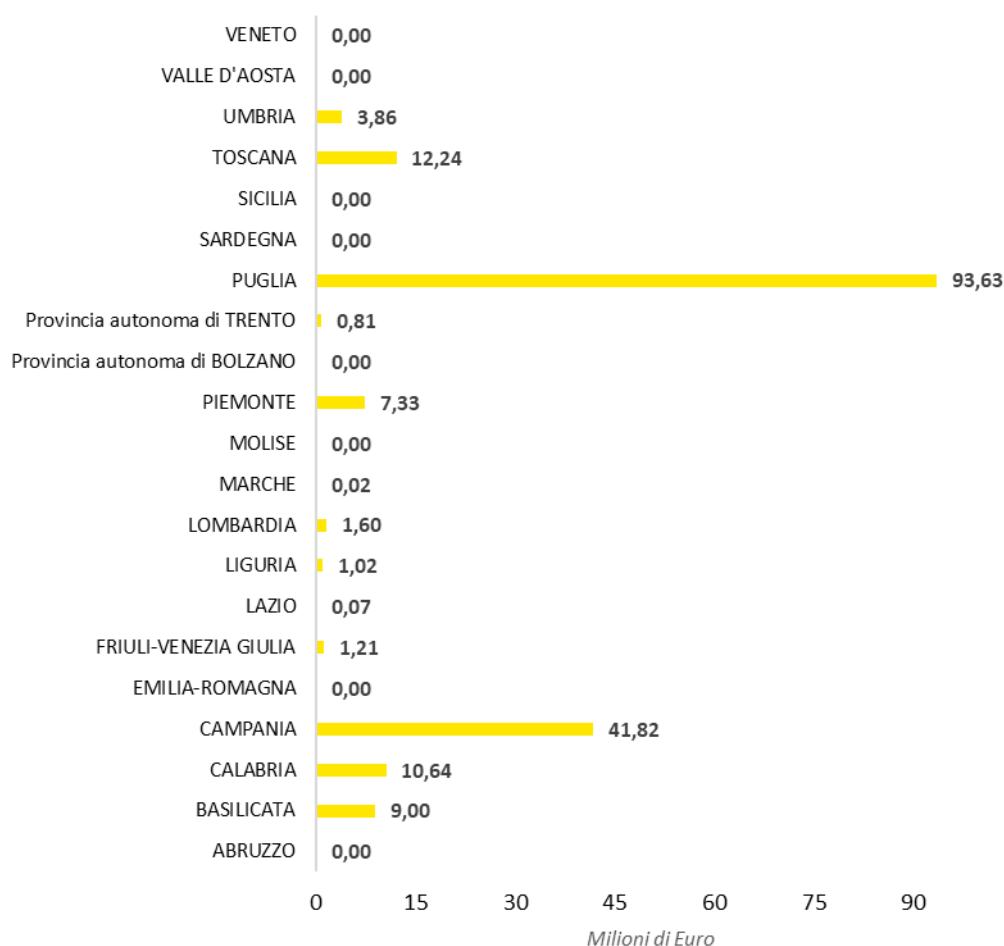


Figura 1.94: Corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma dei corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura nel quinquennio.

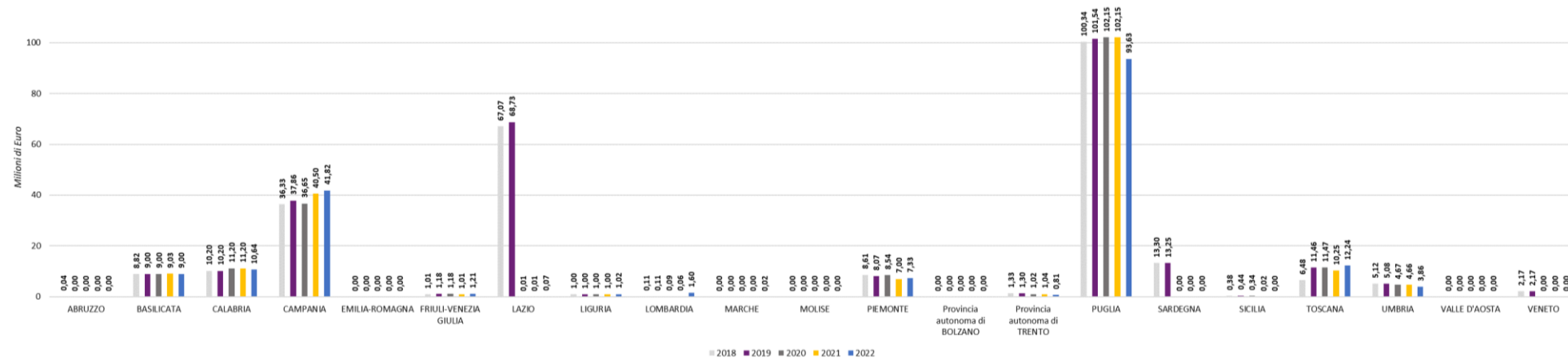


Figura 1.95: Corrispettivi per gestione infrastruttura per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

1.2.7 Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Ricavi da traffico totali**.

Il Trend nazionale dei **ricavi totali** (compresi gli altri ricavi) evidenzia un importante **decremento (-51,31%) tra il 2019 ed il 2020**, assestandosi sui **1,98 miliardi di Euro nel 2020** per poi registrare una **crescita di +51,04%**, attestandosi al valore di **3,65 miliardi di Euro nel 2022**.

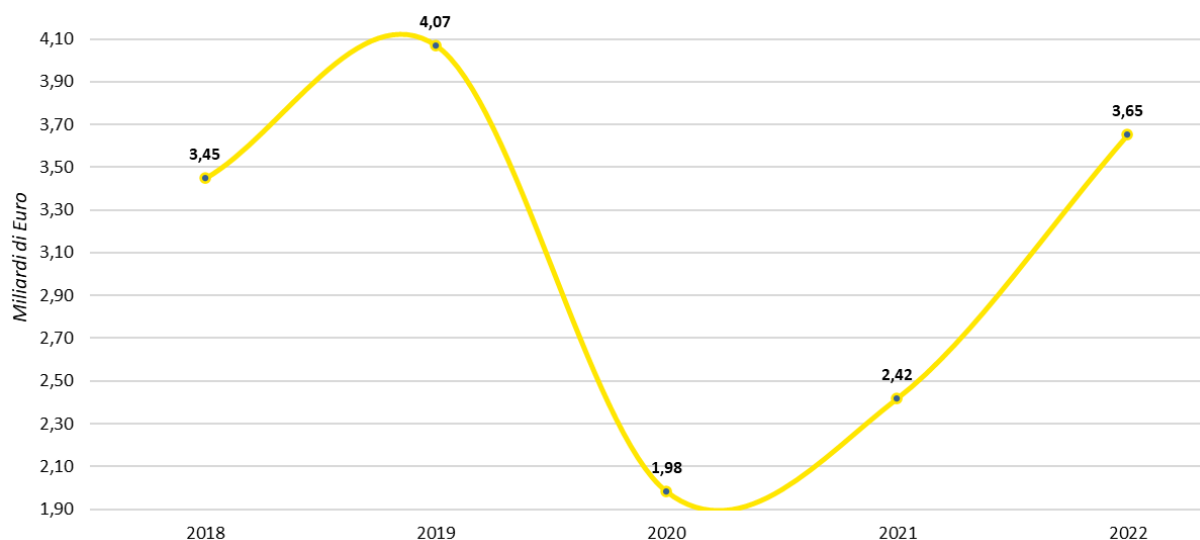


Figura 1.96: Trend nazionale dei Ricavi da traffico totali

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei ricavi totali (compresi gli altri ricavi) registrati nel quinquennio **2018-2022**.

Regione / Provincia autonoma	Ricavi da traffico (compresi altri ricavi)					Trend
	2018	2019	2020	2021	2022	
ABRUZZO	45.620.104,70 €	44.627.279,93 €	25.634.063,55 €	24.175.156,81 €	29.321.249,89 €	
BASILICATA	16.417.347,48 €	15.670.027,52 €	8.524.426,36 €	10.725.390,96 €	13.845.324,35 €	
CALABRIA	46.350.558,81 €	46.441.969,35 €	20.163.761,92 €	25.572.383,59 €	38.182.080,48 €	
CAMPANIA	218.386.235,39 €	230.667.347,48 €	113.061.006,50 €	137.281.217,51 €	282.359.020,77 €	
EMILIA-ROMAGNA	259.653.328,25 €	288.596.658,20 €	176.107.681,22 €	222.261.801,67 €	281.345.836,99 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	67.790.655,21 €	68.715.340,52 €	38.359.976,66 €	42.150.520,10 €	69.504.050,34 €	
LAZIO	510.042.955,25 €	524.212.491,50 €	238.655.898,50 €	265.250.791,85 €	392.859.039,66 €	
LIGURIA	170.260.865,81 €	175.630.097,64 €	98.036.282,45 €	117.432.620,50 €	154.067.264,57 €	
LOMBARDIA	543.988.583,37 €	1.014.490.498,64 €	455.744.682,09 €	571.451.123,01 €	829.991.204,41 €	
MARCHE	62.220.065,33 €	62.860.218,38 €	30.124.474,89 €	35.051.285,18 €	52.967.563,09 €	
MOLISE	7.826.939,47 €	8.370.521,54 €	4.123.160,88 €	4.916.645,72 €	6.801.974,82 €	
PIEMONTE	264.851.048,07 €	276.168.888,00 €	91.999.569,04 €	165.675.965,69 €	231.925.930,26 €	
PUGLIA	104.913.746,26 €	107.715.116,95 €	54.213.653,25 €	60.628.641,93 €	95.656.430,32 €	
SARDEGNA	62.039.369,30 €	56.882.978,46 €	30.821.834,61 €	41.247.250,74 €	48.431.957,99 €	
SICILIA	181.842.516,44 €	205.208.958,45 €	89.164.676,91 €	117.844.758,55 €	155.944.513,22 €	
TOSCANA	325.860.427,54 €	361.260.700,73 €	187.755.285,09 €	214.022.740,38 €	291.296.531,32 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	61.387.739,19 €	69.381.457,83 €	38.311.261,39 €	42.564.362,04 €	46.057.475,43 €	
Provincia autonoma di TRENTO	22.344.524,00 €	22.117.762,00 €	10.772.230,91 €	12.724.910,20 €	16.804.390,00 €	
UMBRIA	42.437.947,88 €	43.334.798,64 €	19.912.843,69 €	24.596.811,33 €	33.149.220,73 €	
VALLE D'AOSTA	5.666.222,27 €	7.142.008,00 €	2.042.786,74 €	3.979.031,00 €	6.465.204,70 €	
VENETO	427.036.864,58 €	439.917.164,08 €	246.900.694,48 €	276.605.881,10 €	423.647.357,02 €	
Totale complessivo	3.446.938.044,60 €	4.069.412.283,84 €	1.980.430.251,13 €	2.416.159.289,86 €	3.500.623.620,36 €	

Tabella 1.22: Dati dei ricavi totali per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi totali** registrati nel **2022**. Le regioni che hanno registrato i **ricavi totali più elevati** nel **2022** sono nell'ordine la **Lombardia (829,99 milioni di Euro)**, il **Veneto (423,65 milioni di Euro)** ed il **Lazio (392,86 milioni di Euro)**; in coda invece la **Basilicata (13,85 milioni di Euro)**, il **Molise (6,80 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (6,47 milioni di Euro)**.

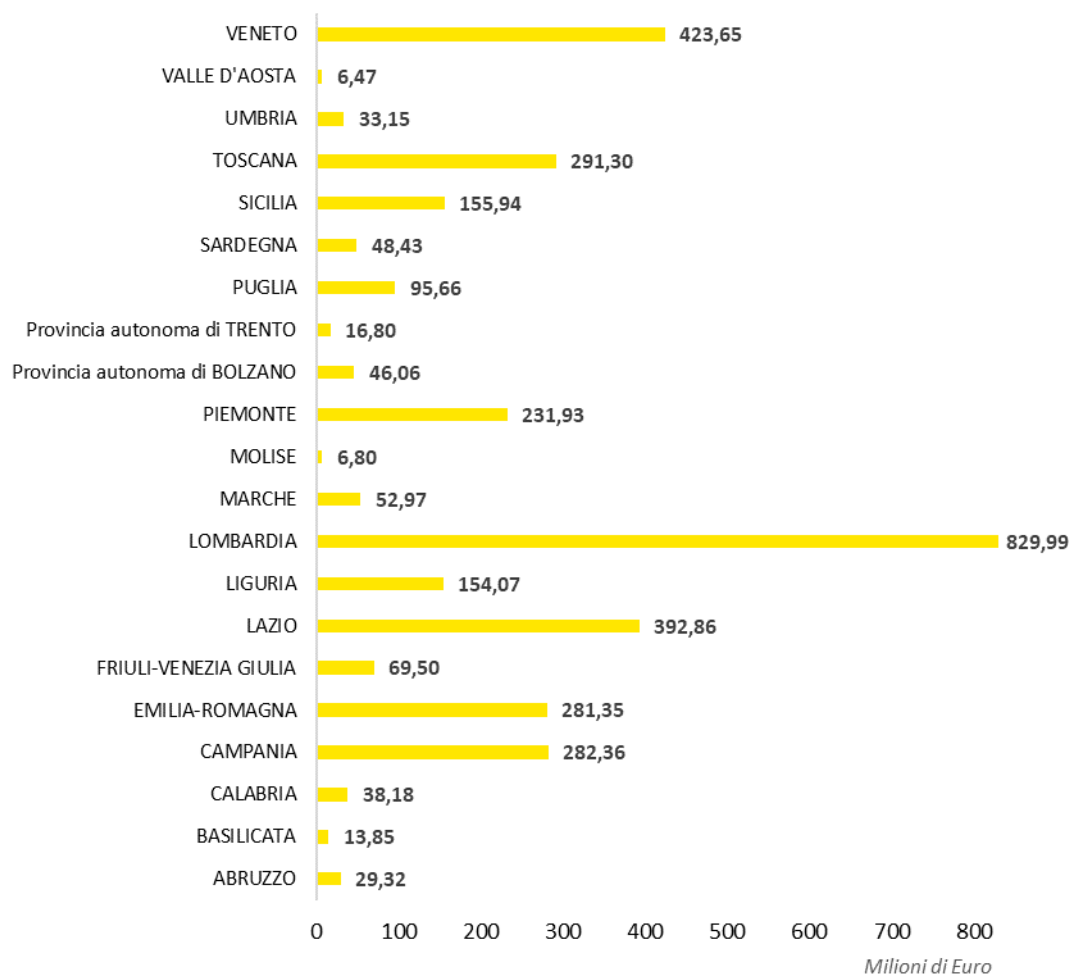


Figura 1.97: Ricavi da traffico per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi medi da traffico per abitante** registrati nel **2022 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della **normalizzazione** emerge come la regione **Liguria** sia quella con i ricavi totali per passeggero più elevati (**102,08 Euro per abitante**), davanti a **Veneto** (**87,39 Euro per abitante**) e **Provincia autonoma di Bolzano** (**86,47 Euro per abitante**).

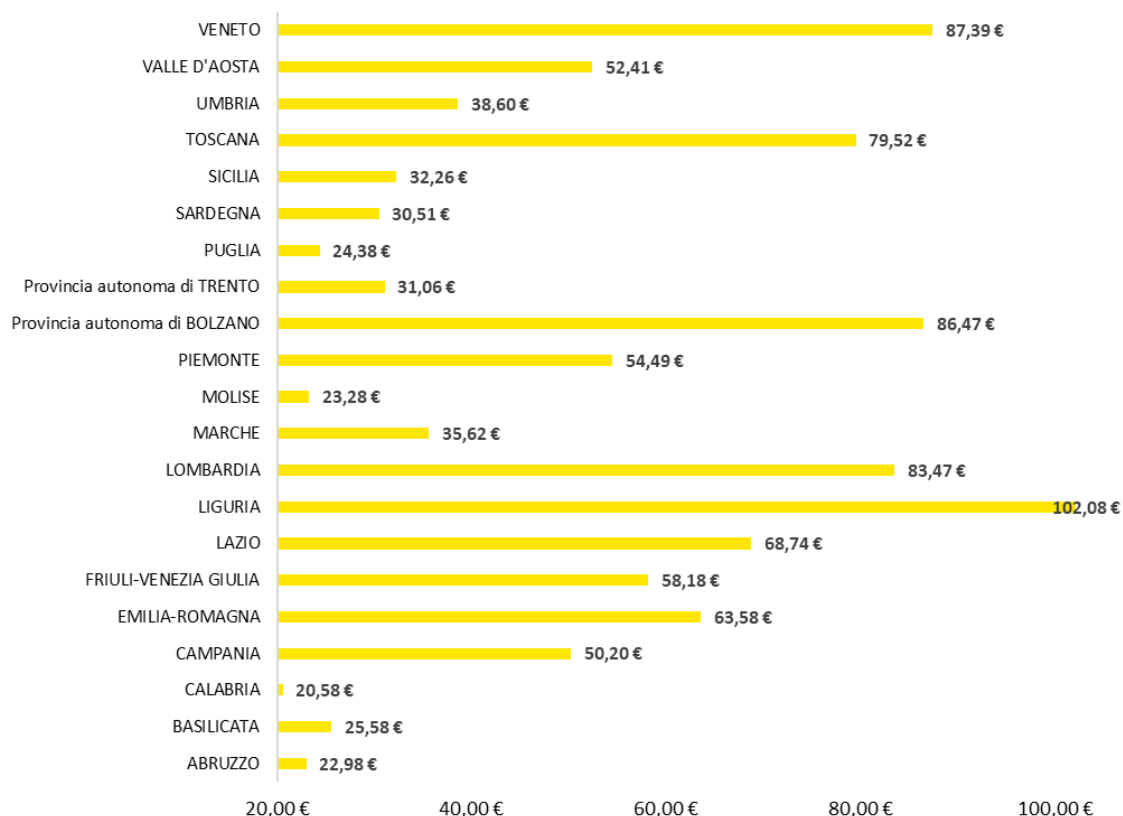


Figura 1.98: Ricavi medi da traffico per abitante per regione/provincia autonoma – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi medi da traffico per passeggero** registrati nel **2022 normalizzati** sulla base dei passeggeri trasportati. A seguito della **normalizzazione** emerge come la regione **Sicilia** sia quella con i ricavi totali per passeggero più elevati (**2,27 Euro per passeggero**), davanti a **Valle d'Aosta** (**1,66 Euro per passeggero**) e **Campania** (**1,38 Euro per passeggero**).

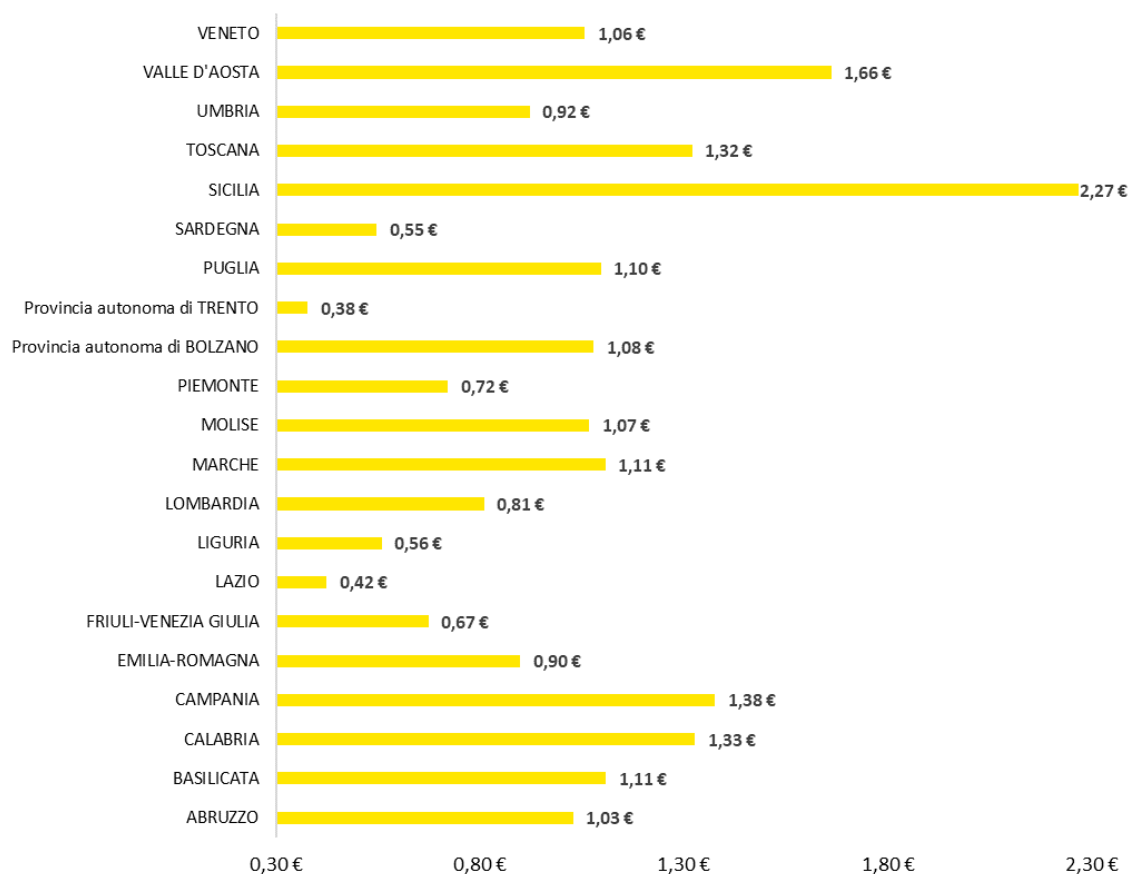


Figura 1.99: Ricavi medi da traffico per passeggero per regione/provincia autonoma – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati

Nei grafici seguenti è riportato il dettaglio per regione/provincia autonoma dei ricavi da traffico totali e la relativa normalizzazione sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente e sui dati di passeggeri trasportati nel quinquennio.

