

■ home ■ contatti ■ mappa



Domenica, 17 Aprile 2005



Ricerche

Studi

Collaborazioni

■ [Trasporto pubblico locale - sintesi dei contenuti dello studio](#)

E' ormai consuetudine, da qualche anno, che la Conferenza del Traffico e della Circolazione promossa dall'ACI prenda spunto, per lo svolgimento dei dibattiti, dalla presentazione di un Rapporto predisposto dalla Fondazione Filippo Caracciolo. Il tema prescelto, quest'anno, è particolarmente interessante per le implicazioni di natura economica e sociale che porta con sé: il trasporto pubblico locale. In una ideale continuità con l'edizione 2003, in cui si è tentato di verificare ed approfondire l'esistenza di una alternativa concreta e realmente disponibile all'uso del veicolo stradale per effettuare gli spostamenti di merci, quest'anno si è approfondito il ruolo del trasporto pubblico locale come alternativa all'uso individuale dell'automobile. A partire dalla situazione della mobilità nelle grandi aree urbane, sono state evidenziate le principali criticità conseguenti alla mancanza di un sistema di trasporti pienamente competitivo con l'automobile, a fronte di una evoluzione, per molti aspetti, disordinata delle abitudini di trasporto e di una crescente aspettativa da parte della domanda sia in termini quantitativi sia qualitativi. Il tentativo di porre un limite alle perdite economiche prodotte dal settore e scaturite dal ruolo essenzialmente "sociale" attribuito al trasporto locale, ha imposto l'avvio – alla fine degli anni Novanta - di un processo di riforma in direzione di una graduale privatizzazione, accompagnata da un processo di decentramento delle funzioni di programmazione a Regioni ed Enti Locali ed a strumenti di miglioramento dell'efficienza economica delle Aziende.

Per effetto anche dell'avvicinarsi di provvedimenti normativi non sempre coerenti con le disposizioni vigenti, a 7 anni dall'avvio della riforma la situazione sembra essere ancora incerta, frammentata e certamente non favorisce la qualità del servizio offerto agli utenti. Gli stessi operatori del settore, dovendo perseguire il risanamento dei propri bilanci, hanno mantenuto un atteggiamento cauto rispetto alle politiche di investimento, anche per le incertezze sul futuro. Più recentemente, infine, è emerso in tutta la sua gravità il problema delle risorse per il rinnovo dei contratti di lavoro, che, ancora una volta, ha finito per penalizzare gli utilizzatori generando forme di protesta illegali ed, in alcuni casi, sconcertanti.

Il Rapporto esamina la molteplicità dei fattori aventi attinenza con il settore, confrontandoli con le realtà riscontrabili nei Paesi più avanzati dell'UE, nei quali in generale, a fronte di politiche di intervento simili alle nostre (che sono poi quelle sollecitate dalla stessa Commissione UE, ma attuate con maggior vigore e tempestività), si rilevano effettivi miglioramenti a favore dell'utenza. Miglioramenti che hanno riguardato la ripartizione modale dei passeggeri tra auto e TPL; i problemi connessi alla congestione,

all'ambiente, alla sicurezza, ecc.; ed anche, elemento fondamentale, gli aspetti finanziari ed economici connessi ai bilanci degli esercenti. In molti Paesi europei si è difatti arrivati alla conclusione che, se ben gestito e regolato, il TPL può essere anche una opportunità di business.

Il testo è suddiviso in 4 capitoli. Di ognuno si riporta nel seguito una sintetica descrizione.

Capitolo 1 - Evoluzione della mobilità e del TPL in ambito locale

Nel primo capitolo sono evidenziati i principali elementi di criticità connessi alla mobilità nelle grandi aree metropolitane, a partire dal ruolo della pianificazione dei trasporti nel processo decisionale di pianificazione del territorio e dal ruolo del TPL in tale contesto.

