

Mercato del trasporto pubblico e transizione energetica

Qualche spunto per la discussione

Carlo Carminucci, Isfort

Riepilogo

1. Il trasporto pubblico è in crisi di mercato per effetto della pandemia e le propensioni dal lato della domanda non sono positive
2. Il rinnovo dei bus aiuta la competitività del trasporto pubblico, ma da solo non basta
3. Quali criteri per la transizione energetica dei bus (guardando al punto di vista aziendale)?

1) L'attuale crisi del trasporto pubblico: il punto dal lato della domanda

*Distribuzione % degli spostamenti per mezzi di trasporto**

	Media 2019	Media 2020	Media gen-lug 2021
Mobilità attiva	24,1	33,2	29,4
Mobilità privata (auto e moto)	65,4	62,0	64,4
Mobilità pubblica e intermodale	10,6	4,9	6,1
Totale	100,0	100,0	100,0

* Le elaborazioni si riferiscono alla mobilità sia feriale che festiva, per questa ragione differiscono leggermente da quelli presentati in precedenza relativi alla sola mobilità feriale

Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

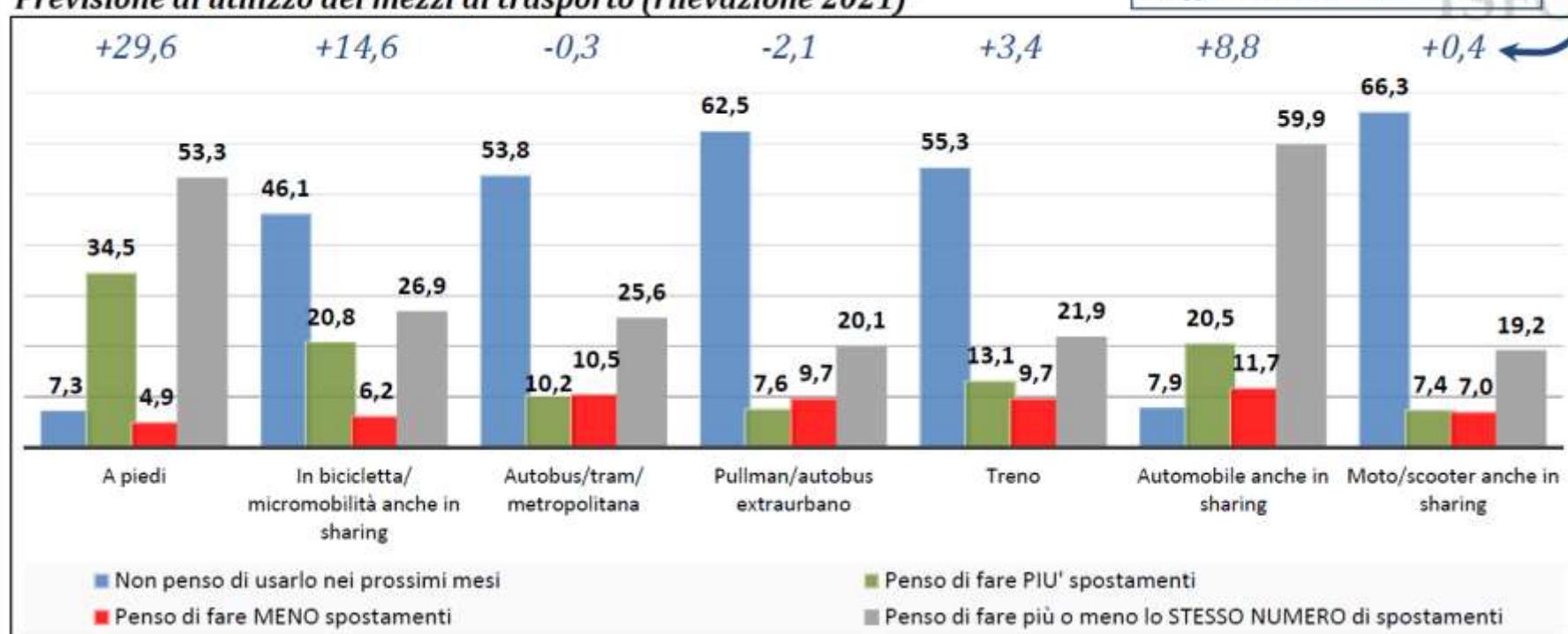
Alcuni fattori di criticità

- ✓ non si alza la **percezione di sicurezza** nell'uso dei mezzi pubblici
- ✓ crescono i **divari di soddisfazione** rispetto ai mezzi privati
- ✓ il segmento privilegiato del mercato del TP (componente sistematica degli spostamenti) è declinante nel **nuovo modello di domanda** centrato sulla prossimità
- ✓ lo **smart working** come modello organizzativo che si struttura (previsti circa 4 mln di dipendenti nel post-pandemia); i lavoratori da remoto usano di meno i mezzi pubblici