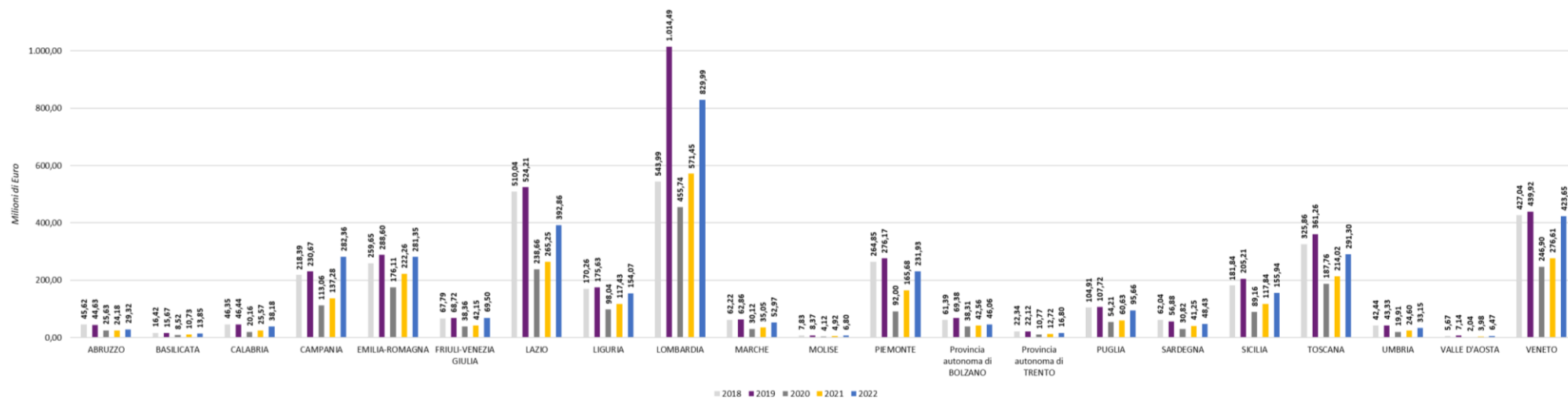


Figura 1.100: Ricavi da traffico per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio

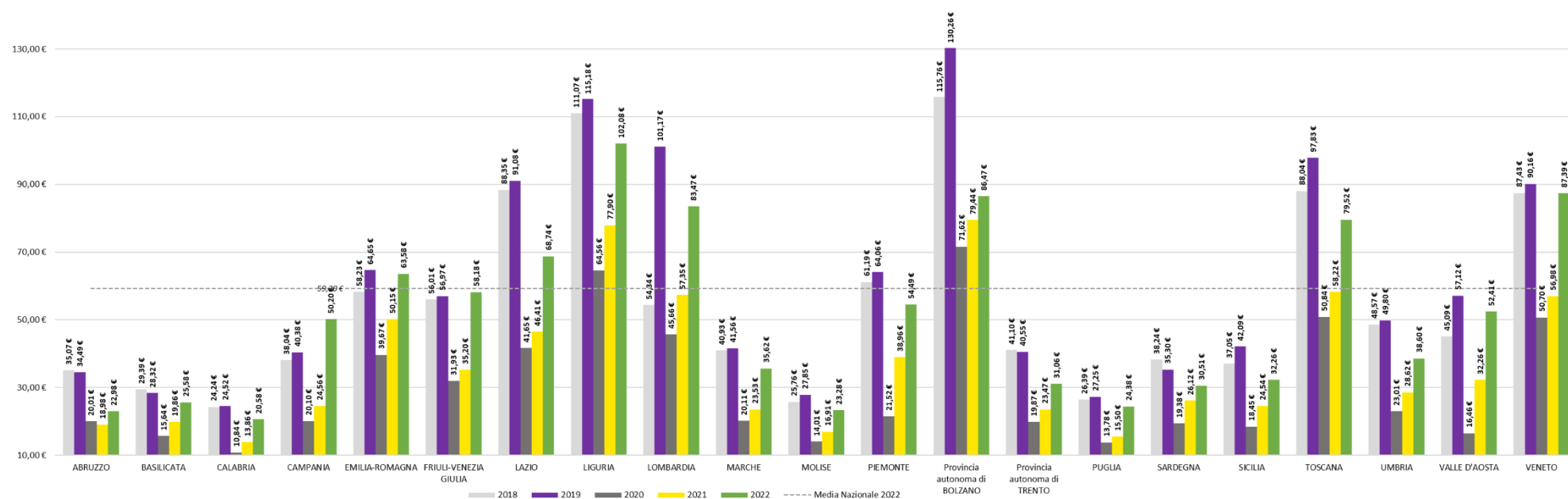


Figura 1.101: Ricavi medi da traffico per abitante per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

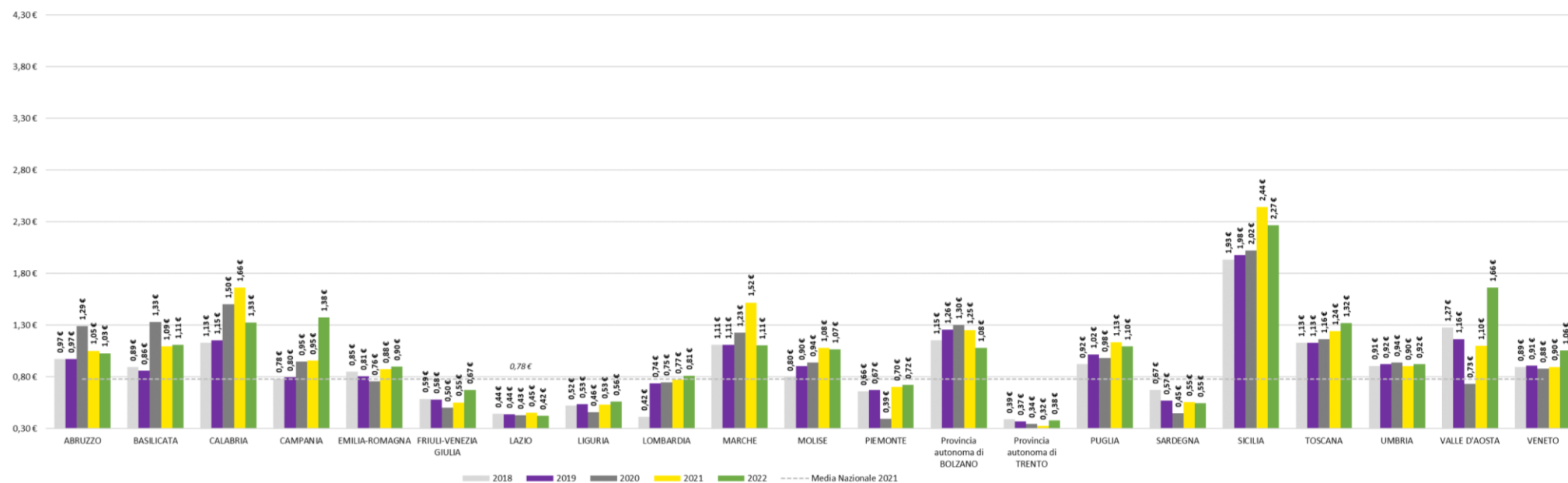


Figura 1.102: Ricavi medi da traffico per passeggero per regione/provincia autonoma con dettaglio quinquennio – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati



2. Focus su Città Metropolitane

Alla luce della crescente rilevanza delle Città Metropolitane nel contesto del trasporto pubblico locale, il presente capitolo costituisce un approfondimento relativo ai principali indicatori³ trasportistici per ciascuna realtà territoriale⁴.

Nell'ultimo biennio il numero totale di contratti attivi è in **lieve aumento**: da 339 nel 2020 a 346 nel 2022 (+2,06%).

CITTÀ METROPOLITANE	REGIONI	CONTRATTI ATTIVI				
		2018	2019	2020	2021	2022
Bari	Puglia	32	29	26	27	28
Bologna	Emilia-Romagna	3	3	4	5	9
Cagliari	Sardegna	16	17	16	16	15
Catania	Sicilia	21	24	17	17	13
Firenze	Toscana	14	11	17	15	19
Genova	Liguria	7	9	6	7	9
Messina	Sicilia	40	39	25	27	22
Milano	Lombardia	34	37	36	36	36
Napoli	Campania	49	58	53	49	52
Palermo	Sicilia	33	33	33	33	27
Reggio di Calabria	Calabria	5	5	5	5	5
Roma	Lazio	62	69	60	60	63
Torino	Piemonte	16	23	20	22	26
Venezia	Veneto	20	22	21	22	22
Totale		352	379	339	341	346

Tabella 2.1: Contratti TPL attivi nelle aree delle Città Metropolitane

La città metropolitana di **Roma (163,96 milioni)** si conferma quella con il valore maggiore di **BusKm percorsi** anche per l'annualità 2022 (-1,32% sull'annualità precedente); fanalino di coda risulta invece la città metropolitana di Messina (13,51 milioni).

Anche per le **CorsaMiglia percorse** la città metropolitana di **Venezia (2,65 milioni)** si conferma quella con il valore più alto (+18,98% rispetto al 2021).

Città Metropolitane	Regioni	BusKm	TrenoKm	CorsaMiglia	CorsaKm per funivia	BusKm filovia
Bari	Puglia	35.656.133,69	7.302.140,90	0,00	0,00	0,00
Bologna	Emilia-Romagna	36.836.590,08	20.042.596,52	0,00	0,00	1.593.408,09
Cagliari	Sardegna	22.234.645,80	2.192.261,87	0,00	0,00	786.928,00
Catania	Sicilia	14.976.960,63	1.329.659,24	0,00	0,00	0,00
Firenze	Toscana	35.816.190,64	8.286.474,04	0,00	0,00	0,00
Genova	Liguria	33.671.375,98	4.779.194,41	5.637,00	0,00	491.565,00
Messina	Sicilia	13.511.397,52	2.891.134,06	640.039,34	0,00	0,00
Milano	Lombardia	75.071.206,97	39.024.609,07	0,00	0,00	4.049.664,80
Napoli	Campania	38.378.435,78	8.786.740,13	365.124,86	31.111,00	719.965,00
Palermo	Sicilia	19.721.048,77	3.956.120,00	102.030,44	0,00	0,00
Reggio di Calabria	Calabria	15.690.178,52	2.732.398,11	0,00	0,00	0,00
Roma	Lazio	163.925.917,24	24.842.793,77	0,00	9,00	463.934,00
Torino	Piemonte	56.663.614,69	15.186.587,85	0,00	0,00	0,00
Venezia	Veneto	33.637.235,92	6.265.759,18	2.648.678,99	0,00	0,00
TOTALE		595.790.932,22	147.618.469,14	3.761.510,64	31.120,00	8.105.464,88

Tabella 2.2: Indicatori trasportistici aggregati per Città Metropolitana

³ Per l'indicatore **TrenoKm effettuati** non è attualmente possibile estrapolare dati provinciali attendibili per la **Regione Emilia-Romagna** a causa della "semplificazione" che l'azienda **Trenitalia Tper s.c.a.r.l.**, titolare dal 2022 di un affidamento distribuito su tutto il territorio regionale, ha commesso nel caricamento dei dati, localizzando sistematicamente i servizi effettuati nel solo capoluogo di regione. La criticità è in corso di risoluzione.

⁴ Si precisa che con l'espressione "città metropolitana" ci si riferisce all'intera area provinciale

3. La Piattaforma informatica a supporto dell'Osservatorio Nazionale

3.1 La Piattaforma, funzionalità e caratteristiche tecniche

Realizzata a partire dal febbraio 2015 al fine di superare la precedente modalità di acquisizione e gestione dei dati relativi al trasporto pubblico locale tramite file in formato Excel, la piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale, attualmente disponibile attraverso il Portale dell'Automobilista, costituisce un punto di riferimento per lo studio e l'analisi del settore a livello nazionale. Nel corso degli anni, come ben delineato anche dal *paragrafo 3.2*, l'Osservatorio ha inteso la piattaforma come uno strumento in continua evoluzione e ampliamento, capace di adattarsi alle diverse esigenze emergenti dell'Amministrazione grazie a nuove funzionalità o modifiche evolutive di quelle già esistenti.

La Piattaforma è attualmente collegata ad una banca dati che raccoglie tutte le informazioni (anagrafiche, trasportistiche ed economico-finanziarie) relative al trasporto pubblico locale dettagliate a livello nazionale e locale.

La piattaforma prevede cinque tipologie di attori:

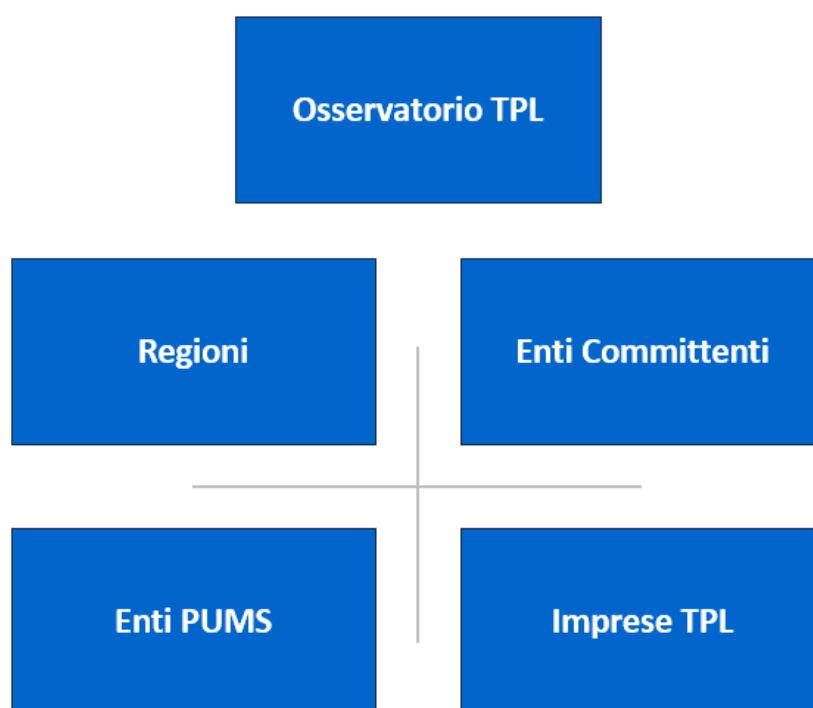


Figura 3.1: Tipologie di utenze piattaforma dell'Osservatorio TPL

A partire dal Marzo 2017 la piattaforma informatica, già accessibile all'**Osservatorio** per il monitoraggio del settore, alle **imprese titolari** di contratti di servizio per l'inserimento dei dati di consuntivo ed ai referenti di **regioni** e **province autonome** per la verifica ed il consolidamento dei

dati inseriti, è stata estesa anche ai referenti di tutti gli **enti committenti** (regioni, province, comuni ed altri enti), al fine di rendere più agevole ed efficace il governo ed il monitoraggio del settore tramite la gestione diretta dei contratti di competenza.

Sono state estese quindi a tutti gli enti committenti le seguenti funzionalità:

- gestione dell'anagrafica delle imprese titolari di contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- gestione dell'anagrafica dei contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale, per ciascuno dei quali è possibile verificare la composizione societaria dell'impresa titolare e la presenza di eventuali soggetti amministratori di tariffazione integrata. Tale funzionalità necessita dell'aggiornamento dei contratti presenti in banca dati, condizione necessaria per effettuare la rilevazione dei dati trasportistici ed economico-finanziari;
- monitoraggio dello stato di inserimento dei dati e delle relative certificazioni da parte delle imprese;
- censimento dei dati relativi a piani urbani della mobilità e della mobilità sostenibile, contribuzioni, investimenti etc.;
- estrazione dei dati tramite specifica reportistica in formato Excel al fine di agevolare la consultazione e le analisi di competenza;
- inserimento, a partire dall'annualità 2018, dei valori relativi ai *proventi gross-cost*.

Ulteriore funzionalità sviluppata nel corso del 2021 è quella riguardante il censimento e successivo monitoraggio dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (**PUMS**) attraverso la creazione di una nuova tipologia di Utenza, denominata Ente PUMS. Il Decreto n.397/2017 e s.m.i. recante *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"* ha infatti stabilito, in merito al monitoraggio degli indicatori relativi ai macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS, la valutazione del grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale. Pertanto, all'interno del portale è stata predisposta una sezione dedicata dove ogni Ente Locale, oltre ad inserire le informazioni sul Piano, inserisce periodicamente i valori del monitoraggio degli indicatori minimi obbligatori. Il monitoraggio dei progressi fatti dai diversi Enti Locale potrà aiutare a comprendere meglio l'andamento a livello nazionale e quindi i target su alcuni obiettivi fissati in sede internazionale e recepiti dall'Italia.

3.2 Le evoluzioni della Piattaforma

Nell'ambito di una costante evoluzione degli strumenti a supporto dell'Osservatorio, nel Marzo 2024 si è conclusa la stesura della documentazione funzionale relativa alla re-ingegnerizzazione della piattaforma informatica al fine di garantire continuità alle attività istituzionali dell'Osservatorio (tra cui il monitoraggio di circa 750 imprese e 600 Enti Committenti titolari di contratti di TPL ed il calcolo annuale del riparto del Fondo Nazionale TPL di circa 5 miliardi di euro) ed estendere il raggio di azione dell'Osservatorio, qualificandone il sistema informativo quale strumento di lavoro condiviso tra Stato, Regioni, Enti ed imprese migliorando l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'attività di tutti i soggetti interessati.

La fase progettuale ha visto coinvolti, oltre alle diverse divisioni del Ministero, anche molti dei portatori di interesse esterni, tra i quali spiccano Regioni ed Imprese, al fine di elaborare un qua-

dro capace di cogliere tutti le criticità presenti all'interno della piattaforma esistente ed al contempo raccogliere proposte di miglioramento in relazione alle funzionalità attualmente disponibili.

La **re-ingegnerizzazione** della piattaforma dell'Osservatorio ha riguardato principalmente i seguenti tre macro-ambiti:

- **Evoluzione del modulo di raccolta e gestione dati economici e trasportistici**, i cui obiettivi sono di seguito riportati:
 - Arricchire il patrimonio informativo a disposizione dell'Osservatorio ed adeguare il modello dati agli standard del settore.
 - Facilitare il caricamento dei dati contrattualistici in piattaforma da parte delle Regioni/Enti Committenti evitando, ove possibile, il caricamento manuale.
 - Facilitare il caricamento dei dati trasportistici in piattaforma da parte delle Imprese evitando, ove possibile, il caricamento manuale.
 - Semplificare e migliorare il processo di controllo e validazione dei dati immessi dalle Imprese da parte di Enti/Regioni.
 - Implementare all'interno della piattaforma l'algoritmo di ripartizione del Fondo Nazionale del Trasporto Pubblico Locale.
 - Implementare un modulo dinamico di generazione di campagne di rilevazione dati e/o questionari.
- **Progettazione del modulo di monitoraggio degli investimenti**, il cui obiettivo è quello di consentire all'Amministrazione il costante monitoraggio dello stato di avanzamento amministrativo, economico e progettuale di tutti gli interventi finanziati (interamente o per quota parte) dal Ministero e di competenza delle Divisioni della Direzione Generale TPL.
- **Progettazione dei cruscotti di monitoraggio**, il cui obiettivo è quello di fornire all'Amministrazione cruscotti di monitoraggio dinamici che consentano, attraverso l'impiego di tabelle e rappresentazioni grafiche aggiornate in tempo reale, un costante tracciamento di quanto in corso, sia relativamente alle campagne di rilevazione dati che agli interventi finanziati dal Ministero.

Coerentemente con un approccio olistico alla reingegnerizzazione della piattaforma, alla fase di studio e progettazione funzionale ha fatto seguito un'attività di analisi e progettazione dell'**User Experience (UX)** e **User Interface (UI)** nel rispetto di quanto definito dalle linee guida dell'Agenzia per l'Italia Digitale (Agid) per i servizi digitali della Pubblica Amministrazione.

4. Evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)

4.1 Inquadramento normativo

Il D.M. n. 397/2017, *“Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”*, ha imposto la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (P.U.M.S.) alle città metropolitane ed ai Comuni con popolazione maggiore di 100.000 abitanti al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro, tram.

Il decreto definisce il PUMS “uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città Metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”.

Con Decreto n° 396/2019 sono state apportate alcune modifiche al D.M. n° 397/2017, in particolare l’obbligo di procedere alla definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, è diventata condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane.

Con tale decreto sono state anche apportate alcune modifiche agli indicatori obbligatori per il monitoraggio dei PUMS, già definitivi nel DM 397/2017.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 gennaio 2021, n. 29, sono stati nuovamente estesi i termini temporali per la predisposizione e adozione dei PUMS: al 4 aprile 2021 per le città metropolitane, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e, al 4 agosto 2021, per quelle amministrazioni che hanno assunto impegni giuridicamente vincolanti in merito alle procedure di predisposizione e adozione dei PUMS.

Con DM n° 444 del 12/11/21, dal 1° gennaio 2023, l’adozione dei PUMS diventa requisito indispensabile per l’accesso ai finanziamenti sia del TRM che della ciclabilità. Per tutto il 2022 l’adozione dei PUMS è stato comunque considerato elemento premiale nell’eventuale riparto delle risorse relativo al TRM e alle ciclovie.

Con il Decreto 397/2017, la piattaforma dell’Osservatorio per le politiche del TPL viene individuata come sistema di monitoraggio e verifica dell’adozione dei PUMS da parte degli enti locali. Infatti è previsto che gli enti tenuti all’adozione del PUMS predispongano, un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti, tenendo conto degli indicatori obbligatori indicati e che i dati relativi al monitoraggio di tali indicatori siano inviati all’Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale che, biennialmente, nell’ambito della relazione prevista dall’articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n.

244, informa le Camere in merito allo stato di adozione dei PUMS ed agli effetti dagli stessi prodotti sull'intero territorio nazionale.

