

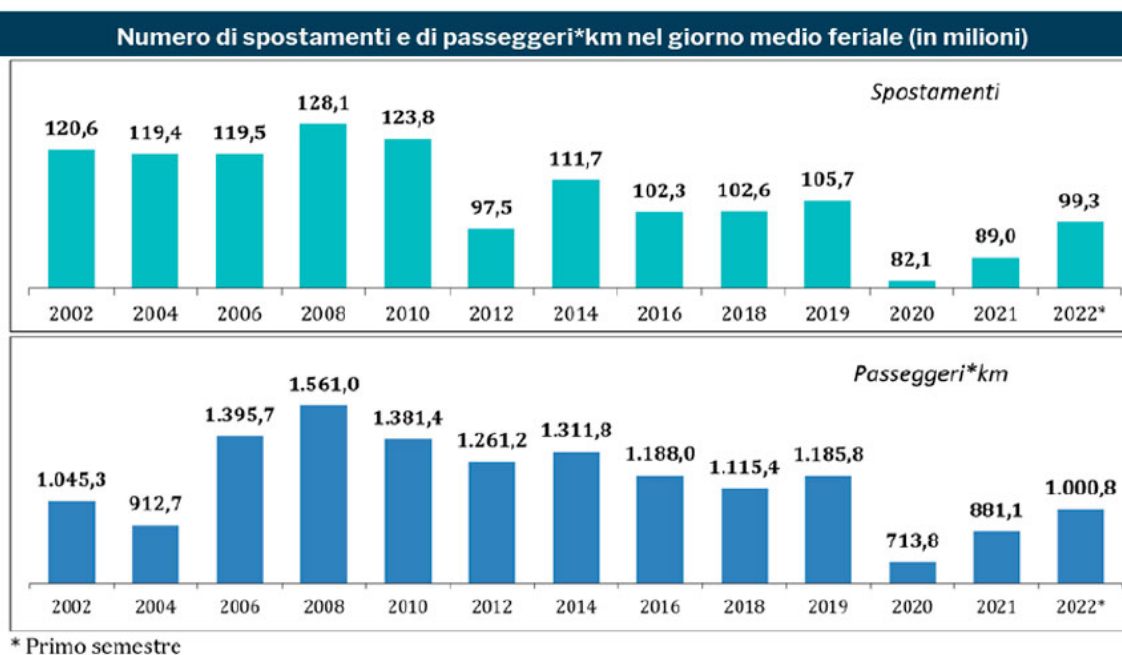
CRESCE LA MOBILITÀ PRIVATA CHE PUNTA SULL'IBRIDO

di Carlo Carminucci

A tre anni dall'inizio della crisi sanitaria, il percorso di "ritorno alla normalità" per la mobilità dei cittadini è ormai concluso e la domanda ha ripreso a correre con una formidabile progressione soprattutto nel 2022. Allo stesso tempo, nell'ultimo anno si è affacciata una seconda grande crisi pervasiva in tutti i settori dell'economia e dei consumi, innestata dal conflitto russo-ucraino, che sta provocando un forte innalzamento dei costi energetici e più in generale dell'inflazione. Lo scenario che si prospetta per il breve e per il medio periodo contiene dunque, come già nell'ultimo biennio, elementi di forte incertezza. Nel quadro confuso e caotico a cui si è accennato, il 19° Rapporto sulla mobilità degli italiani di Isfort prova a raccontare come sta cambiando il modello di mobilità degli italiani, tra derive di lungo periodo e pressioni della congiuntura, tra crisi (sanitaria) ormai alle spalle e una nuova emergenza (energetica) in pieno svolgimento.

Guardando i dati sulla domanda di mobilità dei cittadini si può affermare che la grande crisi pandemica prodotta dal Coronavirus è alle spalle. Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort, in particolare nel primo semestre del 2022, la ripresa della domanda ha sperimentato una significativa accelerazione: quasi 100 milioni di spostamenti giornalieri (solo giorni feriali), un volume molto vicino alla soglia pre-pandemica (-6% rispetto al 2019) (grafico. 1). In termini di passeggeri*km (distanze percorse) il rimbalzo della domanda nel 2021 e nel primo semestre 2022 è stato anche più robusto, ma poiché nel 2020 si era registrato un vero e proprio crollo dei passeggeri*km il livello pre-Covid resta più distante

(-15%).