1bis) Propensioni d'uso positive per la mobilità attiva e per l'auto, molto meno per i mezzi pubblici

Previsione di utilizzo dei mezzi di trasporto (rilevazione 2021)

Differenza PIU' - MENO



Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

2) Il fattore «qualità del viaggio» (nuovi autobus) incide nella scelta del mezzo pubblico, ma meno della scarsa competitività nei tempi (velocità, regolarità) e nello spazio (capillarità)

Per quale ragione ha preso l'auto/moto invece di un mezzo pubblico? (spostamenti sistematici, %)*	Totale	Grandi città
Con il mezzo pubblico ci metterei troppo tempo	28,6	37,3
Il mezzo pubblico non si sa mai quando passa/quanto tempo ci mette	20,4	27,9
La fermata è troppo lontana	17,8	19,1
L'auto è più pratica per tanti motivi	16,8	14,0
Devo prendere più di un mezzo e non mi va	11,8	17,5
Il viaggio con i mezzi pubblici non è confortevole, le vetture sono troppo affollate	7,5	14,6
Devo fare altri spostamenti per i quali mi serve l'auto (accompagnare i bambini a scuola ecc.)	7,4	10,1
Devo portare borse/bagagli, prendere il mezzo pubblico è scomodo	6,0	7,2
Il viaggio con i mezzi pubblici non è confortevole, le vetture sono vecchie, rumorose, sporche ecc.	5,4	10,6
Mi piace guidare, uso l'auto tutte le volte che posso	4,1	4,3
Sul mezzo pubblico non mi sento sicuro (borseghi, molestie ecc.)	3,2	5,0
Preferisco stare da solo nella mia auto	1,8	1,9

Fattore TEMPO	
Totale	49,0%
Grandi città	65,2%

Fattore COMODITA'	
Totale	42,0%
Grandi città	48,8%

Fattore CAPILLARITA'	
Totale	17,8%
Grandi città	19,1%

Fattore QUALITA'	
Totale	16,1%
Grandi città	30,2%

Fattore PREFERENZA	
Totale	5,9%
Grandi città	6,2%

* Totali superiori a 100 perché possibili fino a tre risposte

Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

3) La transizione energetica dei bus: la matrice dei criteri che impattano sulle scelte aziendali delle alimentazioni

	Diesel	CNG	LNG	Biometano	Ibrido-diesel	Elettrico <i>overnight</i>	Elettrico <i>opportunity</i>	Idrogeno
Costi iniziali	□ □	□	□	□	□	□ □	□ □	□ □
Costi operativi	□	▼	▼	□	▲	□ □	□ □	▼ ▼
Performance del veicolo	□ □	□	□ □	□	▲	□ □	□	▲ ▲
Approvvigionamento energetico	□ □	▲	▼	□ □	□	▼	▼	□ □
Inquinamento ambientale	□ □	□	□	□	□	▲ ▲	□ □	▲ ▲
Sicurezza	□	□ □	—	—	□	▼	—	—
Qualità percepita	□	□	□	▲	□	□ □	□ □	▲ ▲
Maturità tecnologica	□ □	□ □	▲	—	□	□ □	□ □	□ □
Ciclo di vita del veicolo	□	□	□	□	▼	▼	▲	▼
Gestione della flotta eterogenea	□	▲	▲	—	▲	□ □	□	—
Impatto sulle risorse umane	□ □	▲	▲	▲	□	□ □	□ □	—

Isfort, Indagine 2019 su un panel di aziende del settore del trasporto pubblico

		Livello di impatto	
		basso	elevato
Grado di accordo	basso	▲ o ▼	▲ ▲ o ▼ ▼
	elevato	▲ ▲ o ▼	▲ ▲ ▲ o ▼ ▼

Per concludere: una possibile *Road map* del rinnovo del parco autobus



Va sottolineato come gli obiettivi fissati sia nel breve che nel medio/lungo periodo necessitano di rilevanti investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento energetico (rete elettrica, produzione e distribuzione di biocombustibili ed idrogeno).





Mercato del trasporto pubblico e transizione

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Carlo Carminucci, Isfort