4.2 Stato di attuazione dei PUMS

Per quanto attiene la ricognizione circa l'adozione del PUMS, effettuata tramite la piattaforma dell'Osservatorio, si rileva che alla data del 10 aprile 2024 la situazione da tabella seguente:

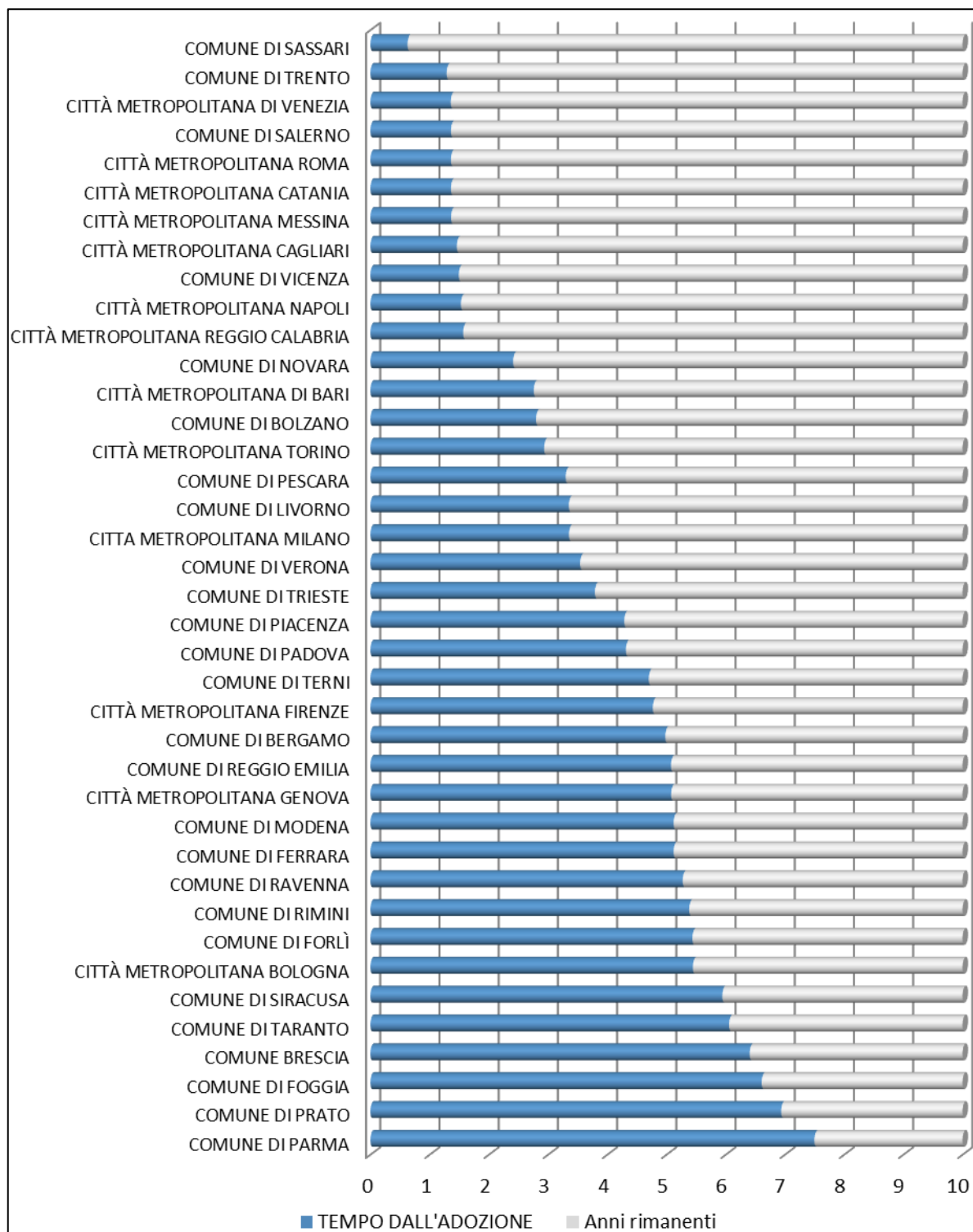


Figura 4.1: Rappresentazione età media dei PUMS

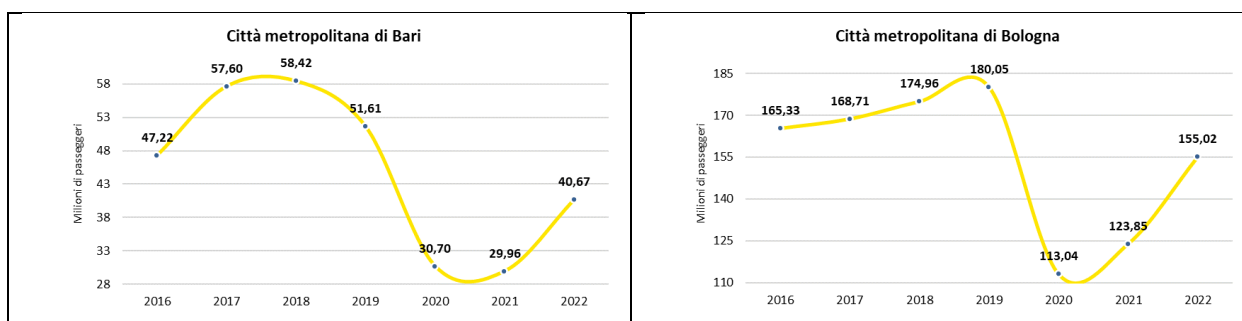
Per quanto attiene l'acquisizione dei dati del monitoraggio biennale degli indicatori obbligatori tramite la Piattaforma, l'inserimento dei dati, per quanto obbligo normativo, non è condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali. Di seguito l'elenco degli enti che popolano tale parte della piattaforma:

- Città metropolitana di Bologna
- Città metropolitana di Firenze
- Città metropolitana di Genova
- Comune di Brescia
- Comune di Verona
- Comune di Terni
- Comune di Prato
- Comune di Reggio nell'Emilia
- Comune di Siracusa
- Comune di Trieste
- Comune di Taranto
- Comune di Novara
- Comune di Bergamo

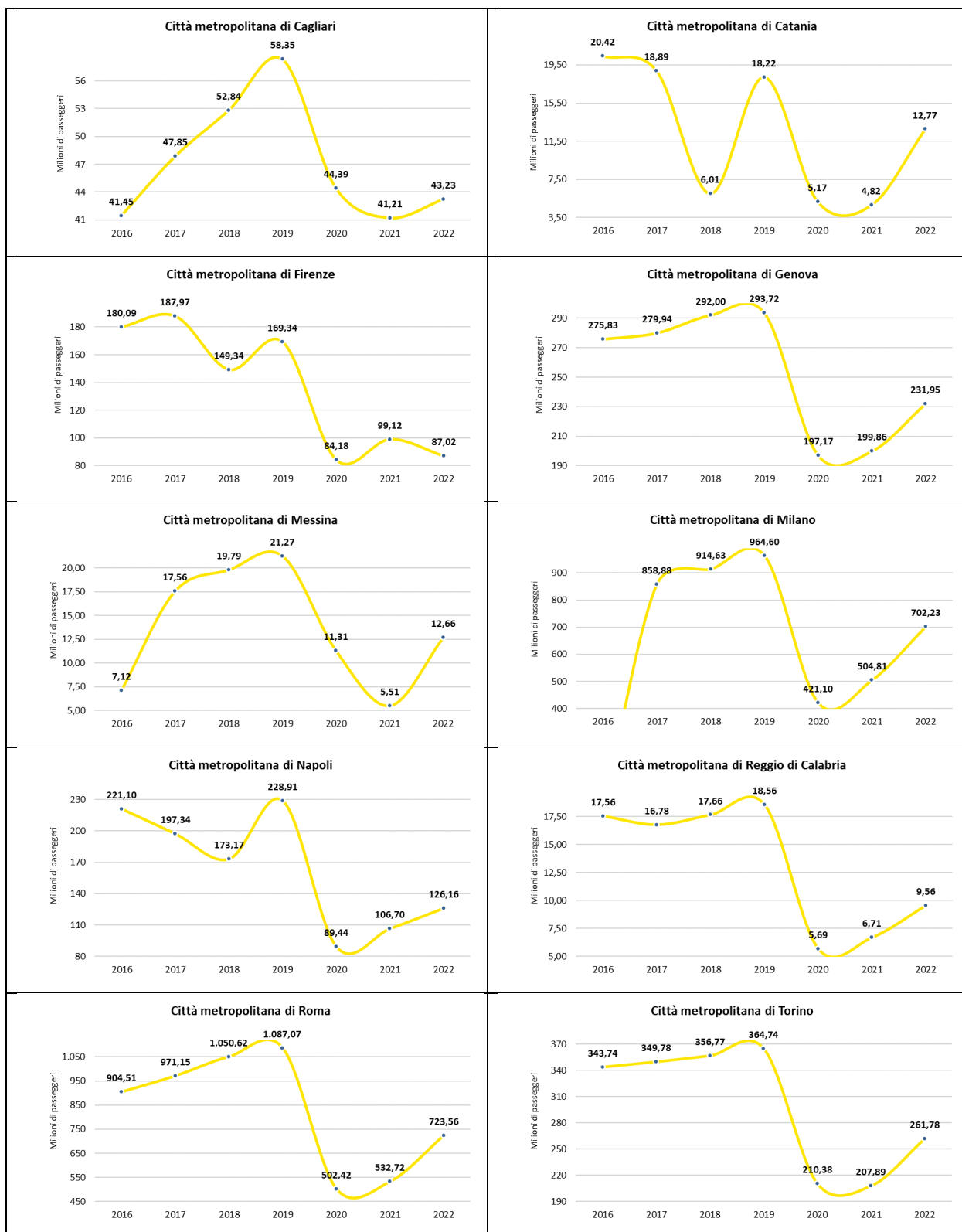
Al fine di fornire la panoramica del raggiungimento dell'obiettivo misurabile attraverso l'*indicatore 1 – "Aumento passeggeri trasportati"*, poiché tale dato è presente e monitorato anche nella Piattaforma dell'Osservatorio⁵, se ne riporta per ogni amministrazione che ha confermato di aver adottato un PUMS il grafico dell'andamento a partire dall'annualità 2016.

I grafici dei **Comuni di Forlì e Bolzano** non sono inclusi nella figura seguente poiché, nonostante le amministrazioni abbiano confermato l'adozione di un PUMS, le relative informazioni trasportistiche non sono disponibili con capillarità comunale per nessuna delle annualità esaminate. I grafici riferiti invece alla **Città Metropolitana di Milano** e ai **Comuni di Padova, Parma, Rimini, Sassari e Trieste** sono riportati nonostante i dati sui passeggeri siano disponibili soltanto per le annualità più recenti.

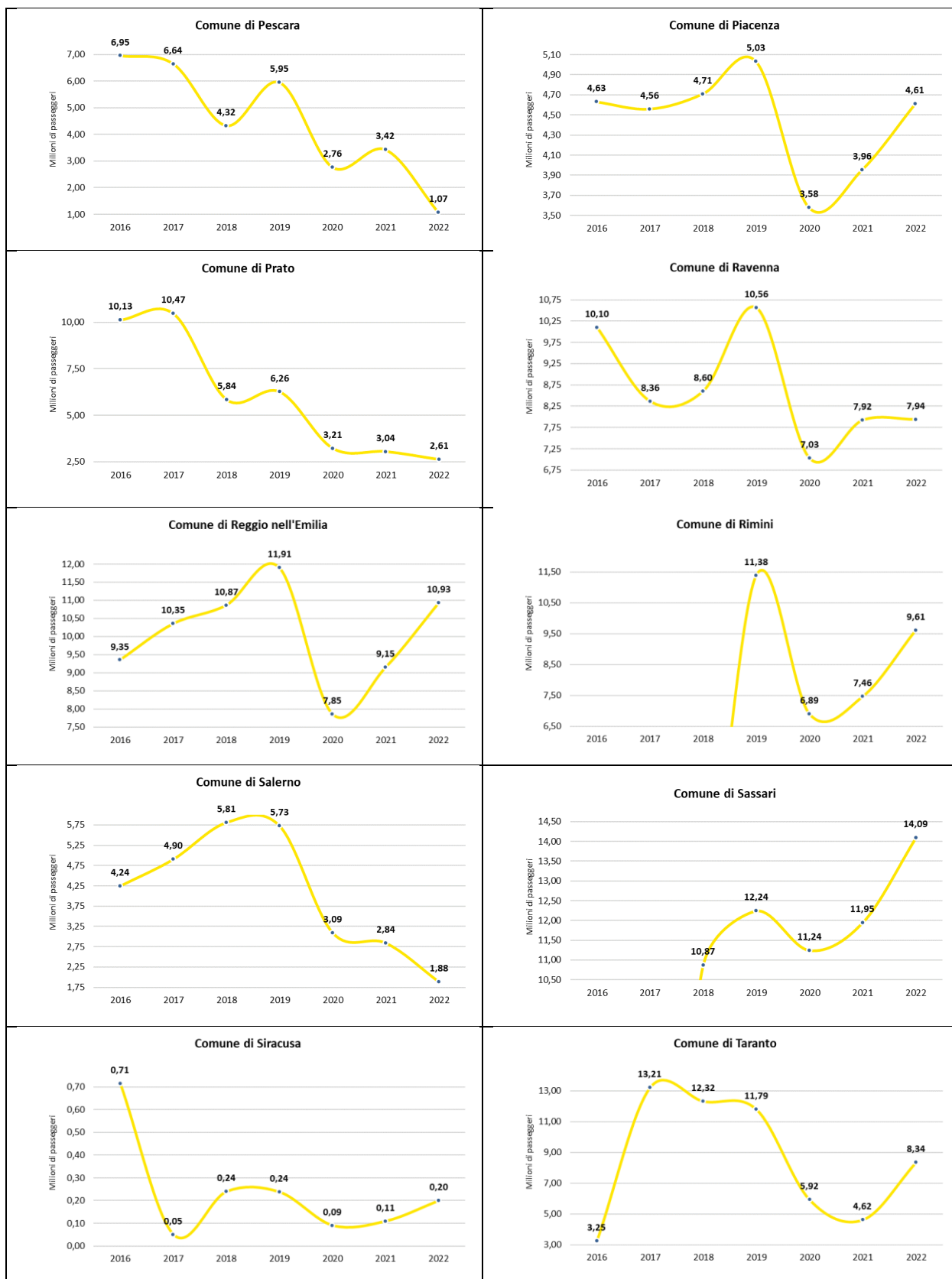
La **Città Metropolitana di Palermo** ed il **Comune di Monza**, invece, non sono ancora dotate di PUMS.



⁵ È stato necessario intervenire extra-sistema sui dati caricati e certificati negli anni dalle aziende **Autolinee Toscane spa** ed **ONE scrl** per i **Comuni di Livorno e Prato** a causa di evidenti errori di interpretazione commessi nel caricamento dei dati di localizzazione dei capoluoghi di provincia. La criticità è in corso di risoluzione.







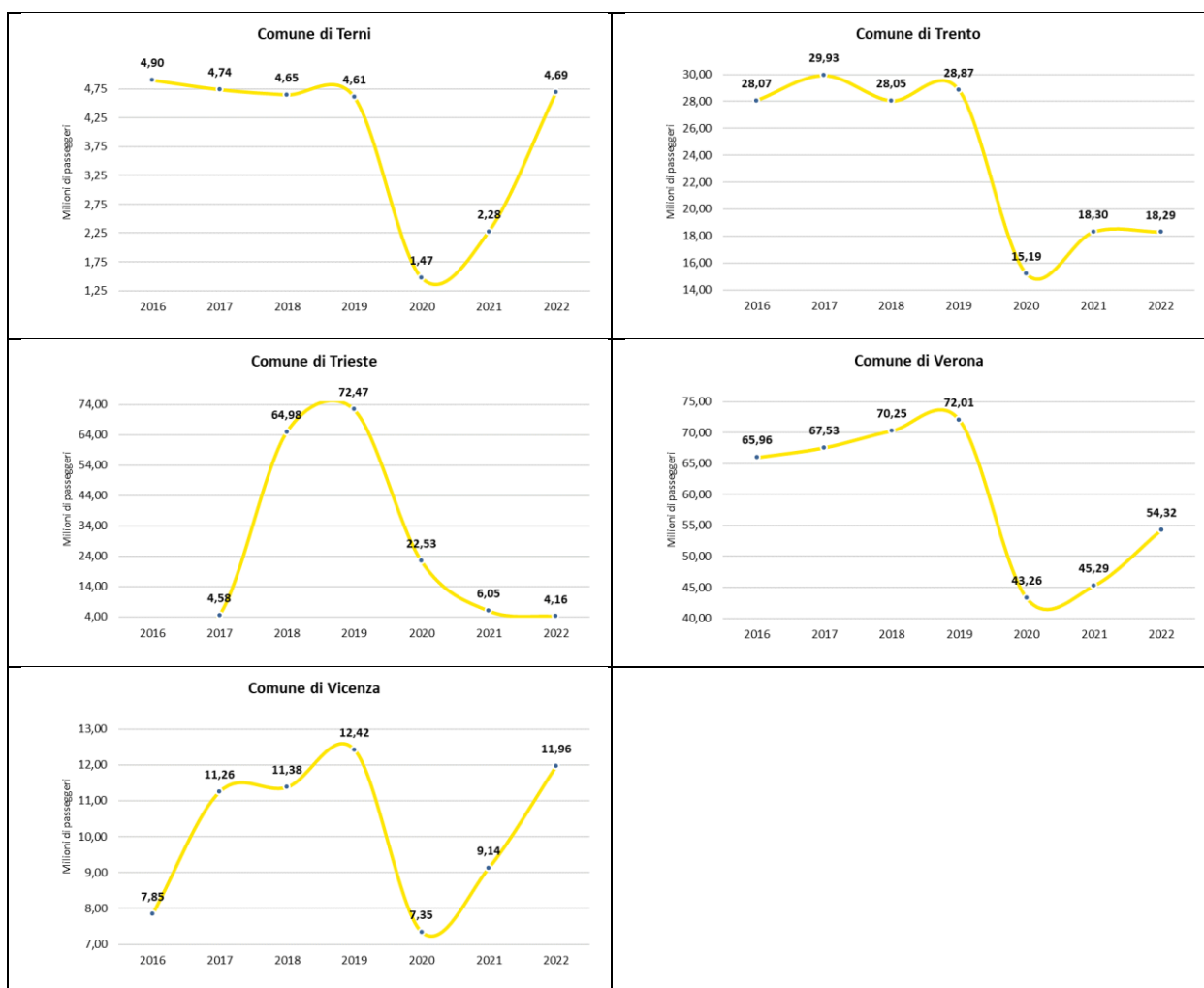


Figura 4.2: Passeggeri trasportati per territorio di appartenenza

4.2.1 Valutazione dei PUMS

Il Tavolo Tecnico interministeriale di monitoraggio dei PUMS previsto dall'articolo 4 comma 4 del DM n° 397/2017, di cui fanno parte il MIT, il MASE, il MEF, il MIMIT, il Ministero del Turismo, l'ANCI e le Regioni, sta, inoltre, procedendo al monitoraggio della redazione dei P.U.M.S. nonché alla valutazione degli stessi.

Da tale attività è emerso che circa il **90%** dei **comuni superiori ai 100.000 abitanti** e l'**86%** delle città metropolitane ha **redatto e inviato il proprio PUMS** per la valutazione (dato marzo 2024).

Nell'ambito del Tavolo Tecnico interministeriale di monitoraggio previsto dall'art. 4 comma 4 del DM 397/2017, di cui fanno parte oltre al MIT, il Ministero dell'Ambiente, il MEF, il Ministero delle imprese e del Made in Italy, il Ministero del Turismo, l'ANCI e le Regioni, alla valutazione dei PUMS inviati dagli Enti locali (si è proceduto alla valutazione anche dei PUMS di Comuni Capoluogo).

PUMS	Presentati	Mancanti	Valutati	Da Valutare	Totali
Comuni con popolazione > 100.000 abitanti	26	3	24	2	29
Città Metropolitane	12	2	11	1	14
Totale	38	5	35	3	43

Tabella 4.1: PUMS presentati distinti per Enti locali

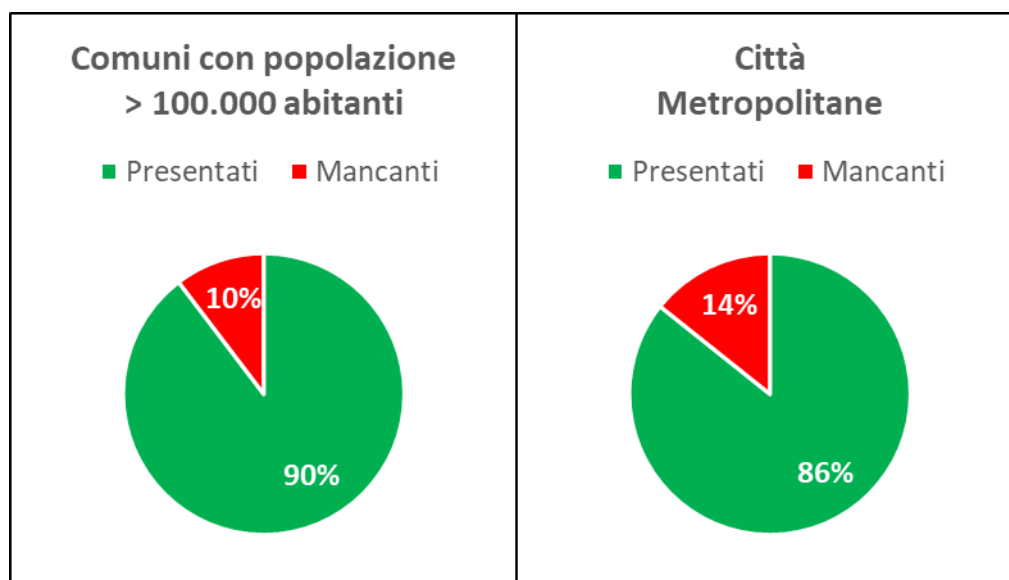


Figura 4.3: Rappresentazione percentuale dei PUMS sottoposti a valutazione

Dei PUMS valutati il 69% di questi è coerente con le linee guida:

- Comuni superiori ai 100.000 abitanti - 62%
- Città metropolitane - 82%.