La domanda di mobilità in ambito urbano ha vissuto negli ultimi anni un profondo cambiamento in termini sia quantitativi sia qualitativi. L'incremento della frequenza degli spostamenti associato alla sempre maggiore complessità delle attività umane si è accompagnato, infatti, a cambiamenti derivanti dal mutare di abitudini conseguenti alle politiche di pianificazione territoriale e di uso del territorio ed a meccanismi relativi alle rendite immobiliari. In questo contesto, ad esempio, la quota di spostamenti effettuati con sistematicità (casa-lavoro-casa, casa-studio-casa) è andata perdendo consistenza, passando, nel periodo 1981-2001, da più della metà ad appena un terzo degli spostamenti complessivi. Così come, a fronte di un progressivo incremento della popolazione residente nei comuni extra-capoluogo, si è registrato un sensibile incremento della distanza media percorsa nello spostamento casa-lavoro dai 4-7 km degli anni '60 e '70 agli 11-14 km degli anni '90. Tali dinamiche hanno generato negli anni un evidente ostacolo alla diffusione di un sistema di trasporto pubblico in grado di soddisfare le esigenze degli utenti ed hanno evidenziato la necessità di programmare le politiche urbanistiche e di land-use in maniera strettamente integrata con le politiche dei trasporti.

Il capitolo prosegue con la disamina dell'evoluzione dell'offerta di TPL, troppo spesso viziato dalla mancanza di separazione tra soggetto pianificatore (le Amministrazioni locali) e soggetto gestore (le Aziende), almeno fino all'avvio della Riforma (v. Capitolo 3). Tale mancanza ha condizionato pesantemente le politiche di sviluppo e di gestione del TPL, determinando un servizio non sempre soddisfacente e spesso poco attento alle rapide trasformazioni dei bisogni di mobilità, generando un naturale adeguamento della domanda in direzione "individuale" (tassi di motorizzazione tra i più alti nel mondo, crescita esponenziale dell'uso dei veicoli a due ruote, ecc.), specie nella fase in cui si sono introdotte, in aree particolarmente congestionate, limitazioni alla circolazione e sistemi di tariffazione della sosta.

In effetti, l'incapacità del trasporto pubblico a soddisfare le esigenze dell'utenza ed il conseguente uso prevalente di veicoli individuali negli spostamenti quotidiani, ha generato esternalità assai preoccupanti in termini di incidentalità (la diffusione dei veicoli a 2 ruote ha ulteriormente aggravato i tassi di mortalità degli incidenti in città), di sostenibilità ambientale, di congestione. La soluzione potrà scaturire da un programma di interventi integrato che preveda, congiuntamente al potenziamento ed al miglioramento del trasporto pubblico, un insieme di strategie di breve-medio periodo (ad esempio: attraverso il mobility management, ovvero la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro a cura delle istituzioni pubbliche e private di dimensioni più rilevanti, attraverso appositi piani; impiego più diffuso di tecnologia e telematica), e di medio-lungo periodo finalizzate ad incidere sulla domanda di mobilità a partire dalla localizzazione delle attività economiche e residenziali. Politiche di pricing, limitazioni e divieti dovrebbero essere inserite soltanto in un programma complessivo, tale da rendere effettivamente praticabile una alternativa di spostamento evitando, peraltro, il pericolo di generare casi di esclusione sociale.

Capitolo 2 - L'utente al centro del processo decisionale

Nel secondo capitolo sono descritti i meccanismi che determinano la scelta della modalità di trasporto da parte degli utenti, al fine di sottolineare i desiderata cui sia il pianificatore sia il gestore dovrebbero rapportarsi nel definire le proprie attività in materia di TPL.