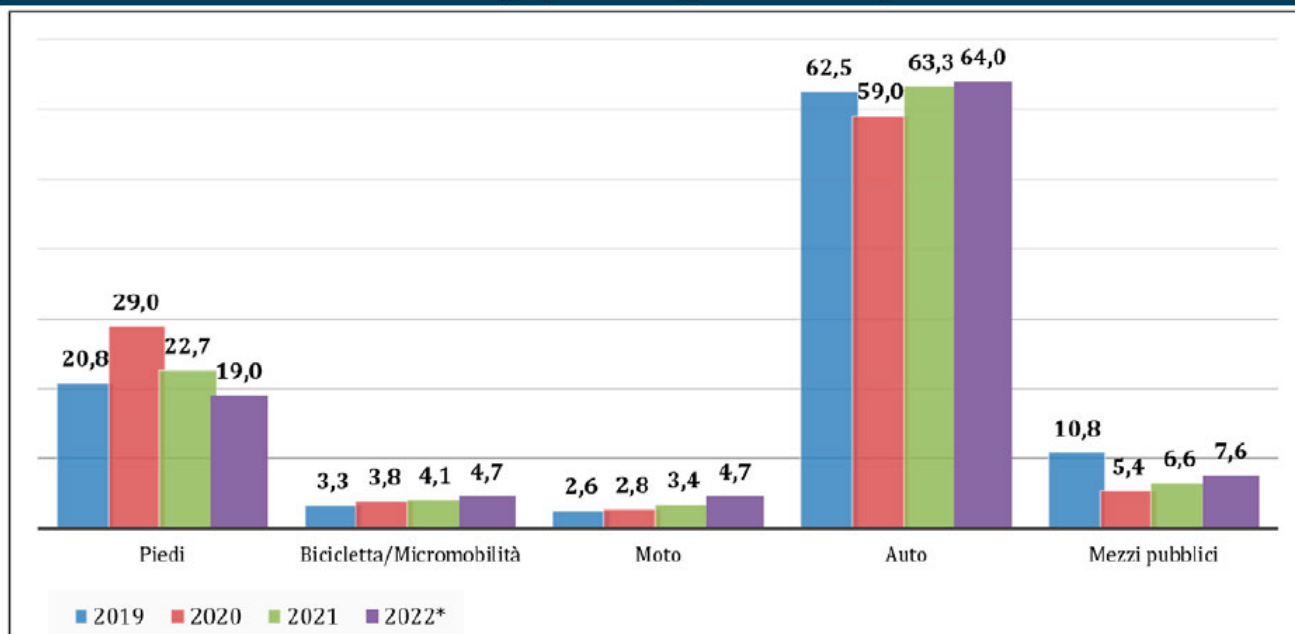


Al poderoso rimbalzo della domanda di mobilità ha senza dubbio contribuito la componente della media e lunga percorrenza. La lunghezza media degli spostamenti è infatti cresciuta, nel suo complesso, del +17,2% tra il 2020 e la prima parte del 2022, attestandosi a 10,2 km, valore quasi in linea con quello del 2019. Allo stesso tempo, la quota delle percorrenze di medio raggio (10-50 km) è passata dal 16,6% del 2020 al 20,2% del primo semestre 2022, a un paio di punti sotto la soglia pre-Covid, e i viaggi di lunga distanza, superiori a 50 km, sono passati dall'1,8% al 2,2%. Va comunque sottolineato che la scala locale di prossimità resta dominante nel modello di mobilità degli italiani. Infatti, gli spostamenti più brevi (fino a 2 km) pesano per quasi il 30% del totale e quelli di scala urbana (2-10 km) quasi per il 50%. Le politiche di settore, prevalentemente guidate dal paradigma delle connessioni di lungo raggio, dovrebbero guardare con più attenzione alla scala urbana e locale dove si concentra al gran parte della

domanda di mobilità dei cittadini.

Passando al dato cruciale sulla scelta dei mezzi di trasporto da parte dei cittadini, i dati sulla ripartizione modale evidenziano uno storico e strutturale orientamento verso l'auto e, simmetricamente, una costante debolezza del mercato del trasporto pubblico. Nel 2019 le «quattro ruote» hanno assorbito il 62,5% di tutti gli spostamenti e il 70% dei passeggeri*km; sono percentuali non lontane da quelle registrate nel 2010 (e anche ad inizio millennio). Il trasporto pubblico si è invece fermato in tutti questi anni attorno alla soglia del 10% di share per gli spostamenti e del 20% per i passeggeri*km. È la plastica dimostrazione che le politiche del cosiddetto «riequilibrio modale» nelle ultime due decadi sono state troppo timide e quindi poco efficaci. La pandemia ha poi inevitabilmente stravolto i modelli d'uso dei mezzi di trasporto; e tuttavia all'uscita dall'emergenza sanitaria la posizione dominante dell'auto non solo non si è incrinata, ma anzi sembra in fase di ulteriore consolidamento (grafico 2), raggiungendo il 65% degli spostamenti soddisfatti, un punto e mezzo in più del livello pre-Covid. All'opposto la quota di mercato del trasporto pubblico (7,6% nel 2022) è ancora lontana dal già basso livello del 2019 (10,8%).

Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato¹



¹ Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza). *Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani*

Sintetizzando i dati di ripartizione modale nell'ottica della sostenibilità del trasporto passeggeri (dal lato della domanda), si deve sottolineare con preoccupazione che il tasso di mobilità sostenibile, strutturalmente inferiore al 40% in tutta la serie storica da inizio millennio, si è pericolosamente abbassato sia

nel 2021, sia nel primo semestre del 2022 scendendo ben sotto il livello pre-Covid (31,4% nel 2022 contro il 35% del 2019) (grafico 3).

D'altra parte, anche la propensione al cambio modale dei cittadini, intesa come desiderio di utilizzare di meno l'auto a beneficio dei mezzi pubblici e della bicicletta, che normalmente si attesta su livelli alti, nell'ultimo scorcio mostra tuttavia un trend discendente. Ad esempio, per i mezzi pubblici il saldo tra quanti vorrebbero usarli di più e quanti vorrebbero usarli di meno è sceso dal +27,3% del 2019 al +11,4% del 2022, ad ulteriore conferma che la vicenda Covid ha inciso sull'appeal della mobilità collettiva. E su tale dinamica, che porta in superficie chiari risvolti psicologici, ha influito e continua ad influire la percezione di insicurezza da contagio Covid sui mezzi pubblici. Nel 2021 il divario nella percezione di sicurezza tra mezzi individuali e mezzi collettivi è stato molto più elevato di quanto ci si sarebbe potuto attendere, considerando la massiccia campagna di vaccinazione e la riduzione della lesività del virus. Solo nel primo semestre del 2022 gli indici molto bassi registrati dai vettori pubblici hanno iniziato una lenta risalita, ma il gap dai mezzi individuali è tuttavia ancora enorme e costituisce quindi ancora oggi, nonostante l'uscita dall'emergenza sanitaria, uno dei fattori-chiave nella scelta dei mezzi di trasporto.

La dinamica del tasso di mobilità sostenibile
 (% di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta/micromobilità)



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

Infine, uno sguardo al mercato dell'auto. Il parco autovetture è continuato a crescere durante la pandemia, nonostante la crisi del settore (circa 1,5 milioni di auto vendute in meno nel triennio 2020-2022 rispetto ai livelli di mercato del 2019): le auto circolanti sono appena sotto i 40 milioni, circa 100.000 in più rispetto al 2019, con un tasso di motorizzazione salito nel 2021 a 67,2 veicoli ogni 100 abitanti, il più alto tra i grandi Paesi europei (circa 10 punti in Francia, 15 in Spagna e 9 punti in Germania). Di conseguenza, l'età media delle auto è aumentata nel 2021 a 12,2 anni dagli 11,8 anni del 2020. E nel parco circolante risultano ancora presenti oltre 11 milioni di auto che non superano lo standard emissivo Euro 3 (poco meno del 30% del totale, quota che sale al 40% al Sud). Le alimentazioni "tradizionali" (benzina e gasolio) riguardano circa 35 milioni di auto (l'87,7% del totale), mentre le auto ibride sono circa 1 milione e quelle elettriche quasi 120mila. Questi numeri, ancorché di scarso peso nel totale, tuttavia sono raddoppiati nel 2021. E guardando alle immatricolazioni la quota della filiera elettrica-ibrida nel 2021 ha sfiorato il terzo del totale, più del doppio rispetto al

2020. Nei primi 11 mesi del 2022 questa percentuale è salita ancora al 42,8% del totale. L'ibrido diventa la motorizzazione più venduta in assoluto nel Paese, ma la componente del full electric vede scendere il venduto di circa un quarto rispetto ai primi 11 mesi del 2021, un rallentamento che non trova riscontro negli altri Paesi europei e che è dovuto presumibilmente alla riduzione degli incentivi normativi.