PUMS	Valutati	Coerenti	Non coerenti
Comuni con popolazione > 100.000 abitanti	24	15	9
Città Metropolitane	11	9	2
Totale	35	24	11

Tabella 4.2: Valutazione dei PUMS- Stato dell'arte (marzo 2024)

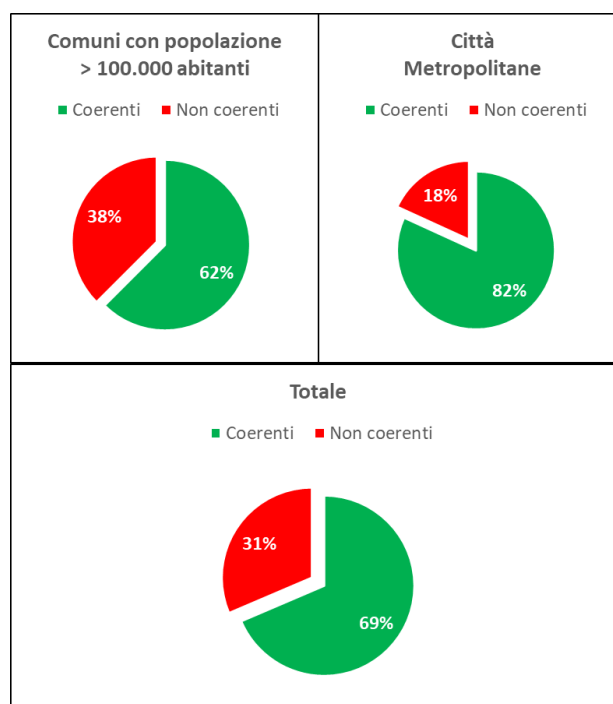


Figura 4.4: Risultati percentuali inerenti alla validità dei PUMS presentati

Per aiutare gli enti nella redazione/aggiornamento dei PUMS è stato predisposto un Vademecum dei PUMS.

4.2.2 Il Vademecum dei PUMS

La Dg del Trasporto pubblico locale, in collaborazione con il Politecnico di Milano e la Struttura tecnica di missione del MIT, ha predisposto un Vademecum per la redazione dei PUMS.

Tale documento si configura come un manuale operativo a supporto degli Enti che devono ancora concludere la redazione o vogliono aggiornarne i contenuti del PUMS, descrivendo in maniera più approfondita i passi procedurali necessari per la redazione dei PUMS, in conformità alle linee guida italiane ed europee.

Il Vademecum è stato condiviso con il Tavolo Tecnico PUMS e pubblicato sul sito istituzionale del Ministero all'indirizzo: <https://www.mit.gov.it/documentazione/vademecum-per-la-redazione-del-piano-urbano-di-mobilita-sostenibile-pums>.

È stato inoltre predisposto nell'anno 2023 dal Tavolo Tecnico PUMS un documento denominato Indirizzi Operativi per i PUMS per i Comuni tra i 50.000 ed i 100.000 abitanti, che tiene conto della necessità di bilanciare:

- da un lato, il massimo rispetto dei principi generali stabiliti dal D.M.397/2017 e dalle Linee guida europee;
- dall'altro, la necessità di semplificazione di alcuni passi procedurali previsti dal D.M.397/2017, tenuto conto delle caratteristiche specifiche di questi e dell'onerosità, in termini di tempi e competenze, di tali passi.

4.2.3 Le linee guida per la redazione e l'implementazione del piano per gli spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

Con il Decreto direttoriale n° 209 del 04/08/2021 della Direzione Generale per il TPL, di concerto con Direzione Generale per il Clima, l'energia e l'aria del Ministero del MASE sono state approvate le linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani di spostamento casa-lavoro previsti dall'articolo 3 comma 5 del Decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021.

La predisposizione dei PSCL è un elemento essenziale verso l'adozione sempre più diffusa di iniziative di mobilità sostenibile volte, in particolare, alla razionalizzazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro con conseguente riduzione degli spostamenti individuali con veicoli privati.

I PSCL sono finalizzati, altresì, a una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico locale, a realizzare un coordinamento tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano.

4.2.4 Il Tavolo Tecnico Sul Mobility Management

Il tavolo tecnico sul mobility management è stato istituito con Decreto n. 231 del 22 luglio 2022. Tale tavolo è costituito dai rappresentanti del MIT, del MASE, dell'ANCI, delle città metropolitane e di città di grandi e medie dimensioni ed ha tra i suoi compiti:

- quello di consolidare la rete dei mobility manager d'area, proporre eventuali modifiche al decreto interministeriale n.179/2021 o indicazioni per nuove proposte normative;
- proporre analisi e studi relativi alle attività di mobility management a livello urbano e metropolitano, supportare il ruolo del mobility manager d'area nella definizione e implementazione delle politiche di mobilità locale sostenibile.

Il tavolo ha elaborato un documento denominato "*Indirizzi operativi per le attività dei Mobility Manager d'Area*" per supportare i mobility manager di area nell'attuazione dei compiti loro assegnati dal decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 12 maggio 2021, n. 179.

4.2.5 Evoluzione della piattaforma PUMS

L'Articolo 8 del D.L. n. 68 del 16 giugno 2022 ha dotato di nuove competenze l'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile prevedendo, inoltre, che le nuove funzioni forniscano dei modelli per l'elaborazione di dati trasportistici ed economici del settore per la programmazione, la pianificazione, il monitoraggio degli investimenti, il mobility management e il monitoraggio periodico dell'attuazione dei PUMS, condivisi e messi a disposizione di tutti i soggetti istituzionalmente competenti nello svolgimento di tali attività.

Pertanto, è allo studio l'evoluzione dell'Osservatorio verso una piattaforma di integrazione ed elaborazione dei dati su cui si possano implementare servizi in funzione delle evoluzioni normative aggiornamento la parte relativa ai PUMS ed introducendo anche una parte relativa al mobility management che possa facilitare il compito dei mobility manager di area, aziendali e scolastici.



4.3 Attuale composizione del parco mezzi circolante italiano adibito a TPL su gomma

4.3.1 Parco mezzi su gomma adibito al TPL circolanti al 15/01/2024

Il parco autobus circolante adibito al TPL, al 15/01/2024, è costituito da **42.381 mezzi (M2 e M3)**. La stragrande maggioranza dei mezzi, circa l'84%, sono ad alimentazione diesel e benzina o bifuel. Oltre il 75,63% dei mezzi circolanti è di classe ambientale euro 5 ed euro 6 o elettrico.

Rimane tuttavia una **percentuale consistente**, pari al **24,37%** (al 2018 la percentuale era pari al 49,75%), di autobus circolanti ante **euro 4** e quindi **molto inquinanti**. In **crescita** anche la **percentuale di elettrici**.

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	ELETTRICO	TOTALE	%
GASOLIO+BENZINA+ BIFUEL	8	15	1.288	6.797	2.147	9.070	16.145		35.470	83,69%
METANO+ GPL				24	47	1.933	2.452		4.456	10,51%
IBRIDO							1.413		1.413	3,33%
ELETTRICO								1.042	1.042	2,46%
TOTALE	8	15	1.288	6.821	2.194	11.003	20.010	1.042	42.381	
%	0,02%	0,04%	3,04%	16,09%	5,18%	25,96%	47,21%	2,46%		

Tabella 4.3: Segmentazione del parco autobus adibito a TPL distinto per tipo di alimentazione

Data estrazione	BENZINA+ BIFUEL	%rispetto al totale del parco circolante	METANO+ GPL	%rispetto al totale del parco circolante	IBRIDO	%rispetto al totale del parco circolante	Elettrico	%rispetto al totale del parco circolante	TOTALE
08/10/2018	39.215	91,63%	3.365	7,86%	39	0,09%	179	0,42%	42.798
23/11/2019	38551	90,43%	3.570	8,37%	268	0,63%	244	0,57%	42.633
20/11/2020	37.715	89,79%	3.607	8,59%	379	0,90%	302	0,72%	42.003
01/10/2021	38.379	89,99%	3.789	8,88%	480	1,13%	0	0,00%	42.648
30/09/2022	37.841	88,00%	3.880	9,02%	659	1,53%	621	1,44%	43.001
13/02/2023	36.387	87,39%	3.905	9,38%	724	1,74%	623	1,50%	41.639
15/01/2024	35.470	83,69%	4.456	10,51%	1.413	3,33%	1.042	2,46%	42.381
differenza 2018-2024	-3.745	-7,94%	+1.091	+2,65%	+1.374	+3,24%	+863	+2,04%	-1.159

Tabella 4.4: Segmentazione del parco autobus adibito a TPL distinto per tipo di alimentazione e dettaglio estrazioni precedenti

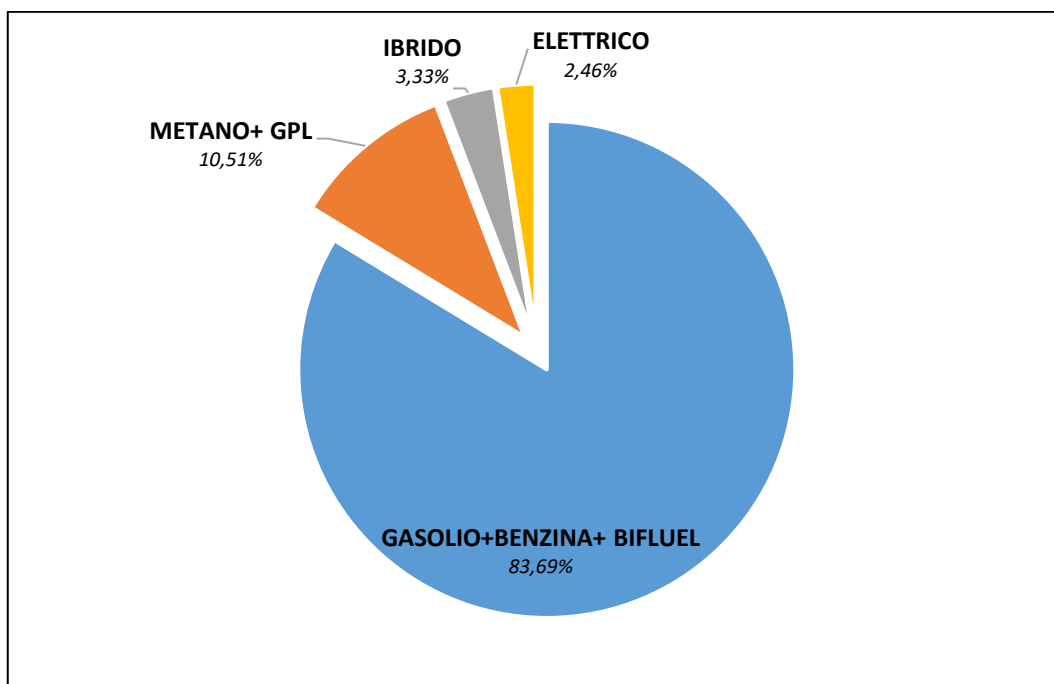


Figura 4.5: Distribuzione percentuale del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL

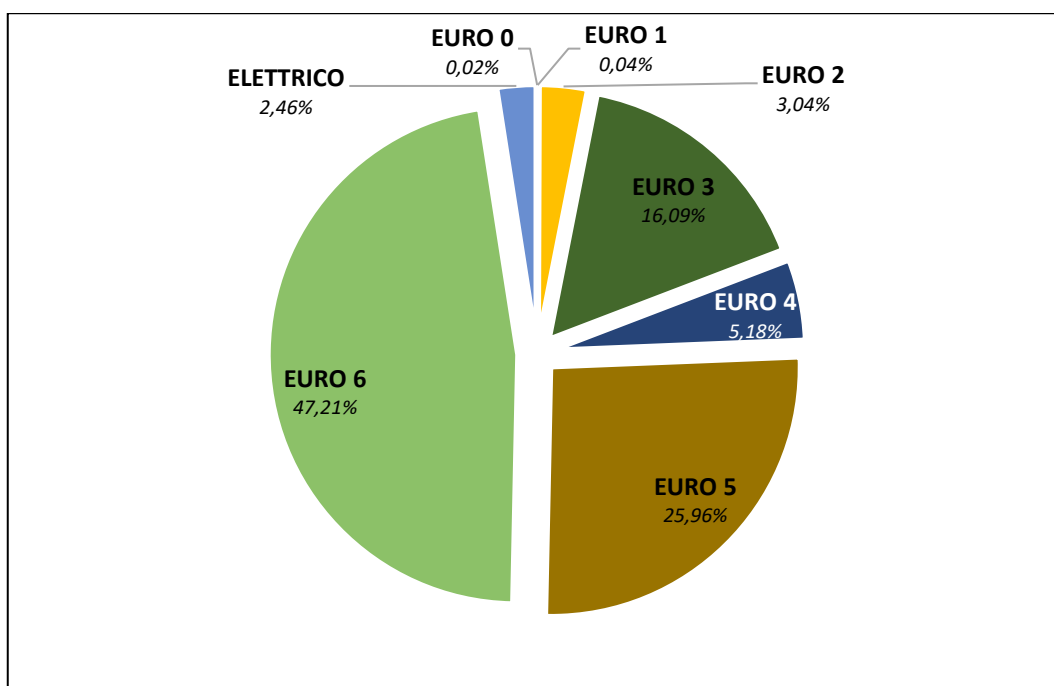


Figura 4.6: Distribuzione della Classe Ambientale dei diversi autobus circolanti adibiti a TPL



4.3.2 Tendenze

Dalle diverse estrazioni effettuate nel corso degli anni si evidenzia una sostanziale riduzione dei veicoli a gasolio, benzina e bifuluel ed un aumento dei mezzi a metano, ibridi ed elettrici, il dato puntuale è riportato nelle tabelle sottostanti.

	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
GASOLIO+BENZINA+ BIFLUEL	08/10/2018	1.214	634	7.627	11.740	2.626	9.299	6.075	39.215
	23/11/2019	162	436	6.283	11.202	2.566	9.350	8.552	38.551
	20/11/2020	63	250	4.997	10.477	2.534	9.231	10.163	37.715
	01/10/2021	45	172	4.361	9.780	2.536	9.495	11.990	38.379
	30/09/2022	29	78	3.177	8.873	2.436	9.650	13.598	37.841
	13/02/2023	12	58	2.429	8.126	2.283	9.268	14.211	36.387
	15/01/2024	8	15	1.288	6.797	2.147	9.070	16.145	35.470
	differenza 2018-2024	-1.206	-619	-6.339	-4.943	-479	-229	10.070	-3.745
	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
METANO+ GPL	08/10/2018	10	0	2	55	58	2.811	429	3.365
	23/11/2019	13	0	0	42	56	2.768	691	3.570
	20/11/2020	4	0	2	39	52	2.532	978	3.607
	01/10/2021	1	0	2	41	50	2.449	1.246	3.789
	30/09/2022	0	0	0	31	51	2.243	1.555	3.880
	13/02/2023	0	0	0	31	46	2.077	1.751	3.905
	15/01/2024	0	0	0	24	47	1.933	2.452	4.456
	differenza 2018-2024	-10	0	-2	-31	-11	-878	+2.023	+1.091
	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
IBRIDO	08/10/2018				11			28	39
	23/11/2019				10			258	268
	20/11/2020				10			369	379
	01/10/2021	0	0	0	9	0	1	470	480
	30/09/2022	0	0	0	4	0	1	654	659
	13/02/2023			0	2		1	721	724
	15/01/2024	0	0	0	0	0	0	1.413	1.413
	differenza 2018-2024	0	0	0	-11	0	0	+1.385	+1.374
	Data estrazione	n° autobus							
Elettrico	08/10/2018	179							
	23/11/2019	244							
	20/11/2020	302							
	01/10/2021	0							

	30/09/2022	621							
	13/02/2023	623							
	15/01/2024	1.042							
	 differenza 2018-2024 	 +863 							

Tabella 4.5: Andamento negli anni 2018-2024 del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL

4.3.3 Età media del parco autobus

Si è proceduto anche ad un'analisi dell'età media del parco autobus circolante.

Il numero di veicoli, suddiviso per anno di immatricolazione è riportato nella tabella sottostante:

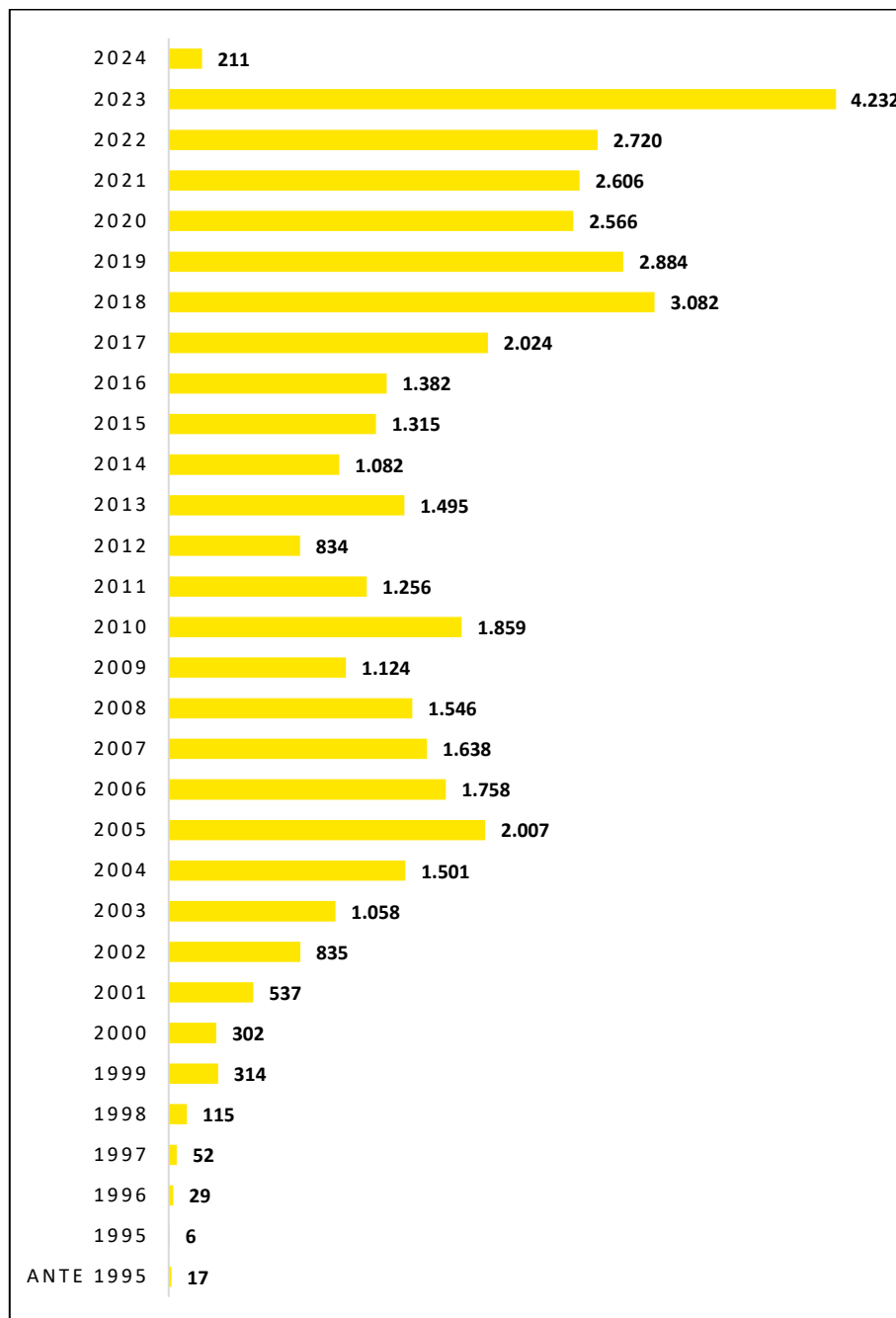


Figura 4.7: Numero di veicoli circolanti suddivisi per anno di immatricolazione

Da tali dati è possibile evincere che l'età media si è **molto abbassata** rispetto al 2018, in particolare tale abbassamento risulta molto consistente tra il 2018 e il 2019 e tra il 2022 e il 2023.

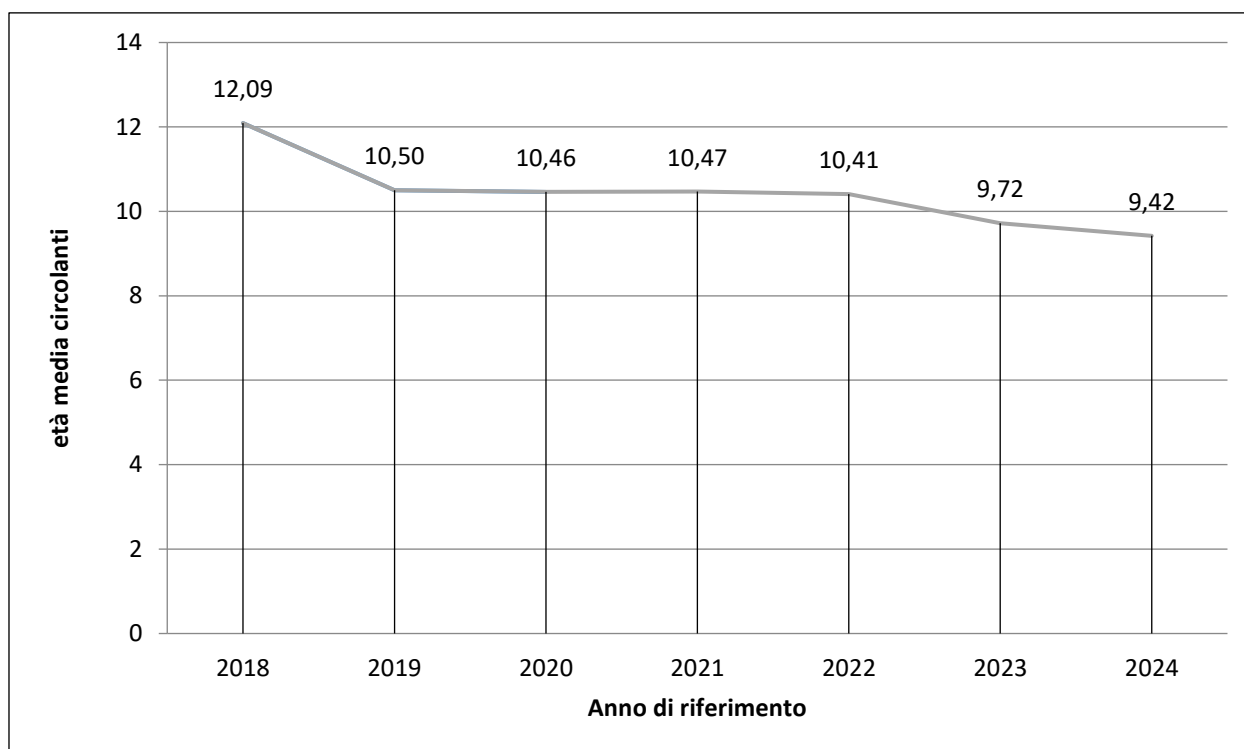


Figura 4.8: Età media del parco autobus circolante negli anni 2018-2024

Ciò è dovuto anche a quanto previsto dall'art. 1, c.232, della legge 23.12.2014 n. 190, che ha vietato, su tutto il territorio nazionale a decorrere dal 1/1/2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Si rappresenta inoltre che l'articolo 4 comma 3 bis del DL 10 settembre 2021, n. 121, ha previsto che gli autobus, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio delle classi di emissioni più vetuste vadano progressivamente dismessi e, pertanto, dal 30 giugno 2022 non possono più circolare gli euro 1, dal 1° gennaio 2023 non possono più circolare gli autobus benzina o diesel Euro 2 e dal 1° gennaio 2024, gli autobus benzina o gasolio Euro 3.