La progettazione dei servizi dovrebbe essere ispirata da una nuova filosofia basata sull'esercizio concettuale di "mettersi nei panni" dell'utente o dell'utente potenziale. In altri termini agli Enti locali è richiesto lo sforzo di trasformarsi da soggetti gestori del trasporto locale a soggetti pianificatori e regolatori, assumendo come prioritarie le necessità degli utenti nell'utilizzo del trasporto pubblico. A tale scopo, sono stati individuati e classificati per tipologia tutti i più importanti fattori che influenzano le scelte dell'utente:

- caratteristiche dell'utente (età, sesso, possesso auto, ecc.);
- caratteristiche dello spostamento (complessità, finalità, ora, ecc.);
- caratteristiche dell'offerta, ovvero della modalità di trasporto, suddivise a loro volta in:
 - caratteristiche quantitative (tempi di attesa e di viaggio, costi dello spostamento, affidabilità, regolarità);
 - caratteristiche qualitative (comfort, sicurezza, livello di informazioni, capillarità, flessibilità);

Le esigenze degli utenti vengono efficacemente sintetizzate dalla parola chiave: Integrazione, intesa in termini fisici (riduzione dei disagi connessi allo scambio tra una modalità ed un'altra), tariffari (titoli di viaggio unici al variare delle modalità utilizzate) e logici (orari dei diversi vettori compatibili con le esigenze di interscambio, informazioni di tutta la rete del TPL nei punti di accesso).

Nel dimensionamento dei servizi, è essenziale differenziare le caratteristiche prestazionali che l'utente dà per scontate (frequenze dei passaggi, tempi di percorrenza ridotti, ecc.) da quelle caratteristiche aggiuntive rese in termini di qualità (comfort, informazioni a bordo, ecc.): la cosiddetta "qualità base" infatti è decisiva per il giudizio qualitativo dell'utente, al punto che in mancanza di tali attese, la presenza di elementi di qualità aggiuntive produce un effetto boomerang sulla valutazione degli utenti.

Quello della qualità è un argomento oggetto di un approfondimento mirante a distinguere la qualità attesa da quella percepita dagli utenti, attraverso un continuo monitoraggio non soltanto del rispetto degli impegni sottoscritti tra gestore e pianificatore, ma anche del livello di soddisfazione degli utenti rispetto a tali impegni. Una maggiore diffusione dello strumento delle Carte dei Servizi, opportunamente integrate con misure di salvaguardia degli interessi degli utenti (sistemi di rimborsi, ecc.), sarebbe il chiaro segnale di miglioramento del servizio reso dal TPL.

Un confronto sul gradimento dei servizi di TPL nei Paesi UE consente in primo luogo di confermare il diffuso senso di malcontento presente in particolare in Italia (più bassa percentuale di soddisfatti dei servizi urbani, pari al 50%); in secondo luogo, sembra emergere un livello di soddisfatti generalmente basso in tutta Europa (media UE pari ad appena il 59% e valore massimo pari al 78% in Lussemburgo), a dimostrazione delle difficoltà generalmente riscontrate nel fornire un servizio di qualità per la maggior parte degli utilizzatori.

Capitolo 3 - Evoluzione della normativa sul TPL

Nel terzo capitolo si è descritto il percorso che il Legislatore ha predisposto per modernizzare il settore. Percorso incentrato, sostanzialmente, sui principi di liberalizzazione e privatizzazione.

Partendo dall'analisi delle motivazioni che hanno spinto il decisore pubblico ad intervenire sul settore (la spinta della Commissione Europea e l'esigenza di risanare le finanze pubbliche), si sono analizzati i principali Provvedimenti che hanno costituito le tappe di apertura del mercato:

