



**Le determinanti socio-economiche
della domanda di mobilità degli italiani:
IL QUADRO ATTUALE E LO SCENARIO AL 2030**

RAPPORTO DI RICERCA

L'evoluzione della mobilità degli italiani

Dallo scenario attuale al 2020-2030

RAPPORTO DI RICERCA

ANIASA - CENSIS 2015





Sono davvero onorato di poter salutare, insieme a tutte le Associate, i primi 50 anni di attività dell'Associazione.

Gli anniversari costituiscono sempre un momento per guardarsi indietro (alla costituzione, nel 1965, c'erano appena 4 aziende con una flotta di quasi 3 mila veicoli), avere consapevolezza del presente (oggi la flotta è di 690 mila veicoli e il settore vale il 20% dell'immatricolato nazionale) e soprattutto per guardare al futuro.

Con questo spirito nasce il rapporto di ricerca curato dall'Associazione e dalla Fondazione CENSIS, con il supporto del Centro Studi Fleet&Mobility di Pier Luigi del Viscovo, che delinea gli scenari della mobilità dei prossimi 15 anni.

Prima di focalizzare nelle pagine che seguono l'attenzione sul futuro, un grande ringraziamento ed apprezzamento per il loro impegno va da tutti noi a Renato Calligaro, il primo Presidente, a tutti i Presidenti che mi hanno preceduto, Silvano Cassano, Vittorio Maggiore, Fausto Federici, Alessandro De Martino, Vittorio Campanale, Gianluca Soma, Roberto Lucchini e Paolo Ghinolfi.

Un grazie in particolare ai componenti del Comitato di Presidenza Massimiliano Archiapatti, Andrea Badolati, Andrea Cardinali, Grégoire Chove, Stefano Gargiulo, Ludovico Maggiore, Alfonso Martinez Cordero, Salvatore Vinti.

Fabrizio Ruggiero

INDICE

PREMESSA	8
1. INTRODUZIONE	11
PARTE PRIMA	29
LE LUNGHE DERIVE DELLA SOCIETA' ITALIANA	29
2. I TANTI ALLARMI (SEMPRE RIENTRATI) SUL FUTURO DELLA MOBILITÀ	30
3. SCENARI PER LA MOBILITÀ IN ITALIA: L'EVOLUZIONE DELLE COMPONENTI DI DOMANDA	34
4. CRESCITA ECONOMICA E "CULTURA DEL SOGGETTO": PRIMI SEGNALI DI UN "DISACCOPIAMENTO"	40
4.1. Un ciclo lungo ad alta pervasività	40
4.2. Il complicato passaggio dalla cultura del soggetto a quella della relazione	41
4.3. L'uscita dal soggettivismo applicata al tema della mobilità	44
5. IL CONSUMO NELL'ERA DELLA "SERVICE ECONOMY"	48
5.1. L'orientamento alla sobrietà come codice di appartenenza sociale	48
5.2. La crisi conclamata dei beni durevoli	49
5.3. Dalla società del fare alla cultura dell'agire	54
5.4. La crisi dell'auto come fenomeno economico, sociale e culturale	56
PARTE SECONDA	59
FENOMENOLOGIE E SCENARI AL 2030	59
6. LA DINAMICA DEMOGRAFICA	60
6.1. Crescita contenuta, invecchiamento accelerato, fuga dal Sud	60
6.2. Gli scenari della longevità attiva	66
6.3. La vocazione ad intraprendere dei nuovi italiani	69
7. IL SISTEMA ECONOMICO	74
7.1. Una ripresa quasi certa, una crescita difficile da prevedere	74
7.2. Il legame tra l'andamento economico e la domanda di mobilità	81
7.3. La "volatilità" delle stime sull'andamento degli spostamenti di persone al 2030	85
7.4. La maggiore solidità delle previsioni sull'andamento della "popolazione mobile"	90
7.5. Le previsioni sull'andamento delle scelte modali	94