Con il D.L. 29 settembre 2023, n. 132 è stato disposto l'esonero dal divieto di circolazione per gli Euro 3 indispensabili per la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale da attuarsi tramite specifico decreto ministeriale del MIT.

Con il DECRETO-LEGGE 30 dicembre 2023, n. 215 è stato disposto l'esonero dal divieto di circolazione per gli Euro 2 indispensabili per la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale esclusivamente per l'anno 2024.

Al fine di favorire il rinnovo del parco mezzi, con i già menzionati decreti è stato stabilito inoltre anche l'obbligo di utilizzare le risorse dell'Unione europea, nazionali e regionali, già assegnate per la sostituzione dei veicoli con caratteristiche antinquinamento euro 2 ed euro 3.

Tale divieto, seppur limitato dall'esonero, ha prodotto, unitamente agli investimenti in corso, un importante abbassamento dell'età media tra il 2022 e il 2024 che è passata da 10,41 anni del 2022 a 9,42 anni del 2024.

Interessante anche il dato delle immatricolazioni, dal 2018 al 2022 la media di immatricolazioni è pari a 2.794 mezzi, mentre nel 2023 si sono immatricolati quasi il doppio dei mezzi (4.232), grazie agli ingenti finanziamenti sul settore.

Nei prossimi anni, la progressiva dismissione dei mezzi più vetusti e i finanziamenti per l'acquisto di nuovi mezzi che andranno a regime, porteranno verosimilmente un ulteriore abbassamento progressivo dell'età media del parco mezzi.

5. Sharing mobility

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (OSM), promosso dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, dal 2015 rappresenta la piattaforma di collaborazione tra istituzioni, operatori di sharing mobility e mondo della ricerca, sul tema della mobilità come servizio condiviso. Il Network comprende ad oggi più di 150 membri tra operatori di servizi di mobilità condivisa, enti locali, istituti di ricerca e associazioni. È attualmente l'unica realtà europea di questo tipo.

L'Osservatorio fornisce attraverso questo capitolo il proprio contributo alla relazione annuale per il Parlamento dell'Osservatorio TPL.

In queste pagine sono messi in evidenza i trend principali della sharing mobility, le performance dei singoli settori che compongono l'offerta di vehicle sharing in Italia e un approfondimento dedicato alla diffusione dei servizi sul territorio nazionale.

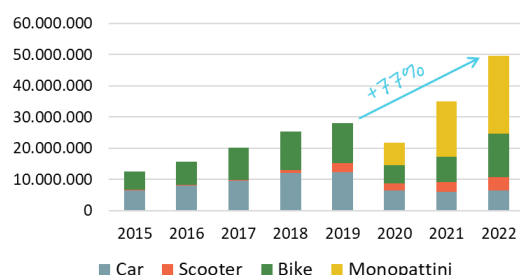
Il capitolo si articola così in tre parti:

- Dati aggregati del settore al 31 dicembre 2022 e performance delle singole tipologie di servizio di vehicle sharing: carsharing, bikesharing, scootersharing e monopattino-sharing con dati al 31 dicembre 2022;
- Approfondimento sui dati relativi all'incidentalità nel settore della micromobilità in sharing elaborato con i dati forniti dagli operatori nel 2022;
- Approfondimento sul servizio Demand Responsive Transit in Italia e risultati del censimento sui servizi attivi al settembre 2023.

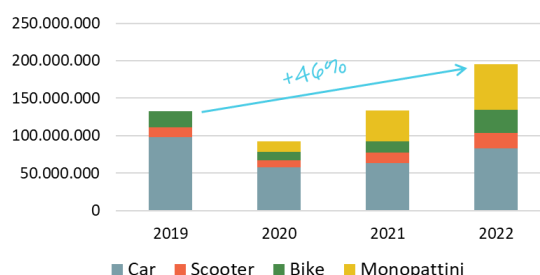
5.1 Il settore del vehicle sharing

Il settimo Rapporto nazionale sulla sharing mobility mette in luce i dati rilevanti del 2022 per i servizi di vehicle sharing in Italia: carsharing, scootersharing, bikesharing e monopattino-sharing. Il quadro che emerge dall'analisi dell'Osservatorio conferma le previsioni di un anno eccezionalmente positivo per la mobilità condivisa nel nostro Paese. La crescente familiarità del pubblico alle soluzioni di mobilità condivisa, sommato alla fine dello stato d'emergenza e al ritorno a livelli di attività/mobilità simili a quelli pre-pandemici, sono i principali fattori che contribuiscono a spingere in alto i dati della domanda e dell'offerta dei servizi di vehicle sharing in tutta Italia.

Il numero di noleggi totali nel vehicle sharing cresce del 41% rispetto al 2021 per un totale di circa 49 milioni di viaggi, mentre il numero di km percorsi dagli italiani a bordo di un veicolo in condivisione sfiora i 200 milioni. Dati che superano abbondantemente quelli del 2019, rispettivamente del 77% e del 46%.



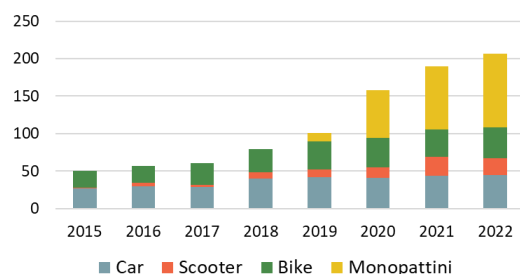
Noleggi 2021 -> 35 milioni
Noleggi 2022 -> 49,5 milioni (+41%)



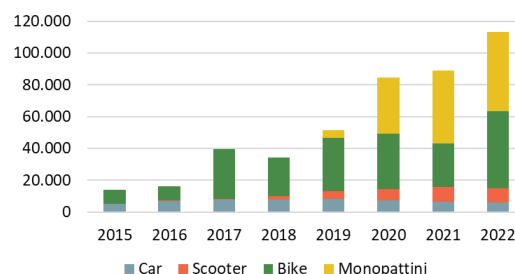
Km totali 2021 -> 133,4 milioni
Km totali 2022 -> 195,4 milioni (+46%)

Figura 5.1: Numero dei noleggi effettuati (dx) – Percorrenze chilometriche (sx)

Ininterrotta durante gli anni peggiori dell'emergenza sanitaria, continua a crescere anche nel 2022 l'offerta di sharing mobility, sia in termini di servizi attivati nelle città italiane che in termini di numero di veicoli a disposizione dell'utenza. Complessivamente più 21 servizi attivi⁶ nel 2022 rispetto all'anno precedente, di cui 15 sono quelli di monopattino-sharing. Per quanto riguarda la flotta in condivisione l'aumento è di 24 mila veicoli rispetto al 2021, dei quali i monopattini rappresentano la quota quasi totalitaria (87%). Va sottolineato che i modelli di funzionamento dei servizi di sharing con veicoli leggeri in free-floating è ovviamente diversa da quella delle auto e tende, per sua natura, a promuovere la presenza di un grande numero di veicoli per superficie, anche in relazione al minor costo unitario sia dal punto di vista del costo d'investimento che d'esercizio.



Servizi attivi 2021 -> 190
Servizi attivi 2022 -> 211 (+11%)



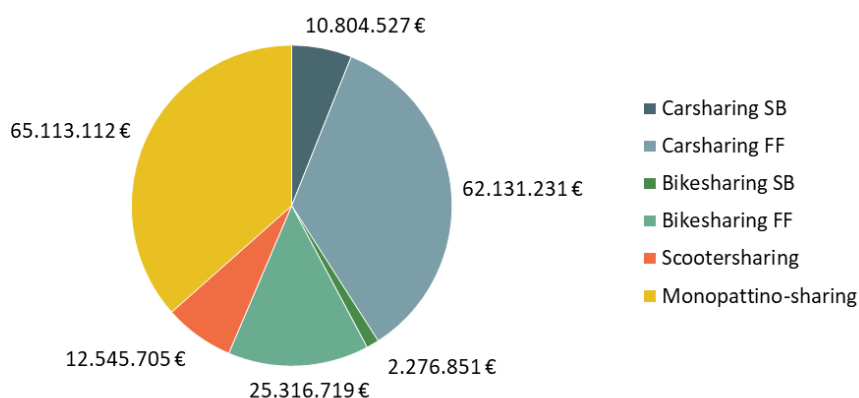
Veicoli 2021 -> 89 mila
Veicoli 2022 -> 113 mila (+27%)

Figura 5.2: Numero dei servizi attivi (sx) – Numero dei veicoli in flotta (dx)

Anche il fatturato complessivo generato dal settore del vehicle sharing in Italia cresce superando i 178 milioni di euro nel 2022⁷, registrando un incremento del 38% rispetto al 2021 e più che raddoppiando il dato del 2020. Si segnalano tra gli altri i settori del monopattino-sharing, del carsharing station-based e del bikesharing free-floating, di cui si stima un incremento del fatturato tra il 2021 e il 2022 pari rispettivamente al +48%, +72% e +95%.

⁶ Per servizio si intende un servizio di un operatore attivo in una città. Non vengono considerati i servizi a carattere esclusivamente turistico/stagionale.

⁷ Quota del fatturato stimata dall'Osservatorio perché non comunicata dagli operatori -> 11%



Fatturato totale 2022 -> 178.188.146

Figura 5.3: Fatturato 2022 dei servizi di vehicle sharing

Un segnale certamente positivo arriva anche dal numero di Comuni italiani capoluoghi di provincia al cui interno è attivo un servizio di vehicle sharing, in crescita anche nel 2022 confermando la tendenza osservata negli ultimi anni. Cinque comuni in più allargano il ventaglio dell'offerta di mobilità condivisa con veicoli in sharing, portando la percentuale di città con servizi attivi al 61% del totale, quota che soltanto nel 2020 era inferiore al 50%. Osservando la distribuzione territoriale dei servizi di sharing mobility tra Nord, Centro e Sud d'Italia si evidenzia una netta maggioranza dei capoluoghi settentrionali con 36 città servite (+2 rispetto al 2021), contro le 19 del meridione (+3) e le 11 dell'Italia centrale. Resta un'ampia distanza tra Nord e resto d'Italia sulla copertura delle città capoluogo da parte della sharing mobility con veicoli in condivisione, 77% nel settentrione, 50% al centro e 48% al sud.

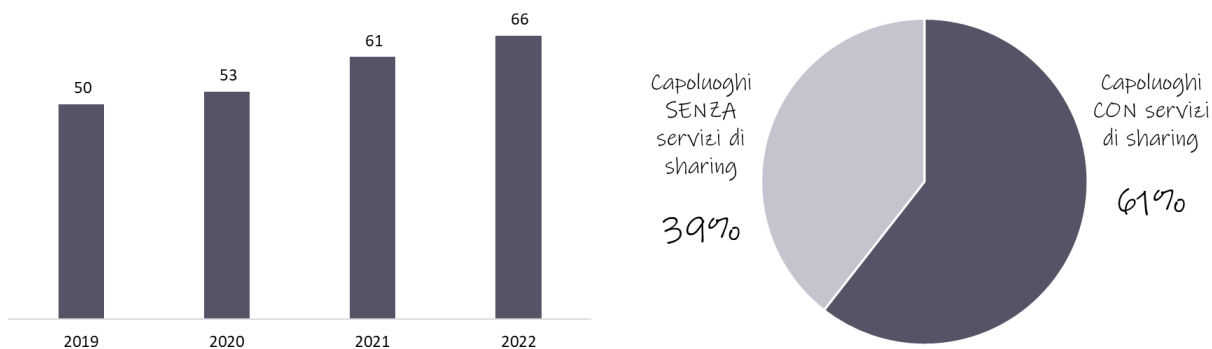


Figura 5.4: Comuni capoluogo per presenza di servizi sharing mobility (sx) – Percentuale dei capoluoghi di provincia con un servizio di sharing mobility nel 2022 (dx)

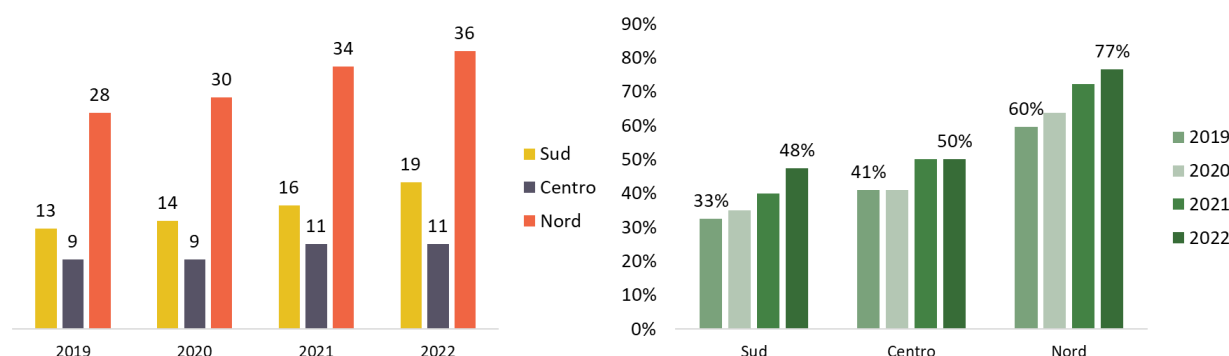
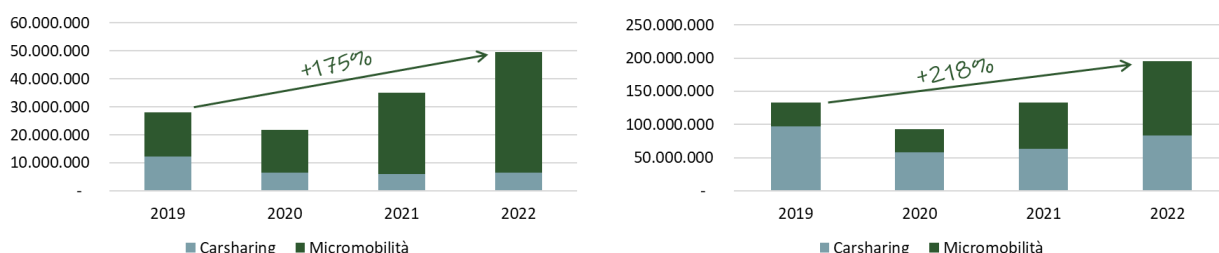


Figura 5.5: Comuni capoluogo per presenza di servizi di sharing mobility (sx) – Percentuale dei capoluoghi in cui sono presenti servizi di sharing mobility sul totale

Una crescita caratterizzata al suo interno da due dinamiche differenti, entrambe già emerse negli ultimi anni e che nel 2022 trovano un'ulteriore conferma: da una parte l'espansione della micromobilità in condivisione, soprattutto favorita nell'ultimo anno dai servizi del bikesharing free-floating e del monopattino-sharing; dall'altra il carsharing, in particolare quello a flusso libero, che a fronte di una crescente concorrenza in ambito urbano, non si riporta sui livelli pre-pandemia, proseguendo nel riposizionamento della sua offerta e puntando su nuove modalità di utilizzo dei servizi e nuove tipologie di veicoli.

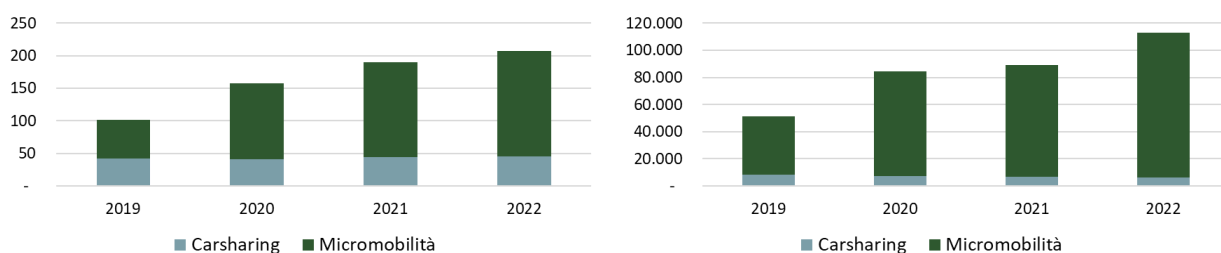
Per quanto riguarda la micromobilità, il numero di viaggi effettuati utilizzando servizi di bikesharing, scootersharing e monopattino-sharing nel 2022 ha superato i 43 milioni, pari all'87% del totale del vehicle sharing, per un totale di 112 milioni di km percorsi, cioè il 57% delle percorrenze totali. Tutti in crescita i dati dei noleggi dei singoli servizi rispetto al 2021, che vanno dal +108% del bikesharing free-floating, al più 42% dello scootersharing, passando per i monopattini e il bikesharing station-based che rispettivamente segnano un +39% e un +24%. Guardando all'offerta, dei 21 nuovi servizi attivati in Italia nel 2022, ben 16 sono servizi di micromobilità. Non da meno il dato sulle flotte, dove la quota della micromobilità sul totale arriva al 95%, cioè 107 mila veicoli leggeri, poco ingombranti ed elettrici che permettono ai cittadini di spostarsi in maniera più veloce nel crescente traffico urbano e contribuiscono a una maggiore sostenibilità.



Noleggi micromobilità 2021 -> 29 milioni
Noleggi micromobilità 2022 -> 43 milioni (+49%)

Km micromobilità 2021 -> 70 milioni
Km micromobilità 2022 -> 112 milioni (+60%)

Figura 5.6: Noleggi complessivi ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing (sx) – Percorrenze totali ripartite tra servizi di micromobilità e carsharing (dx)



Servizi micromobilità 2021 -> 146
Servizi micromobilità 2022 -> 162 (+11%)

Veicoli 2021 -> 82,5 mila
Veicoli 2022 -> 107 mila (+30%)

Figura 5.7: Servizi totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing (sx) – Veicoli totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing

5.1.1 Carsharing

Le statistiche del 2022 sulla domanda di carsharing free-floating confermano un cambiamento strutturale in atto nel settore, che probabilmente le variabili correlate all'emergenza sanitaria hanno solo contribuito ad accelerare. In particolare, continuano a crescere i dati relativi alla percorrenza e alla durata media del noleggio: il primo passa dai 7,4 km/noleggio del 2019 ai 12,2 del 2022, mentre il secondo è addirittura triplicato, passando da 32 minuti/noleggio a 109 minuti/noleggio.

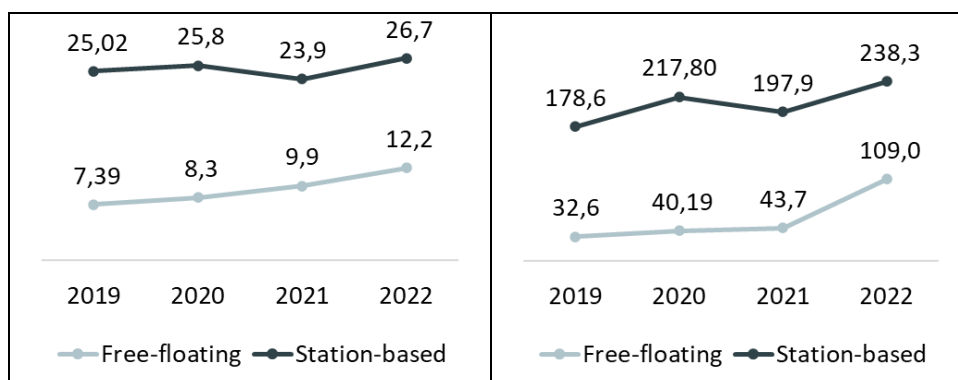
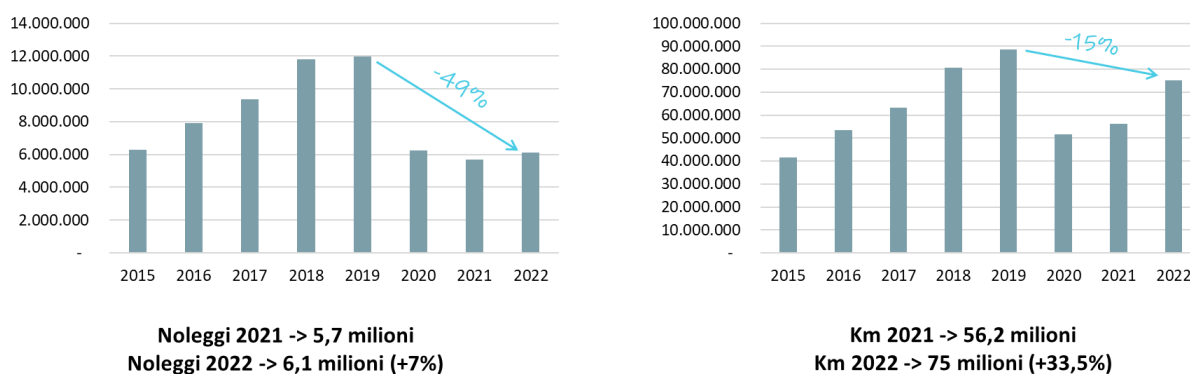


Figura 5.8: Percorrenza noleggio medio (km) (sx) – Durata noleggio medio (min) (dx)

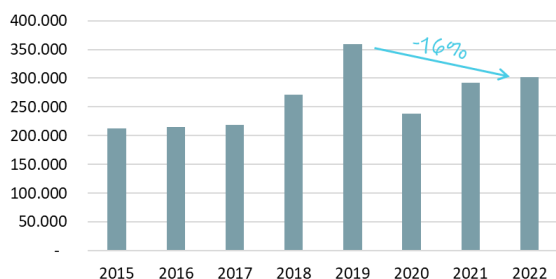
Tutto ciò a fronte del numero di noleggi che nel 2022 si attesta a circa 6,1 milioni, in leggera crescita rispetto al 2021 (+7%) ma ancora molto al di sotto dei livelli del 2019 (-50%). Un trend che conferma una trasformazione nel modello di business del servizio, che si rivolge oggi a segmenti di utenza della sharing mobility diversi rispetto al passato.