- la Legge Bassanini del 1997, che fissava i principi di riferimento della riforma: decentramento, superamento del monopolio, introduzione dei contratti di servizio; vincolo del 35% di copertura dei costi con ricavi derivanti da traffico;
- il "Decreto Burlando", che ha costituito il punto di riferimento per Enti locali ed imprese avendo imposto: la trasformazione delle aziende speciali in Spa; l'introduzione di criteri per definire i "servizi minimi" interamente a carico delle Regioni; la modifica del sistema di finanziamento del settore; l'introduzione dei contratti di servizio per la regolazione dei rapporti tra Ente Locale e gestore; l'indicazione del termine ultimo per gli affidamenti diretti al 31/12/2003; modalità e termini di attuazione della Riforma a livello regionale;
- l'evoluzione della normativa sulla riforma dell'intero comparto dei servizi pubblici locali (art. 35 Legge Finanziaria 2002), che ha condizionato fortemente la riforma del TPL, lasciando intendere la possibilità di affidare i servizi in-house (a società partecipate a maggioranza dagli Enti), possibilità esclusa dai provvedimenti precedenti;
- l'impatto, per certi versi destabilizzante, del Titolo V della Costituzione, che ha ricondotto la materia del TPL tra le competenze esclusive delle Regioni, generando un contenzioso tra Regioni e Stato sulla costituzionalità dell'intervento statale nel settore;
- lo stato di stallo ed incertezza del settore a ridosso della scadenza del 31.12.2003, indicata dal decreto Burlando come termine del periodo transitorio e inizio degli affidamenti mediante gara, culminato con la pubblicazione del Decreto Legge n. 269 "Omnibus" collegato alla Legge Finanziaria 2004, che ha introdotto la data del 31/12/2006 quale riferimento della cessazione di tutte le gestioni in essere ed ha mantenuto la possibilità degli Enti di affidare i servizi in-house.

A commento dell'iter appena descritto, si può affermare che il processo di riforma del TPL presupponeva lo sviluppo coerente e contemporaneo di una pluralità di soggetti (gli Enti locali, nuovi acquirenti dei servizi di TPL; le Aziende offerenti di servizi; la figura del Regolatore) chiamati ad operare in modo nuovo rispetto al passato. In questo senso, il cd "periodo transitorio" (1997-2003) rappresentava una importante occasione per aprire progressivamente il mercato alla concorrenza.

Alla luce di quanto accaduto nella fase di transizione, l'impressione è che sia mancato un vero progetto di fondo: da un lato le aziende hanno cercato di riorganizzarsi in vista dell'apertura alla concorrenza, dall'altro i segnali e i messaggi che si imponevano nei vari contesti regionali (ma provenienti anche dal Legislatore nazionale) sembravano mettere in discussione tutto il processo. Con il risultato che il 2004 si è aperto con soluzioni legislative regionali differenziate e non sempre ispirate alla filosofia della riforma. L'esperienza delle prime gare, introdotte nel periodo transitorio, ha dimostrato, del resto, chiaramente le criticità della riforma: stato di apertura del mercato contenuto; elevato tasso di litigiosità istituzionale; carenza nell'attuazione degli strumenti di pianificazione; mancanza di adeguate risorse (emblematica a questo proposito la recente esperienza del rinnovo del biennio 2002-03 del contratto degli autoferrotranvieri, conclusasi nel dicembre 2003 con il ricorso all'incremento dell'accisa sulla benzina) sia in termini di disponibilità sia in termini di capacità di spesa da parte degli Enti locali.

Il clima di incertezza normativa ha pesantemente condizionato le dinamiche organizzative e commerciali delle Aziende, con conseguenze anche sulle politiche di rinnovo del parco bus, tra i più obsoleti in ambito UE (età media 10,2 anni contro una media UE di 7 anni; dati ANFIA).

Capitolo 4 - Le aziende del TPL tra servizio sociale e opportunità di business

Nel quarto capitolo sono evidenziate le dinamiche organizzative delle aziende di TPL, anche in relazione alle tipologie di regolazione del mercato ed alle modalità contrattuali di affidamento del servizio. La situazione italiana viene confrontata con i casi e le esperienze degli altri Paesi europei, al fine di ottenere un quadro conoscitivo ampio ed utile al confronto di idee sull'argomento.