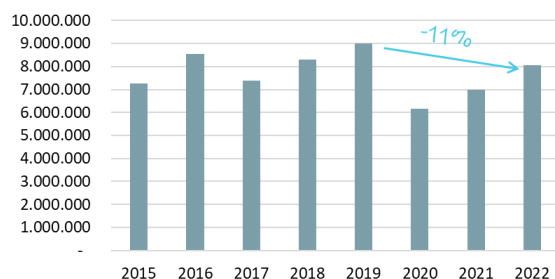
Noleggi 2021 -> 5,7 milioni
Noleggi 2022 -> 6,1 milioni (+7%)

Km 2021 -> 56,2 milioni
Km 2022 -> 75 milioni (+33,5%)

Figura 5.9: Noleggi del carsharing free-floating (sx) – Percorrenze del carsharing free-floating (sx)



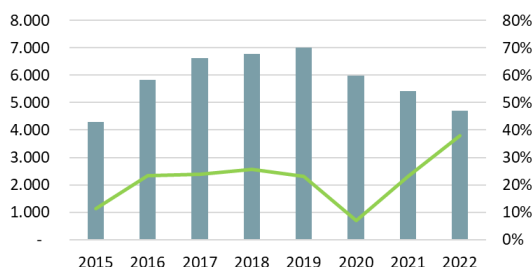
Noleggi 2021 -> 291 mila
Noleggi 2022 -> 301 mila (+3%)



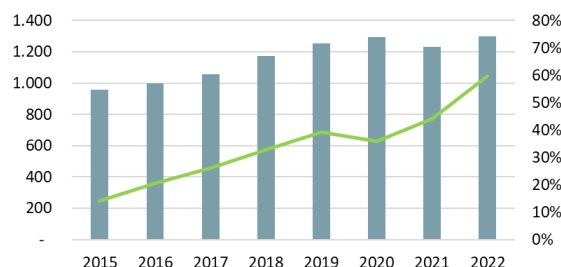
Km 2021 -> 6,9 milioni
Km 2022 -> 8 milioni (+15%)

Figura 5.10: Noleggi del carsharing station-based (sx) – Percorrenze del carsharing station-based (dx)

Occorre sottolineare, però, che uno degli aspetti più critici nel 2022 è stata la riduzione del numero di veicoli in flotta passati dalle 5.400 auto del 2021 alle 4.600 auto del 2022. Nel 2022 le auto in car sharing con modello free-floating sono tornate ai valori vicini a quelli del 2015. Il rischio che si inneschi un circolo vizioso tra una ridotta disponibilità di veicoli, riduzione della domanda e disaffezione all'uso del servizio è da ritenersi elevato, in un contesto dove le abitudini degli utenti tendono a modificarsi in maniera molto rapida. Diverso il quadro per il carsharing station-based che, pur rappresentando ancora una quota minore nell'offerta di veicoli, non mostra segnali negativi per quel che riguarda la sua dimensione assoluta, la flotta che da 1.200 passa a 1.300 veicoli nel 2022, presentando invece segnali positivi per quel che riguarda i noleggi che crescono del 3% rispetto al 2021.



Veicoli 2021 -> 5,4 mila
Veicoli 2022 -> 4,6 mila (-13%)

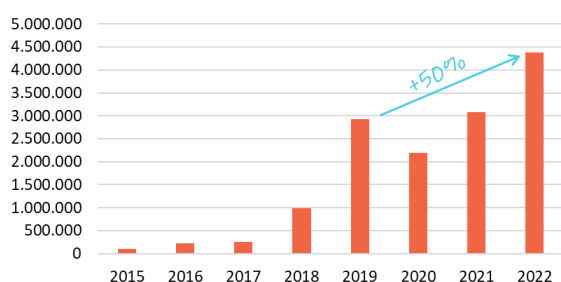


Veicoli 2021 -> 1,2 mila
Veicoli 2022 -> 1,3 mila (+6%)

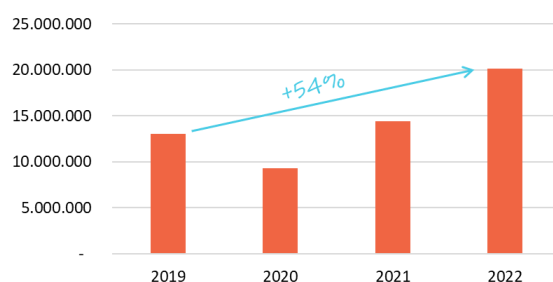
Figura 5.11: Flotta del carsharing free-floating e % EV (sx) – Flotta del carsharing station-based e % EV (dx)

5.1.2 Scootersharing

Forte anche la crescita della domanda di scootersharing per quanto riguarda i 12 mesi del 2022, confermando la tendenza positiva degli ultimi anni. Il numero di noleggi passa dai 3 milioni del 2021 ai quasi 4,4 milioni del 2022 registrando una crescita del +42%. Altrettanto importante e positivo il dato delle percorrenze, che tocca quota 20 milioni nell'ultimo anno per un +39% rispetto al 2021.



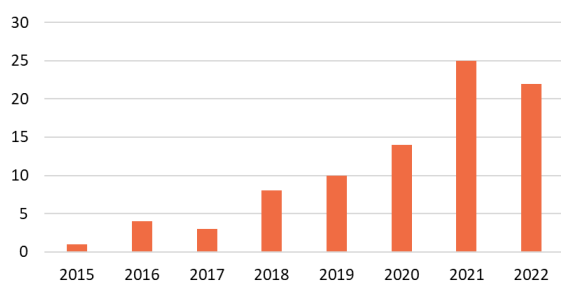
Noleggi 2021 -> 3 milioni
Noleggi 2022 -> 4,3 milioni (+42%)



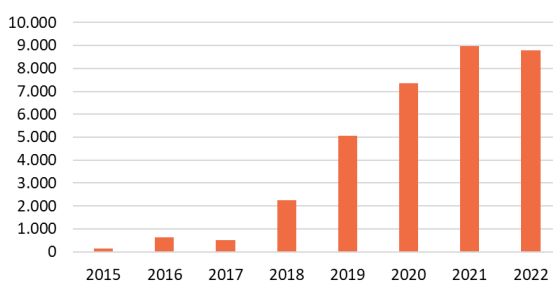
Km 2021 -> 14,4 milioni
Km 2022 -> 20,1 milioni (+39%)

Figura 5.12: Noleggi dello scooter sharing (sx) – Percorrenze dello scooter sharing (dx)

Lato offerta, invece, i servizi di scooter sharing registrano un primo rallentamento dal 2015. Per la prima volta il saldo dei servizi attivi nell'ultimo anno rilevato non è superiore a quello dell'anno precedente (25 vs 22). In leggero calo, nel 2022, anche il numero di scooter in condivisione a disposizione degli utenti, 200 circa in meno di quanti ce ne fossero l'anno precedente.



Servizi 2021 -> 25
Servizi 2022 -> 22 (-12%)

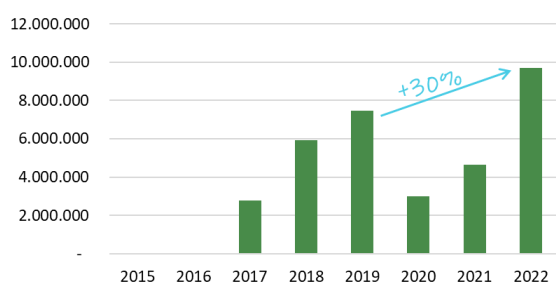


Veicoli 2021 -> 8,9 mila
Veicoli 2022 -> 8,7 mila (-2%)

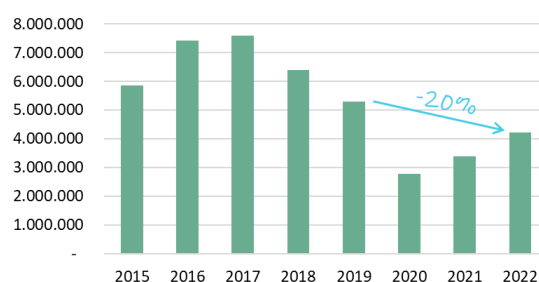
Figura 5.13: Servizi di scooter sharing (sx) – Flotta dello scooter sharing (dx)

5.1.3 Bikesharing

Come già anticipato nel precedente rapporto nazionale, il 2022 si conferma un anno assolutamente positivo per il bikesharing a flusso libero. Quasi 9,7 milioni di noleggi, un numero mai registrato fino ad oggi e superiore del 30% rispetto al dato del 2019. In crescita anche i dati sui viaggi del bikesharing station-based per un totale di 4,2 milioni di noleggi, un milione in più dell'anno precedente ma ancora un milione in meno del dato pre-pandemia.



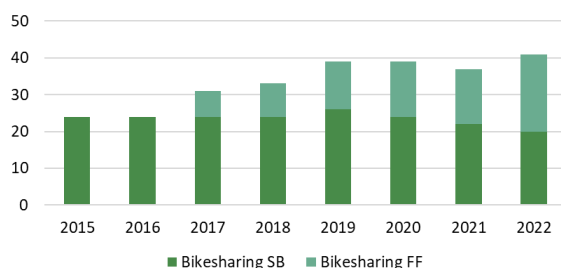
Noleggi BS FF 2021 -> 4,6 milioni
Noleggi BS FF 2022 -> 9,6 milioni (+108%)



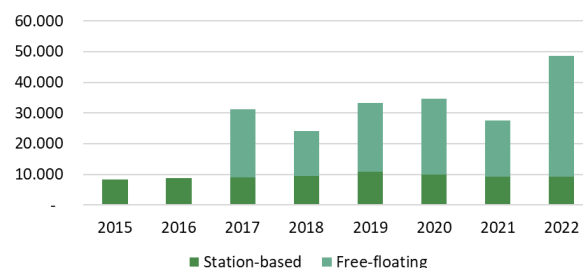
Noleggi BS SB 2021 -> 3,4 milioni
Noleggi BS SB 2022 -> 4,2 milioni (+24%)

Figura 5.14: Noleggi del bikesharing free-floating (sx) – Noleggi del bikesharing station-based (dx)

Aumenta, anche se di poco, l'offerta complessiva del bikesharing che passa da 38 a 41 servizi attivi nel 2022, in particolare per effetto di nuove aperture nei servizi a flusso libero (+6 servizi nel 2022 rispetto al 2021) che compensano un bilancio leggermente negativo per i servizi station-based (-2 servizi nel 2022). Raddoppia il numero di biciclette free-floating in condivisione (39 mila bici nel 2022) mentre rimane più o meno stazionario sulle 9 mila unità il numero di biciclette dei servizi station-based.



Servizi 2021 -> 37
Servizi 2022 -> 41 (+4)

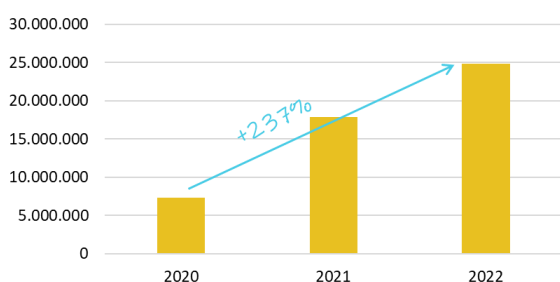


Veicoli 2021 -> 27,6 mila
Veicoli 2022 -> 48,5 mila (+75%)

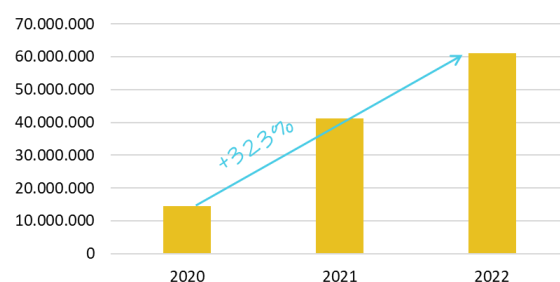
Figura 5.15: Servizi di bikesharing attivi in Italia (sx) – Flotta del bikesharing (dx)

5.1.4 Monopattino-sharing

In linea con quanto già registrato l'anno precedente, nel 2022 il monopattino-sharing risulta il servizio più utilizzato in Italia guardando al numero di noleggi. Venticinque milioni di noleggi che rappresentano il 50% di tutti i noleggi realizzati dai servizi di vehicle sharing nel nostro paese, il 38,8% in più del 2021. Trend a cui corrisponde anche un aumento nel 2022 delle percorrenze che arrivano a superare quota 60 milioni di km nel 2022. Anche qui, occorre sottolineare che il modello di funzionamento di questo servizio tende a privilegiare noleggi mediamente brevi sia come distanza che come percorrenza.



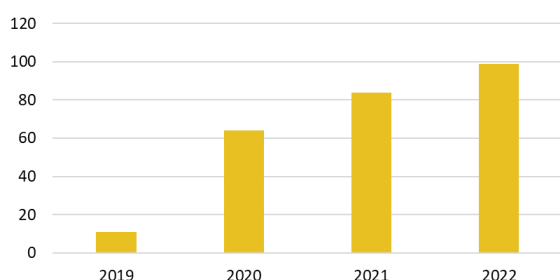
Noleggi 2021 -> 17,8 milioni
Noleggi 2022 -> 24,8 milioni (+39%)



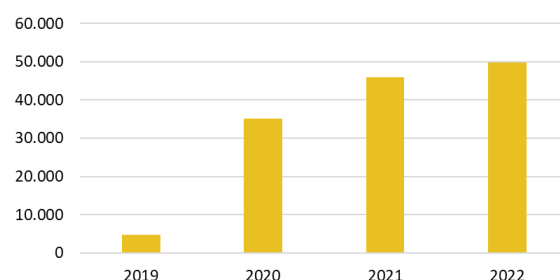
Km 2021 -> 41,2 milioni
Km 2022 -> 61 milioni (+48%)

Figura 5.16: Noleggi del monopattino-sharing (sx) – Percorrenze del monopattino-sharing (dx)

Cresce l'offerta di monopattini in condivisione in Italia, estendendosi a tanti nuovi Comuni italiani dove ancora la sharing mobility non era mai arrivata. Il bilancio dei servizi attivi nel 2022 è positivo di 15 unità a cui corrisponde un ulteriore allargamento della flotta che passa da 46 mila a quasi 50 mila veicoli nell'ultimo anno, crescendo dell'8,4% su base annua e decuplicata rispetto al 2019.



Servizi 2021 -> 84
Servizi 2022 -> 99 (+15)



Veicoli 2021 -> 45,9 mila
Veicoli 2022 -> 49,7 mila (+8,4%)

Figura 5.17: Servizi di monopattino-sharing (dx) – Flotte di monopattino-sharing (sx)

5.2 L'incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing

Con l'obiettivo di allinearsi alla definizione ISTAT di incidente con lesioni a persona, l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility ha raccolto questo stesso dato presso gli operatori. È emerso, tuttavia, durante la raccolta dati, che gli operatori di micromobilità in sharing attivi in Italia e coinvolti nell'indagine registrano gli incidenti con lesioni a persona tramite due modalità:

1. Rilevazione tramite referto/documentazione clinica: vengono registrati gli incidenti accompagnati da referto/documentazione clinica che attesti la lesione. Le possibili fonti sono l'ente assicurativo dell'operatore e gli organi di Polizia.
2. Rilevazione tramite segnalazioni: vengono registrati gli incidenti descritti al punto precedente e anche gli incidenti segnalati dagli utenti tramite canali di comunicazione quali servizio clienti, app mobile, etc. In questo secondo caso l'incidente viene considerato e annoverato anche in assenza di documentazione che attesti l'avvenuta lesione (ad esempio è il caso di quegli incidenti in cui le persone coinvolte non riportano lesioni tali da

giustificare un'entrata in ospedale né l'organo di Polizia intervenuto ha ritenuto di mettere a verbale la lesione riscontrata; le persone coinvolte possono tuttavia ritenere di segnalare all'operatore di sharing mobility che è avvenuto un sinistro che li ha coinvolti).

Pur ritenendo preferibile la prima modalità, non è stato possibile per tutti gli operatori conferire tale dato. Per questi ultimi, sono stati dunque considerati gli incidenti con lesioni rilevati anche senza referto medico. Va dunque valutato che il perimetro della tipologia di incidenti conteggiati dall'Osservatorio e presentati in questa sezione è maggiore o uguale a quanto registrato da ISTAT poiché tiene conto sicuramente – per ogni operatore – di tutti gli incidenti per cui è disponibile un documento che referti l'avvenuta lesione ma può eventualmente includere – per alcuni operatori – anche gli incidenti che sono stati solamente segnalati.

Dei 12 operatori coinvolti nell'indagine, 7 registrano gli incidenti tramite la prima modalità e i restanti 5 tramite la seconda.

In termini di quote di mercato, i dodici operatori rappresentano il 73% dei noleggi della micromobilità in sharing e l'83% rispetto alle percorrenze totali.

	REFERTO/DOCUMENTAZIONE CLINICA	REFERTO/DOCUMENTAZIONE CLINICA + SEGNALAZIONI
Operatore 1		x
Operatore 2	x	
Operatore 3		x
Operatore 4	x	
Operatore 5		x
Operatore 6		x
Operatore 7	x	
Operatore 8	x	
Operatore 9	x	
Operatore 10		x
Operatore 11	x	
Operatore 12	x	

Tabella 5.1: Metodo di registrazione di incidenti stradali da parte degli operatori di sharing mobility

Il dataset costruito per analizzare l'incidentalità nella micromobilità in sharing conta nel 2022 un totale di 633 sinistri. La ripartizione tra i diversi servizi vede anche quest'anno in prima posizione il monopattino-sharing con 372 incidenti, pari al 60% del totale, seguito dallo scooter sharing e dal bikesharing con 132 e 129 incidenti, rispettivamente pari al 20,5% e al 19,5%. Il numero di 660 incidenti è pari allo 0,4% del totale dei sinistri che ISTAT ha registrato sulle strade italiane nel 2022, pari a 165.889.

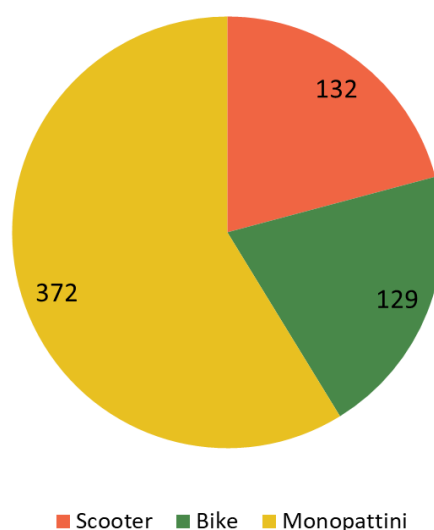


Figura 5.18: Numero di incidenti nei servizi di micromobilità in sharing 2022

Rispetto al 2021, si osserva un calo generale degli incidenti ogni 100 mila noleggi: -56% per i monopattini (1,56 incidenti ogni 100.000 noleggi), -52% per gli scooter (3,76 incidenti ogni 100.000 noleggi), -22% per le biciclette (1,76 incidenti ogni 100.000 noleggi).

Esaminando il rapporto tra incidenti e percorrenze chilometriche, invece, gli scooter presentano un aumento con 2,24 incidenti ogni 100.000 km (+30% rispetto al 2021), mentre monopattini e biciclette registrano cali significativi con 0,58 e 0,65 incidenti ogni 100.000 km, corrispondenti a un calo rispettivamente del -61% e del -40% rispetto al 2021.

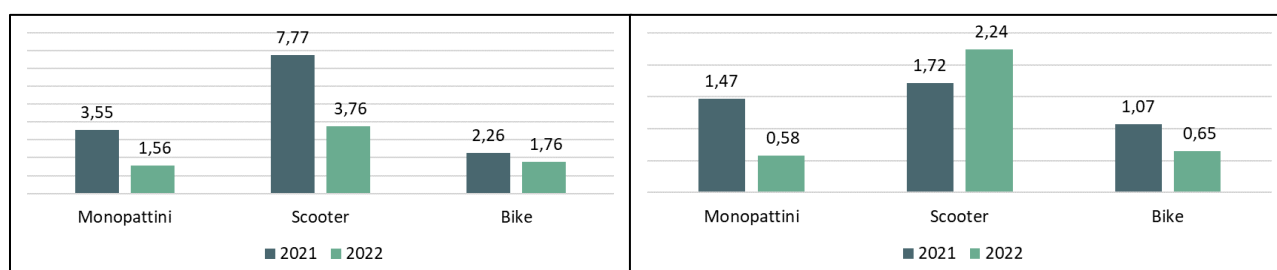


Figura 5.19: Incidenti registrati per 100.000 noleggi (dx) – Incidenti registrati per 100.000 chilometri percorsi (sx)

5.3 Demand Responsive Transit (DRT)

Non esiste una definizione condivisa e codificata di servizio di Demand Responsive Transit (DRT). Lo stesso termine può essere sostituito con quello di trasporto a chiamata, Dial-a-Ride o Micro-transit e spesso viene utilizzato anche il termine taxi collettivo o quello di trasporto flessibile.

Si tratta di un servizio di trasporto collocabile a metà tra le due famiglie di servizi di trasporto oggi più diffuse e codificate: i servizi di linea e quelli non di linea. Rispetto a un servizio di trasporto di linea, in cui sono predefiniti il tragitto, le fermate e l'orario di passaggio, un servizio a chiamata può modificare questi parametri sino ad assumere progressivamente le stesse caratteristiche di un servizio non di linea.



L'aspetto chiave da tenere presente è che la configurazione di un servizio di trasporto di linea, si pensi per esempio ad una linea di autobus urbano, è stabilita tenendo conto di una domanda di utenti che è solo potenziale: l'autobus effettuerà la corsa anche se non ci sono passeggeri⁸. Viceversa, nel caso di un servizio non di linea, come lo sono i servizi di taxi o di Noleggio con conducente, la corsa verrà effettuata solo nel caso in cui ci sia un utente che la richieda⁹.

Il servizio a chiamata nasce per dare una risposta intermedia a queste due modalità con cui domanda di mobilità e offerta di trasporto possono combinarsi in termini ottimali.

5.3.1 Analisi dell'Osservatorio sui servizi DRT operativi in Italia

Attraverso un questionario e un'analisi desk, è stata analizzata dall'Osservatorio la situazione del DRT in Italia a settembre 2023, da cui emerge a prima vista una spaccatura tra nord e centro-sud dal punto di vista della presenza dei servizi attivi e censiti (29), 72% nelle regioni settentrionali e 28% nel resto del paese.

Dal punto di vista operativo è interessante notare, invece, che il 65% dei servizi sia destinato a servire aree a domanda debole andando ad integrare i servizi di linea tradizionali, e che nel 69% dei casi i servizi servano aree urbane e periurbane, mentre nel rimanente 31% aree extra-urbane.

⁸ ...o se ce ne sono troppi, non sarà possibile, nell'immediato aggiungere capacità di trasporto

⁹ In ogni caso, anche nel caso dei servizi non di linea, affinché sia possibile garantire che la richiesta possa essere soddisfatta, sarà necessario assicurare che vi sia la disponibilità di veicoli e autisti. È in base a questa necessità che anche i servizi non di linea sono soggetti ad un obbligo di servizio, per esempio attraverso un numero minimo di taxi presenti nel territorio, secondo una turnazione prestabilita e autorizzata.



DRT: Censimento dei servizi al settembre 2023

SERVIZIO	OPERATORE	PIATTAFORMA	COMUNE	AREA GEOGRAFICA
ArrivaClick IT	Arriva Italia	ioki	Soresina, Cremona	Nord
Bus a chiamata	Start Romagna	Shotl	Ravenna	Nord
Bus a chiamata	Autoservizi Zani (Tpl)	Shotl	Vimercate	Nord
Bus&Go	Trentino Trasporti	Shotl	Lago Garda/Trentino	Nord
Bussi	Start Romagna	Shotl	Cesena	Nord
Buster	Busitalia	Tecnologia autoprodotta	Terni	Centro
CallBus	STP BRINDISI	ioki	Francavilla Fontana, Brindisi	Sud
Chiama il Bus	Genova AMT	PersonalBus	Comune di Borzonasca	Nord
Chiama il Bus	Genova AMT	PersonalBus	Comuni di Bargagli e Davagna	Nord
Chiamabus	COTRAL Lazio	ioki	Monte Reatini	Centro
Chiamabus	Busitalia	MyCicero/Pluervice	Narni	Centro
Chiamabus	COTRAL Lazio	loki	Valle del Comino	Centro
Enel X Iglesias Shuttle	EnelX	ioki, Enel X	Iglesias	Sud
Enel X Shuttle Aziendale	EnelX	ioki	Roma	Centro
Miobus	Autoguidovie	VIA	Crema	Nord
Miobus - Oltrepò	Autoguidovie	VIA	Oltrepò - Stradella/Varzi	Nord
Noctibus	Autoguidovie	VIA	Pavia	Nord
OnOff	Trentino Trasporti	Shotl	Trento	Nord
Qui Bus Veneto	Busitalia	Padam	Padova	Nord
QuiBus	Busitalia	Moovit	Salerno	Sud
QuiBus Veneto	Busitalia	Padam	Padova sud	Nord
Scipione	ATV Azienda trasporti Verona	Shotl	Legnago	Nord
Servizio a chiamata	ACTV - Venezia	Padam	Venezia	Nord
Shuttle bus sirmione	Arriva Italia	VIA	Sirmione (BS)	Nord
ShuttleMare	Start Romagna	Shotl	Rimini	Nord
Smartbus	Aziende di trasporto locali	Shotl	Val di Sole	Nord
TsonDemand	TPL FVG/Trieste Trasporti	VIA	Trieste	Nord
Tuobus	SETA	Shotl	Piacenza	Nord
UD on demand	TPL FVG/Arriva Udine	VIA	Val de gano (UD)	Nord

Tabella 5.2: Censimento dei servizi al settembre 2023

Emerge comunque un quadro fatto di segnali interessanti e positivi, con la conferma che questa tipologia di servizi stia guadagnando sempre più terreno anche nel nostro paese. Inoltre, è incoraggiante il fatto che tutte le maggiori piattaforme digitali operative nel settore a livello internazionale sono oggi presenti in Italia, e che tra gli operatori di trasporto che hanno avviato servizi e sperimentazioni del DRT ci siano soprattutto grandi aziende e attori di primo livello nel panorama del trasporto pubblico italiano.



DRT: Caratteristiche dei servizi

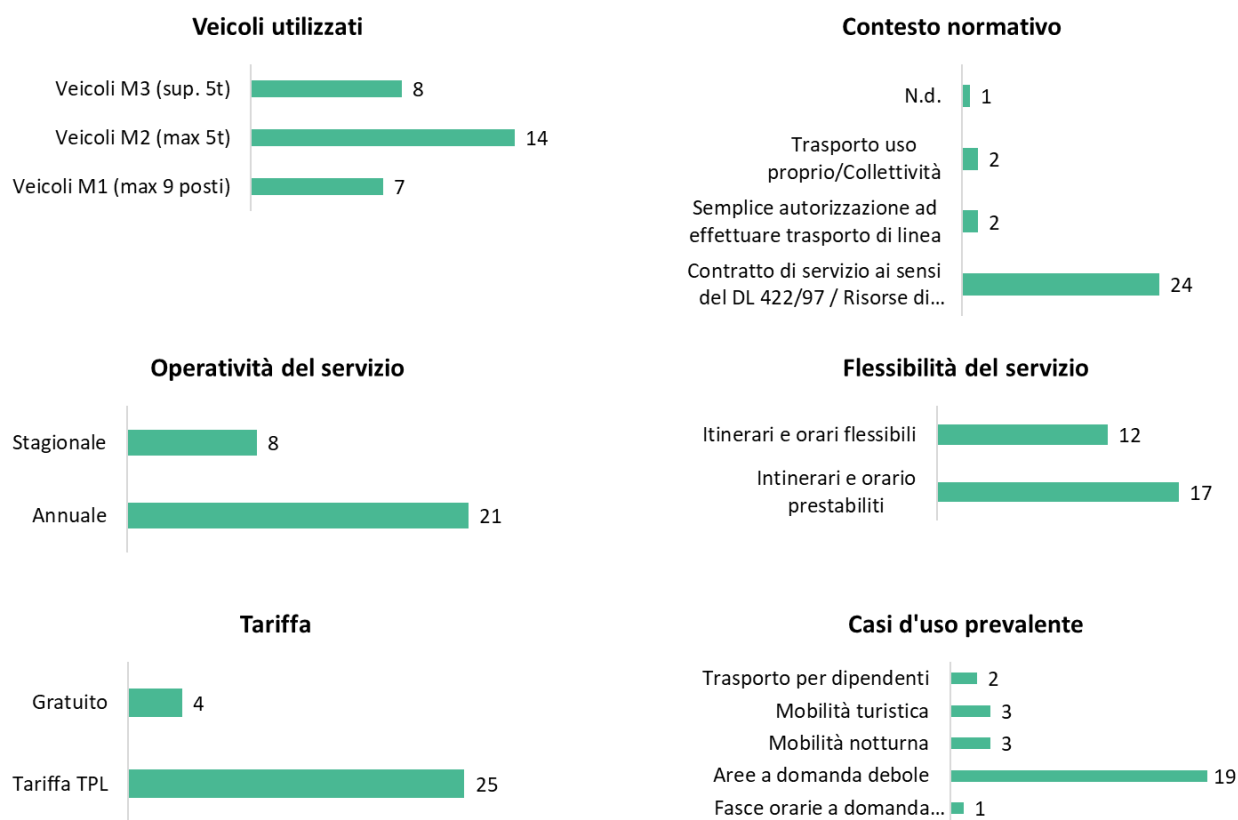


Figura 5.20: Caratteristiche dei servizi

6. Stili e comportamenti di mobilità degli italiani

In continuità con quanto presentato nelle precedenti Relazioni al Parlamento di seguito sono esposti i principali indicatori di mobilità che emergono dall'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani, promosso dalla Fondazione Nazionale delle Comunicazioni e realizzato da Isfort. 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 via¹⁰. Nel 2022 le interviste effettuate, telefoniche con sistema CATI (circa il 70%) e via computer con sistema CAWI (circa il 30%), sono state 16.700. L'indagine interessa la mobilità della popolazione tra 14 e 84 anni (l'universo di riferimento è di circa 50 milioni di italiani residenti), sia feriale che del fine settimana (dal 2019). Il campione di intervistati è costruito su base regionale con stratificazioni per genere e classi di età. La base dati dell'Osservatorio "Audimob" è di assoluto rilievo, alimentata senza soluzione di continuità da indagini annuali dal 2000 effettuate con sostanziale omogeneità metodologica e quindi comparabili in serie storica.

Nelle pagine che seguono si presentano quindi gli indicatori più significativi di descrizione della domanda di mobilità che emergono dalle indagini "Audimob" con aggiornamenti al 2022. Dove non diversamente specificato i dati si riferiscono alla sola mobilità feriale per assicurare l'omogeneità della serie storica¹¹.

6.1 Le principali caratteristiche della mobilità degli italiani

Un primo gruppo di indicatori riguarda la struttura quantitativa della domanda di mobilità. La stima "Audimob" attesta per il consolidato 2022 un volume di spostamenti complessivi della popolazione 14-84 anni pari a 98,5 milioni nel giorno medio feriale, con un aumento degli spostamenti pari al +11,1% rispetto al 2021 e al +20,5% rispetto al 2020. Si può dunque dire che nel 2022 è proseguito il ciclo di ripresa post-pandemia della domanda, seppure il livello 2019 (105,7 milioni di spostamenti) non sia stato ancora del tutto recuperato.

Guardando ai passeggeri*km (percorrenze) le dinamiche osservate hanno un'intonazione differente, ma nell'insieme nella medesima lunghezza d'onda. I passeggeri*km complessivi hanno infatti superato di nuovo nel 2022 il miliardo di unità, con un incremento più accelerato rispetto al

¹⁰ L'indagine registra in modo dettagliato tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti.

¹¹ 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 dell'Istat. 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 definitivi dei fenomeni indagati, sono ampiamente allineati alle indicazioni contenute nelle 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. In questo ambito ha avviato dal 2020/2021 un processo di armonizzazione dell'indagine alle citate Linee guida europee, in stretta collaborazione con Istat e fornendo ad Eurostat un primo set di indicatori poi pubblicati sul sito ufficiale dello stesso Ufficio statistico dell'Unione europea ([clicca qui](#) per visionare i dati).

2021 (+21,9%) per effetto della robusta ripresa dei viaggi di media e lunga distanza. Nonostante questa maggiore vivacità nel caso del totale delle percorrenze il dato pre-Covid appare più distante (-10% tra il 2019 e il 2022).

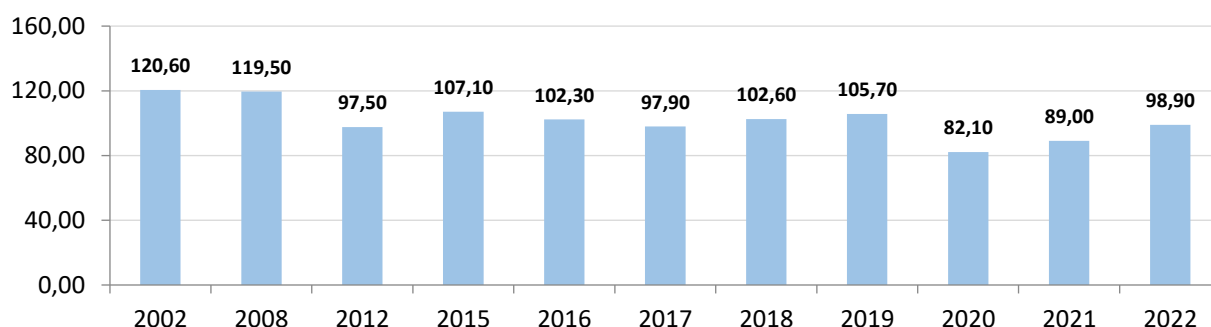


Figura 6.1: Numero totale di spostamenti nel giorno feriale medio (in milioni)

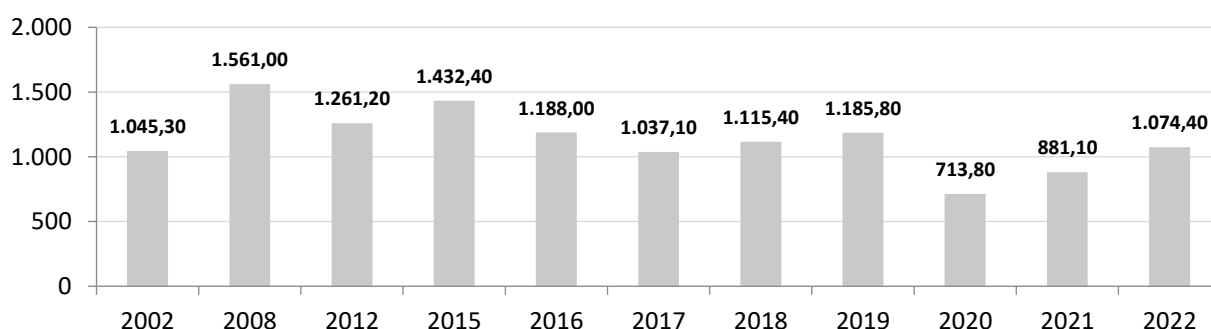


Figura 6.2: Numero totale di passeggeri*km nel giorno medio feriale (in milioni)

Altri indicatori classici di monitoraggio dei flussi di domanda consentono di completare il quadro dell'analisi congiunturale qui proposta.

Il tasso di mobilità complessivo della popolazione è salito all'80,5% nel 2022, cinque punti in più rispetto all'anno precedente, ma ancora cinque punti più basso del valore 2019. Da sottolineare che il tasso di mobilità di prossimità, ovvero la quota di popolazione che ha effettuato nel corso della giornata solo spostamenti a piedi di durata molto breve, pari al 6,5% nel 2022 è salito sopra il dato 2019 (6,0%). Sembra consolidarsi quindi – ma si tratta ovviamente di un segnale ancora debole – quella propensione alla mobilità di brevissimo raggio (in sostanza le uscite nel quartiere per piccole commissioni di vicinato), che nel 2020 aveva caratterizzato la mobilità degli italiani in particolare durante i lockdown.

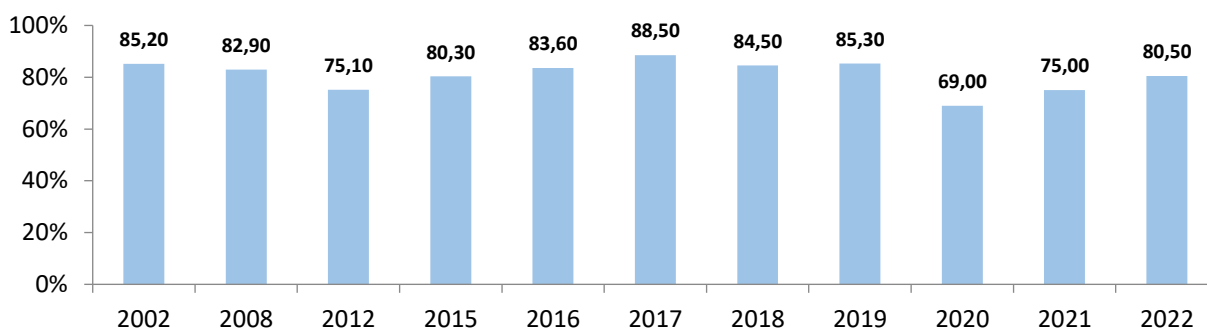


Figura 6.3: La dinamica del tasso di mobilità 2002-2022 (% di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale)

Il numero medio di spostamenti giornalieri dei cittadini è stato pari nel primo semestre 2022 a 2,50 se riferito alla sola popolazione mobile e a 2,10, se riferito all'intera popolazione; sono valori in crescita dal 2021 e in linea con i dati 2019. Guardando all'intera dinamica 2019-2023 si osserva che tra la popolazione mobile il numero medio di spostamenti è di fatto costante anno su anno. Viceversa, l'indicatore riferito a tutti i cittadini (mobili e non-mobili) chiaramente segue la curva del tasso di mobilità e quindi ha registrato una sensibile caduta nel 2020 (1,7 contro i 2,1 del 2019) a cui è seguita la progressiva ripresa nel 2021 e nel 2022.

La lunghezza media degli spostamenti ha di nuovo superato nel 2022 i 10 km, dopo il decremento rilevante per effetto del Covid (8,7 km nel 2020 con una riduzione del -22,3% rispetto al 2019). Nella disaggregazione tra mobilità urbana e mobilità extraurbana si registra un accorciamento medio degli spostamenti dentro i perimetri comunali in proporzione più accentuato rispetto agli spostamenti esterni.

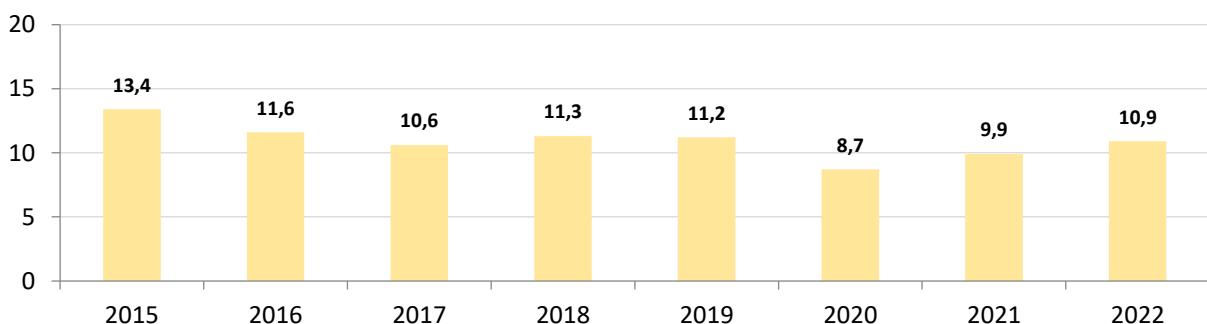


Figura 6.4: Lunghezza media degli spostamenti (km) e distribuzione % della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti 2015-2022

Nel 2022 la popolazione mobile ha effettuato in media 26,7 km nel giorno medio feriale, il 15% in più rispetto al 2021 e il 25% in più rispetto al 2020. Il dato 2019 (28,2 km) è stato dunque molto avvicinato ma non ancora raggiunto.

Quanto al tempo dedicato alla mobilità, il valore medio pro-capite giornaliero nel 2022 si è posizionato a 53 minuti tra la popolazione mobile (poco sopra i 40 minuti se invece si considera la popolazione totale); è un dato in crescita rispetto ai 50 minuti registrati nel 2021 e ai 48 minuti registrati nel 2020. Il gap residuo dai livelli pre-Covid resta comunque non marginale (58 minuti nel 2019).

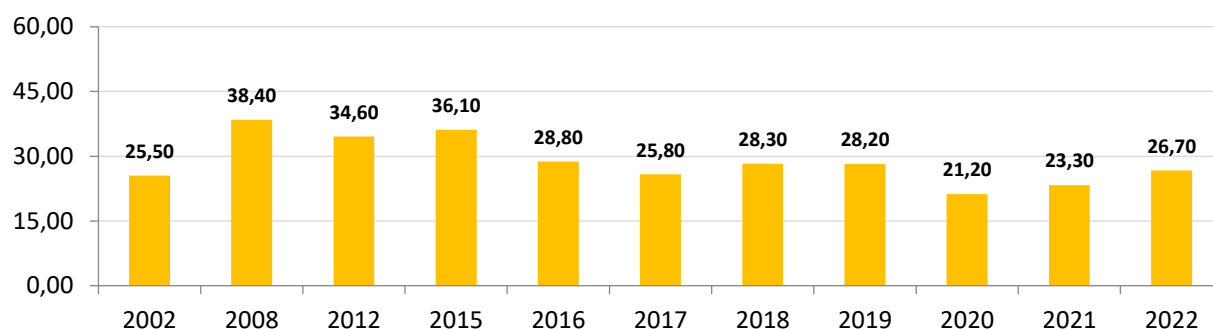


Figura 6.5: Distanza media pro-capite percorsa (numero di km riferito al giorno feriale medio)

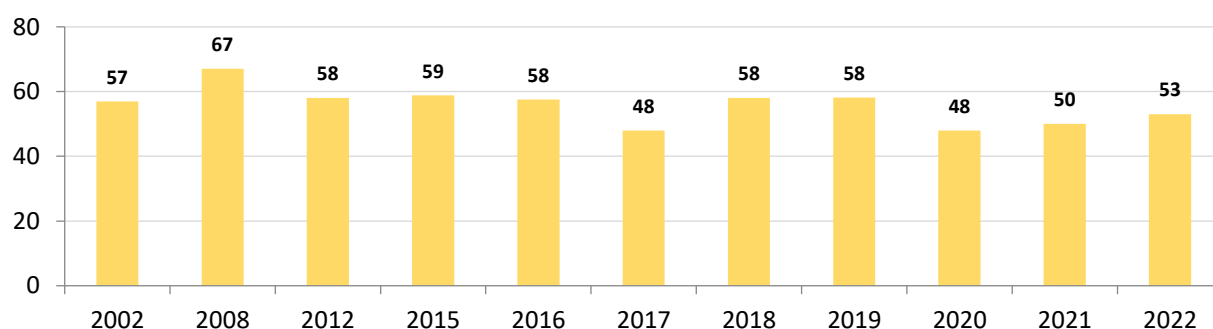


Figura 6.6: Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità (numero di minuti riferito al giorno feriale medio)

Passando alle motivazioni degli spostamenti, la pandemia ha spinto verso un profondo riposizionamento delle tradizionali destinazioni da raggiungere, a causa sia delle restrizioni entrate in vigore, con periodi più o meno prolungati e territorialmente differenziati di chiusura delle scuole e dei luoghi di svago, di limitazione di accesso agli esercizi commerciali, sia della diffusione delle attività a distanza in particolare nella componente lavorativa (smart working)¹².