Quanto ai modelli di regolazione del mercato, sono stati analizzati i risultati del progetto europeo ISOTOPE dal quale è possibile trarre indicazioni per descrivere e comparare le strutture organizzative e la natura giuridica delle aziende di TPL sulla base della

classificazione delle diverse tipologie di mercato:

- **Mercato regolato, con monopolio riservato al settore pubblico.** Rappresenta la forma organizzativa classica del TPL, presente in molti Stati dell'UE. In questo tipo di regime, un'azienda monopolista (di solito di proprietà pubblica) è responsabile dell'intero sistema e le uniche forme di pressione competitiva sono indirette e di blanda efficacia (ad esempio l'analisi delle serie storiche delle proprie prestazioni e il benchmarking con gli operatori di altre città)
- **Modelli di competizione limitata.** Le Autorità definiscono il "prodotto trasporto" che deve essere fornito e bandiscono gare aperte ai candidati operatori per la gestione del servizio. È la competizione per il mercato, dove un contratto o un permesso alla fornitura del servizio viene garantito per un periodo di tempo definito dopo una competizione aperta; essa si contrappone alla competizione nel mercato, cioè quella classica.
- **Modelli di libero mercato, deregolati.** Gli operatori possono liberamente confrontarsi in competizione diretta "sulla strada". È il regime che più verosimilmente mette il sistema in grado di ottenere la più alta efficienza produttiva, ma è incapace di provvedere adeguatamente alle necessità di integrazione e di stabilità dell'offerta e non è attento alla copertura delle tratte a bassa domanda. Inoltre, sussiste sempre una certa iniquità nel livello di servizio e non è impossibile che dopo qualche tempo la pressione competitiva possa diminuire a causa della formazione di cartelli oligopolistici, vanificando in parte l'efficienza economica del sistema.

Sia nel modello regolato sia in quello a competizione limitata si dà priorità all'integrazione e alla stabilità dell'offerta, a discapito dell'efficienza economica del servizio (perseguita con altri strumenti).

Nel modello di libero mercato, invece, si enfatizza l'aspetto legato all'efficienza produttiva, trascurando l'efficienza nel consumo.

In sintesi, sulla base dei risultati di ISOTOPE, si può affermare che, in linea teorica:

- quasi sempre i monopoli pubblici sono meno efficienti dei regimi competitivi: la combinazione di interferenze politiche, management scarsamente incentivato e forte sindacalizzazione interna, determinano un sistema di rigidità che può danneggiare l'efficienza delle imprese;
- i mercati deregolati sono più efficienti in termini di produzione: in media tali sistemi coprono l'85% dei costi, contro il 47% degli altri due regimi);
- i mercati regolati sono più efficienti in termini di consumo: i fattori di carico (rapporto tra passeggeri-km e veicolo-km) sono infatti alti più del 60% rispetto a quelli dei mercati deregolati;
- i mercati in regime di competizione limitata si situano tra i due e possono avere i vantaggi di entrambi, anche in termini di qualità, se i contratti sottostanti includono appropriate clausole-incentivo.

Il mercato del TPL è caratterizzato, in Italia, dalla prevalenza di un elevato numero di imprese di piccola dimensione, con una maggiore concentrazione nelle Regioni meridionali. Più del 47% delle aziende italiane, infatti, utilizza soltanto da uno a cinque mezzi e, considerando il numero degli addetti, più del 46% delle imprese si situa nella classe 1-5 addetti. Dai dati emerge chiaramente che al centro-sud il numero delle aziende di dimensione medio-piccola è assai più elevato rispetto alle regioni del nord, dove invece è maggiore la presenza di imprese di grandi dimensioni, sia per quanto attiene la flotta autobus, sia per riferimento al numero degli addetti.