Di conseguenza, nel 2020 la distribuzione della domanda per destinazioni è stata contrassegnata dal crollo verticale della componente scolastica, dalla riduzione marcata di quella per tempo libero e dalla crescita molto cospicua della mobilità per gestione familiare. Nel 2021 si è avviato il percorso di riavvicinamento agli equilibri pre-Covid per la domanda più sistematica, legata al lavoro e allo studio e nel 2022 si è consolidata la nuova ripartizione della domanda per motivazioni: scuola e lavoro salgono ad un'incidenza pari al 35,8% degli spostamenti complessivi, la gestione familiare scende al 32,9% (comunque superiore al 32,1% del 2021) e il tempo libero scende al 31,3% (in lieve calo anche dal 2021). Quanto alla regolarità della domanda, la quota di mobilità

¹² Secondo le stime dell'Osservatorio nazionale sullo smart working del Politecnico di Milano a fine 2022 erano circa 3,5 milioni le posizioni lavorative da remoto, continue (tutti i giorni o quasi) o saltuarie (qualche giorno a settimana). È un dato consistente ma in fisiologico calo rispetto al 2021 (circa 4 milioni) e soprattutto rispetto al picco registrato nel 2020 (circa 6,5 milioni).

che può essere definita “non sistematica” (tipologia di spostamenti effettuati meno di 3 o 4 volte a settimana) è in ulteriore, seppure graduale, crescita nel 2022 (42,4% del totale spostamenti, dal 41% del 2021 e dal 39,1% del 2019), in coerenza con l’affermarsi di un modello di mobilità più granulare, contrassegnato da una minore incidenza del pendolarismo tradizionale, modello che nel 2020 si è consolidato grazie al ricordato sviluppo delle attività a distanza.

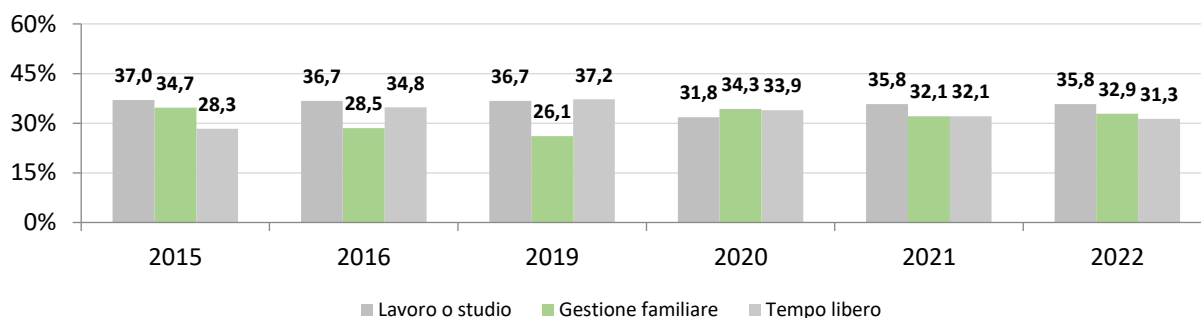


Figura 6.7: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2022 (val. %)

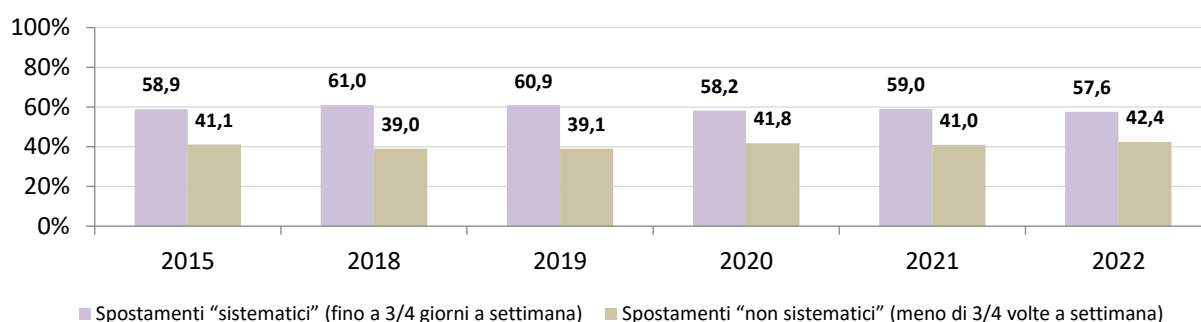


Figura 6.8: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2021 (val. %)

6.2 I mezzi di trasporto utilizzati

Il Covid ha rappresentato un tornante non indolore per il profilo di sostenibilità delle scelte modali degli italiani. Se ne aveva avuta una chiara traccia nei dati del 2021, in fase di progressiva uscita dall’emergenza sanitaria, e ora il monitoraggio sull’intero 2022 consolida la rappresentazione di un pericoloso ritorno alla “vecchia normalità”, persino con dati anche peggiori degli equilibri precedenti alla crisi sanitaria.

In rapida sintesi i dati salienti per mezzo di trasporto relativi all’ultimo scorcio temporale evidenziano che:

- la mobilità pedonale ha rapidamente perso peso dopo l’esplosione contingente del 2020 e nel 2022 si è attestata al 18% di quota modale, sotto lo share del 2019 (20,8%) e 11 punti in meno dal picco del 2020;
- la mobilità ciclistica (e micromobilità) guadagna poco meno di un punto tra il 2019 e il 2022;
- lo share della moto segue l’andamento di quello della bicicletta: un balzo in avanti nel 2021 e nel 2022 fino a raggiungere il 4,1% (contro il 2,6% del 2019);

- l'automobile ha proseguito nell'ultimo anno la tendenza di crescita, partendo peraltro da una posizione di mercato dominante, e arriva a soddisfare i due terzi di tutti gli spostamenti nel 2022, quasi 4 punti in più rispetto al 2019;
- il trasporto collettivo infine continua il percorso di graduale recupero dopo il crollo subito nel 2020 (dimezzamento della quota modale), ma il 7,4% raggiunto nel 2022 è ancora molto lontano dai livelli pre-Covid (10,8% nel 2019).

Il quadro evolutivo che si va consolidando nel post-pandemia è dunque problematico. La mobilità dolce e "leggera" (piedi, bici, micromobilità) non è riuscita a decollare dopo gli inneschi positivi attivati durante l'emergenza sanitaria, complice un'evidente timidezza delle politiche pubbliche locali nel rafforzare gli strumenti di dissuasione della circolazione motorizzata e nell'incentivare le soluzioni di trasporto ecologiche attraverso infrastrutture e regole dedicate. Il trasporto pubblico a sua volta non è riuscito a recuperare, se non in misura parziale, le proprie quote di mercato, complice la disaffezione legata alla cattiva pubblicità sul contagio del virus - tuttora in parte persistente -, e complice certo anche una strutturale debolezza in alcuni territori nella qualità dei servizi, nella capillarità dell'offerta, nella rete delle infrastrutture dedicate per il trasporto rapido (binari urbani, corsie riservate, sistemi di BRT e così via), nello sviluppo diffuso di innovazioni digitali per una maggiore flessibilità dei servizi stessi.

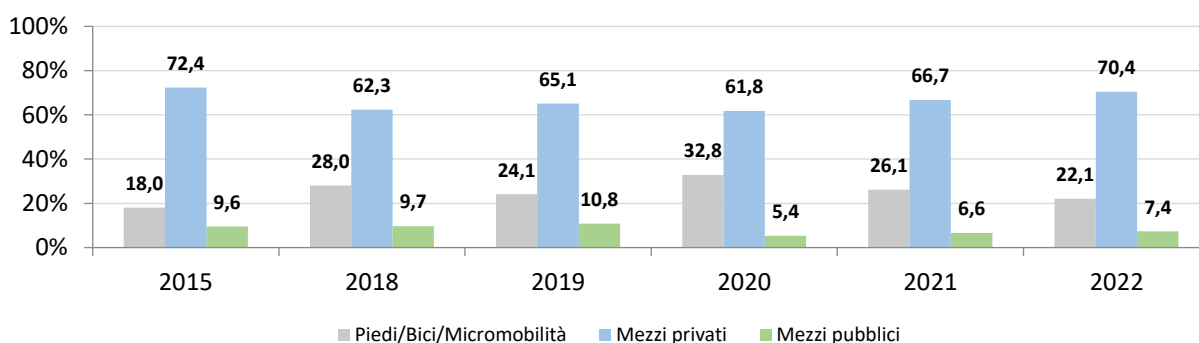


Figura 6.9: La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati 2015-2022

* 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.

In chiave di sintesi della sostenibilità del trasporto passeggeri dal lato della domanda è utile monitorare il tasso di mobilità sostenibile che per convenzione è misurato come percentuale complessiva degli spostamenti effettuati con mezzi a presunto basso impatto ambientale, sociale ed economico, ovvero a piedi, bici/micromobilità e trasporto pubblico/sharing¹³.

Come si vede nella il tasso di mobilità sostenibile ha sperimentato una significativa progressione nel 2020 portandosi al 38,2%, il livello più alto raggiunto da inizio millennio. Nel 2021 il tasso di mobilità sostenibile ha invece subito un forte ripiegamento scendendo al 31,3% e questa flessione si è ulteriormente accentuata nel 2022 (29,5%). Si conferma così che la combinazione tra riassorbimento della crescita della mobilità attiva, pieno recupero dell'auto e faticosa risalita del

¹³ Ovviamente l'indicatore può essere affinato, se le informazioni fossero disponibili, tenendo conto dei profili emissivi dei mezzi motorizzati (auto e moto in particolare), nonché dei loro livelli di sicurezza e di costo per gli utenti.

trasporto pubblico sta producendo un'uscita dall'emergenza sanitaria nella domanda di mobilità verso equilibri peggiori, sotto il profilo della sostenibilità, rispetto agli anni precedenti.

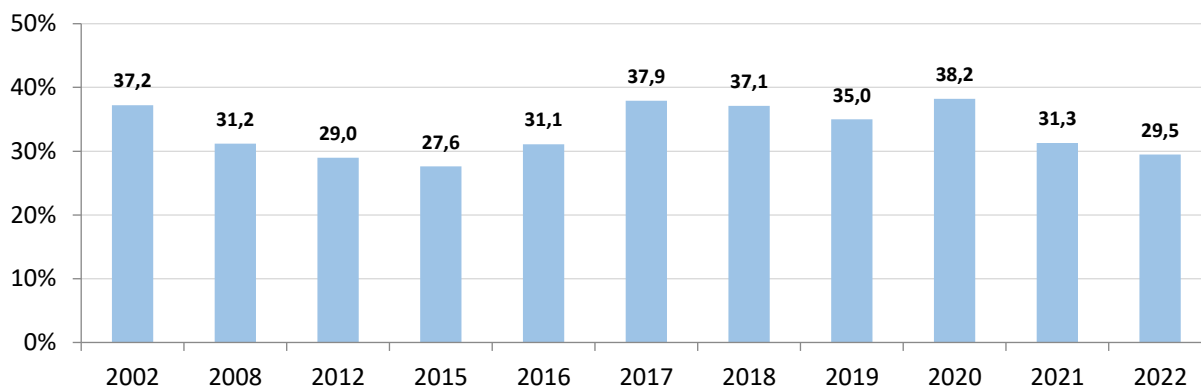


Figura 6.10: La dinamica del tasso di mobilità sostenibile 2002-2022 (% di spostamenti a piedi, bici e mezzi pubblici sul totale)

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 ha registrato un grande sviluppo nel 2020 portandosi al 43,2% contro il 31,9% del 2019, poiché le limitazioni alla mobilità hanno proporzionalmente fatto crescere il peso dei tragitti brevi effettuati in prevalenza a piedi. All'inverso (simmetricamente), il sensibile generale ripiegamento della mobilità attiva nel 2021 e nel 2022 ne ha ridotto molto la quota modale nei contesti urbani, dove è scesa al 32,3% (ben 11 punti in meno rispetto al 2020). I mezzi privati rivestono un ruolo maggioritario nel soddisfacimento della domanda di mobilità urbana dei cittadini, ma in misura più contenuta rispetto alla mobilità extra-urbana. Nel primo anno della pandemia la quota modale dell'auto è scesa al 52%, ma poi è risalita di oltre 5 punti nel 2021 (57,3%) e di altri 3 punti abbondanti nel 2022 (60,7%). Quanto al trasporto pubblico, lo share modale si è più che dimezzato nel 2020 (al 4,8% dal 10,1% del 2019), mentre nel 2021 ha registrato un piccolo recupero (5,6%) in accelerazione nel 2022 (6,9%), comunque del tutto insufficiente anche solo ad avvicinare la soglia pre-Covid.

	2015	2018	2019	2020	2021	2022
A piedi e in bicicletta/micromobilità	30,4%	36,9%	31,9%	43,2%	37,1%	32,3%
Mezzi privati (auto e moto)	61,6%	53,8%	57,9%	52,0%	57,3%	60,7%
Mezzi pubblici	8,3%	9,3%	10,1%	4,8%	5,6%	6,9%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabella 6.1: Distribuzione degli spostamenti urbani per modalità di trasporto utilizzato 2015-2022

Il profilo dei mezzi di trasporto utilizzati cambia profondamente per la mobilità extra-urbana. La mobilità non-motorizzata (essenzialmente in bicicletta) è marginale, mentre si rafforza la centralità del mezzo privato (essenzialmente l'auto) come opzione privilegiata di trasporto, la cui quota modale con riferimento ai soli mezzi motorizzati ha raggiunto nel 2022 il 91,7%, in crescita di quasi 5 punti dal 2019.

	2015	2018	2019	2020	2021	2022
Mezzi privati (auto e moto)	88,6%	88,0%	86,9%	91,7%	89,8%	91,7%
Mezzi pubblici	11,4%	12,0%	13,1%	7,3%	9,2%	8,3%
Totale mezzi motorizzati	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabella 6.2: Distribuzione degli spostamenti extraurbani per modalità di trasporto motorizzato 2015-2022

6.3 Livelli di 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. In questo caso quindi i dati si riferiscono sia alla mobilità feriale che a quella del fine settimana o festiva.

Il primo anno della pandemia è stato contrassegnato da una tendenza generalizzata all'abbassamento dei livelli di soddisfazione dei mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini, con un leggero ampliamento della tradizionale forbice di gradimento tra mezzi individuali (verso l'alto) e mezzi collettivi (verso il basso). Nel 2022 si è assistito ad un sensibile miglioramento degli indici di soddisfazione dei mezzi individuali, in particolare la moto è passata dal voto medio 7,0 del 2021 al voto medio 7,8 del 2022. Anche i mezzi pubblici migliorano la percezione di soddisfazione degli utenti, in particolare la metropolitana e l'autobus di lunga percorrenza, ma soprattutto i vettori su gomma (urbani ed extraurbani) continuano ad attestarsi attorno o poco sotto la sufficienza, mantenendo l'ampissimo divario di gradimento rispetto ai mezzi individuali.

Gli stessi dati di soddisfazione possono essere letti da un'altra angolatura, guardando alla quota di utenti che assegna un punteggio di soddisfazione che possiamo definire "piena", ovvero i voti da 7 a 10. Nel caso dell'auto la soddisfazione piena è dichiarata nel 2022 da ben l'87% degli utenti, percentuale molto vicina a quella record del 2019 (88,1%). Poco sotto la soglia dell'80% di soddisfazione piena si posizionano sia la bicicletta che la moto. Tra i mezzi pubblici la percentuale della piena soddisfazione è invece attestata poco sopra il 40% per autobus (urbani e di lunga percorrenza), al 45,8% per il treno locale e al 60% per la metropolitana.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Incidenza voti 7-10 (2022)
Moto, ciclomotore, scooter	8,4	8,1	7,6	7,6	7,5	7,5	7,0	7,8	79,6 %
Automobile	8,4	8,4	8,3	8,2	8,4	8,3	8,1	8,2	87,0 %
Bicicletta	8,3	8,0	7,8	7,8	7,7	7,7	7,5	7,8	77,7 %
Metropolitana	7,3	7,2	6,7	6,9	6,8	6,6	6,4	6,7	60,1 %
Autobus urbano, tram	6,1	6,3	6,1	6,1	6,2	6,1	5,8	5,9	41,9 %
Treno locale	6,3	6,3	6,0	6,2	6,3	6,2	5,9	6,1	45,8 %
Autobus di lunga percorrenza	6,7	6,6	6,5	6,3	6,3	6,0	5,7	6,0	42,6 %

Tabella 6.3: 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)

Livelli Adeguati di Servizio

L'articolo 27, comma 6, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 modificato dall'articolo 7 bis della legge 18 novembre 2022, n. 176, ha disposto che *“Ai fini del riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto –legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, entro il 31 luglio 2023, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti gli indicatori per determinare i livelli adeguati del servizio e le modalità di applicazione degli stessi al fine della ripartizione del medesimo Fondo”*.

Pertanto, ai fini della istruttoria propedeutica alla predisposizione del citato decreto, si è ritenuto necessario istituire, con D.D. n. 19 del 17 febbraio 2023, un gruppo di lavoro composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), delle Regioni, dell'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia (ANCI) e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Il Gruppo ha il compito di individuare in sede tecnica gli indicatori idonei per determinare con metodo parametrico lineare i livelli adeguati di servizio nel settore del trasporto pubblico locale e regionale nonché le modalità di applicazione ed aggiornamento degli stessi al fine della ripartizione del fondo nazionale di cui all'articolo 16 bis, comma 1, del decreto legge 6/07/2012, n. 95, convertito con modificazione dalla legge 7/8/2012, n. 135 nei tempi previsti dal comma 1 e secondo le modalità indicate dall'articolo 27 del decreto legge 24/04/2017, n. 50, convertito con modificazione dalla legge 21/06/2017, n. 96.

Tuttavia nel 2023 non è stato possibile individuare indicatori condivisi per poter procedere alla ripartizione del Fondo Nazionale anno 2023 (che ai sensi dell'art. 17 del D.L. 104/2023 convertito dalla legge 136/2023 il è avvenuta sulla base dei soli costi standards), benché si sia ipotizzato di utilizzare inizialmente gli indicatori disponibili ISTAT e successivamente, dal 2024, indicatori specifici, trasportistici ed economici da individuare tramite il supporto di esperti della materia (in particolare di istituti universitari) come previsto al l'articolo 3, comma 3, del decreto istitutivo del gruppo.

A partire dalla fine di gennaio 2024 sono riprese le attività del gruppo, su indicazione dei rappresentanti delle Regioni e dell'ANCI, si è ritenuto necessario acquisire dati ISFORT attualmente non disponibili nella Banca dati dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile.

A tal fine si è provveduto a predisporre un apposito atto negoziale con il richiamato istituto prevedendo l'acquisizione di dati in due step.

In particolare, saranno acquisiti dati utili per procedere ad una prima ripartizione, nel 2024, del Fondo Nazionale, dati che saranno integrati nel 2025 con elementi più analitici che consentano di individuare a regime gli indicatori per la ripartizione del Fondo in argomento.

È necessario sottolineare che la ripartizione del Fondo, utilizzando gli indicatori per l'individuazione dei livelli adeguati di servizio, è comunque subordinata all'intesa in sede di Conferenza Unificata, ciò implica la definizione di indicatori condivisi non solo in linea tecnica ma anche politicamente.

È altresì necessario rappresentare che i "LAS", essendo "uniformi" sul territorio nazionale dovranno avere connotazione dinamica, ossia partendo da un livello "minimo" assicurato in modo uniforme sull'intero territorio nazionale si dovrà prevedere, periodicamente, un innalzamento di tale livello in relazione all'evoluzione economica e sociale del Paese nonché in relazione all'evoluzioni tecnologiche.

Le modalità ed i tempi per procedere a tale adeguamento periodico dovranno essere individuate nel decreto previsto dall'articolo 27, comma 6, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 modificato dall'articolo 7 bis della legge 18 novembre 2022, n. 176, e condivise in sede di Conferenza Unificata.

È opportuno infine accennare all'ipotesi di fiscalizzazione del Fondo.

Tale ipotesi, subordinata a procedure diverse da quelle in corso, non potrà non tenere conto dei risultati connessi all'individuazione degli indicatori necessari a determinare i livelli adeguati di servizio, ciò in considerazione della specificità di settore di tali dati.

Tuttavia, il processo di "fiscalizzazione" dovrà necessariamente equiparare i LAS ai livelli essenziali delle prestazioni ("LEP") al fine di evitare, nell'ipotesi in cui la fiscalità locale sia insufficiente a garantire il livello di servizi "uniforme" previsto sul territorio nazionale, il ricorso ad un fondo perequativo che non copre al cento per cento il maggior fabbisogno.