I dati ASSTRA (associazione che riunisce circa 200 imprese esercenti il servizio di TPL) riferiti al 2000 evidenziano che:

- più del 60% dei costi della produzione sono stati assorbiti da spese del personale;
- il valore della percentuale dei costi coperta dai ricavi da traffico è stata pari al 30% circa, mentre i contributi regionali ed i

- corrispettivi da contratti di servizio hanno ricoperto un ammontare pari circa al 50% dei costi stessi;
- c'è una elevata concentrazione della produzione in pochi grandi gruppi (per lo più pubblici), accompagnata dalla frammentazione dei restanti volumi di produzione in una moltitudine di operatori di piccole e medie dimensioni.

La riforma del TPL ha spinto le imprese ad attuare una politica di aggregazione e fusione: lo scopo è la creazione di soggetti forti in grado di concorrere a gare per l'affidamento dei servizi di TPL su reti di trasporto adeguatamente estese.

Si è operato su due versanti:

- dal punto di vista commerciale, sviluppando strategie di integrazione verticale e di integrazione orizzontale. Le prime, tipiche dei grandi gruppi, mirano ad esercitare il controllo di tutte le modalità di trasporto, sia dei servizi sia delle infrastrutture. Le seconde, invece, attraverso un processo di concentrazione che comprende fusioni, alleanze ed accordi di varia natura, portano alla nascita di grandi complessi imprenditoriali;
- dal punto di vista operativo, attuando politiche di razionalizzazione ed esternalizzazione di attività non strategiche (manutenzione, pulizia, rimessaggio dei mezzi, subaffidamento della produzione di servizi periferici omarginali) e politiche di differenziazione dell'offerta (trasporto locale urbano ed extraurbano, trasporto ferroviario, trasporto marittimo attraverso le alleanze e le acquisizioni).

La ricerca di nuove alleanze in Italia si è concretizzata nello sviluppo di accordi a livello nazionale, regionale e locale. Le imprese coinvolte in questo processo sono pari al 41% del totale.

Lo strumento più utilizzato di partnership per la partecipazione alle gare è l'Associazione Temporanea d'Impresa (ATI)

Da un punto di vista territoriale sono state soprattutto le aziende del nord-est (75%) ad avere dato luogo ad accordi, seguite da quelle del centro (54%) e del nord-ovest (38%).

A livello di Unione Europea, nel corso degli anni '90 il mercato del trasporto pubblico locale e regionale, è stato teatro di un intenso processo di concentrazione, che ha rafforzato la leadership di un numero ristretto di aziende private - o a capitale misto - con forti connotazioni internazionali.

Un gruppo circoscritto e definito di imprese di TPL (per lo più britanniche e francesi), in costante sviluppo per quanto riguarda dimensioni, performance industriale e capacità finanziaria, è oggi in grado non solo di controllare i mercati nazionali di riferimento (in Francia, ad es., quasi il 90% del mercato liberalizzato è detenuto da tre operatori) ma anche di competere sul terreno internazionale, conquistando quote di mercato sempre più consistenti nei Paesi esteri, alla stregua delle grandi multinazionali del settore manifatturiero.

Le ragioni di questo processo vanno individuate in due fattori concomitanti:

- il regime di crescente concorrenza determinato dall'introduzione (soprattutto in Regno Unito, Francia e Paesi Scandinavi) di riforme che hanno avviato un decisivo processo di liberalizzazione con la progressiva uscita dal mercato dei soggetti pubblici;
- la progressiva riduzione dei finanziamenti pubblici destinati al TPL, troppo spesso utilizzati per ripianare i bilanci negativi delle aziende.

L'offerta dei servizi di trasporto collettivo rappresenta ormai un mercato unico a livello continentale.

Significativo il dato rilevato dalla UITP (Unione Internazionale del Trasporto Pubblico) all'inizio dell'anno 2000: a quella data, infatti, erano già presenti almeno 9 aziende di TPL che operavano in più di uno Stato membro dell'Unione Europea, mentre solo in 4 Paesi comunitari i servizi di trasporto collettivo erano ancora appannaggio esclusivo degli operatori nazionali. Anche il settore

del TPL, dunque, ha assunto le caratteristiche peculiari di un vero e proprio mercato globale.

Una sintetica analisi degli asset strategici ed imprenditoriali delle imprese europee leader del TPL, consente di mettere in luce i principali punti di forza che hanno permesso a queste aziende, nel corso degli anni '90, di conquistare un solido oligopolio sui mercati nazionali del trasporto pubblico locale e regionale e, quindi, di proseguire la propria crescita e la propria espansione sui mercati internazionali, sia a livello europeo sia a livello extraeuropeo.

Primo elemento da evidenziare è che quasi tutti i grandi gruppi europei in questione hanno assunto da tempo un approccio innovativo, di tipo "multimodale", per rispondere con maggiore efficacia alla domanda di mobilità espressa dagli utenti. Si tratta di imprese che, superando le rigidità e i vincoli delle tradizionali aziende "specializzate" o "monomodali", sono in grado di operare in modo integrato su diversi segmenti di mercato (trasporto ferroviario e su gomma, linee urbane ed extraurbane ecc.), con offerta di differenti soluzioni modali (treno, metropolitana, tram, autobus ecc.) e di diverse tipologie di servizio (locale, regionale, lunga percorrenza ecc.).

Secondo elemento di forza è la presenza di strutture organizzative e finanziarie estremamente agili (holding) per la gestione degli affari generali e singole strutture di gestione con dimensioni ridotte ed ampia autonomia operativa (formula antitetica rispetto al centralismo e alla burocrazia delle grandi aziende pubbliche).

Terzo aspetto da valutare: la crescente presenza di queste imprese su mercati di dimensioni sempre più globali con la conseguente attuazione di strategie, schemi operativi e modelli manageriali tipici della grande industria multinazionale.

Considerazioni conclusive

L'uso individuale dei veicoli privati si è spontaneamente imposto, a causa della incapacità del TPL di fornire servizi dimensionati "a immagine" delle reali esigenze, soprattutto di quelle degli utenti sono soddisfatti. L'idea che l'offerta di TPL debba essere rivolta esclusivamente agli utenti di tipo captive (ovvero categorie effettivamente impossibilitati ad utilizzare l'autovettura: classi disagiate, studenti, anziani, ecc.) è ormai da considerare anacronistica: il TPL deve conquistare quote di utenza significative, migliorando la propria competitività rispetto ai veicoli individuali, eventualmente offrendo servizi sempre più simili ad essi in termini di capillarità e flessibilità, in modo da rivolgersi anche utenti non-captive.

Nel lungo periodo, è necessario pensare a strategie di separazione della crescita economica dalle attività di trasporto, tendendo a de-materializzare i flussi di spostamento di persone e merci ed utilizzando modalità di trasporto più sostenibili (minore consumo di spazio per unità trasportata).

Inoltre, vista la estrema interdipendenza esistente tra pianificazione territoriale e pianificazione dei trasporti, è essenziale che soprattutto in ambito urbano, la responsabilità delle scelte riguardanti il sistema "mobilità", facciano capo ad un unico Soggetto istituzionale, cui competerà la sola regia, nell'interesse esclusivo della comunità, delle attività espletate dai soggetti pianificatori e dai gestori dei sistemi di trasporto.

Approfondimenti ritenuti di particolare interesse

- Sviluppo di sistemi di trasporto socialmente inclusivi;
- Sistemi di TPL "flessibili" (Milano e Campi Bisenzio);
- La diffusione della telematica nelle aziende di TPL;
- Integrazione fisica e tariffaria: Unico Campania;

- Le esperienze degli altri paesi (regolazione del mercato);
- Il caso GTT Torino;
- Il caso di Hong Kong.

[inizio pagina](#)

[indietro](#)



[■ inizio pagina](#) [■ home](#) [■ mappa](#)