8. IL TERRITORIO E LA STRUTTURA INSEDIATIVA	97
8.1. L'aumento della concentrazione nelle "megacities"	97
8.2. Città sempre più connesse, ma solo nel Centro-Nord	102
8.3. La crescita "territorializzata" del pendolarismo metropolitano	107
8.4. La forza crescente dei flussi turistici internazionali	121
PARTE TERZA	128
DIRETTRICI DI SVILUPPO DELL'OFFERTA DI MOBILITÀ AL 2030	128
NOTA METODOLOGICA	129
9. SCENARIO	130
9.1. La mobilità. Sintesi delle evidenze del CENSIS	130
9.2. La tecnologia applicata all'auto e alla mobilità	132
10. INDUSTRIA	140
10.1. La filosofia dei noleggiatori 1965-2015	140
10.2. Direttrici di sviluppo al 2030	143
11. ISTITUZIONI	146
11.1. Adeguamento delle infrastrutture	148
11.2. Adeguamento normativo	148

IMPRESE ASSOCIATE



PREMESSA

L'oggetto del lavoro di ricerca che ANIASA ha affidato alla Fondazione CENSIS è una proiezione al 2030 delle principali fenomenologie demografiche e socio-economiche che connotano il Paese. Si intende, in particolare, costruire una base analitica e interpretativa sugli scenari a medio termine del Paese che supporti e alimenti una riflessione approfondita sul futuro della mobilità italiana. Una riflessione che sarà oggetto di un convegno pubblico organizzato nel mese di maggio in occasione della celebrazione del 50° anniversario della fondazione di ANIASA.

Si tratta, evidentemente, di un esercizio che parte da obiettivi ambiziosi e la cui difficoltà è intrinseca al concetto stesso di previsione là dove si intende applicarlo ai sistemi sociali. Quest'ultimi, infatti, rispetto ai sistemi naturali, presentano molti più gradi di libertà e le previsioni dipendono sia dall'andamento storico delle fenomenologie osservate, sia dal verificarsi di condizioni riconducibili a fenomeni di portata globale (o comunque sovraordinati rispetto all'ambito di osservazione). Naturalmente su questo si innestano poi le scelte operate dai decisori politici, che possono agevolare alcuni processi o piuttosto contrastarli.

Nel caso di questo studio si è scelto di dedicare una parte importante dell'esercizio previsionale alla valutazione delle interdipendenze tra i sottosistemi socio-economici sotto osservazione. Per alcuni di questi, infatti, le previsioni seguono andamenti consolidati e presentano un buon livello di certezza (si pensi, soprattutto, alla previsioni demografiche). Studiarne le correlazioni con gli altri sottosistemi ad andamento meno evidente e consolidato consente di effettuare delle stime con sufficiente livello di "robustezza".

La strada che si è scelto di percorrere consente di delineare gli scenari possibili per quanto concerne la domanda di mobilità. Per contro in letteratura, quando si parla del futuro della mobilità, si fa quasi sempre riferimento all'evoluzione dei sistemi di offerta. In questi casi, quale che sia l'ambito territoriale di applicazione (una città, una nazione, un continente), si utilizzano approcci fortemente centrati su variabili ad elevata specificità: i trend di riferimento delle materie prime e in particolare delle fonti energetiche, l'innovazione tecnologica di settore e in particolare per quanto concerne i veicoli, l'impegno del settore pubblico sia sul fronte dell'offerta di servizi e di infrastrutture che sul fronte regolativo (soprattutto con riferimento alla tutela ambientale e alla gestione della mobilità in ambito urbano).

Più raramente si focalizza l'attenzione sulla domanda di mobilità, sui comportamenti concreti di cittadini e imprese e sui fattori che li determinano. E' indubbio che tra questi giochi un ruolo importante l'offerta di soluzioni per la mobilità, ma è verosimile che la domanda di mobilità del futuro sia legata a fenomenologie che si originano in ambiti diversi (demografici, economici, sociali), spesso non sufficientemente valutati nel loro impatto reale.

In sintesi, l'obiettivo del lavoro non è quello di collocarsi nell'alveo della scenaristica di settore, quanto quello di spostare l'analisi previsionale della mobilità del futuro sui fattori che si collocano "a monte" della stessa e che possono condizionare, ai diversi livelli, le scelte degli attori pubblici e privati.

La struttura del report è articolata su due parti. Nella prima vengono illustrate le categorie interpretative che spiegano le "lunghe derive" della società italiana ed il modo con cui queste hanno condizionato l'evoluzione nel tempo della mobilità delle

persone. Nella seconda parte del testo si offre una panoramica dei “macro-temi di inquadramento”, le modalità con cui si sono dipanati nel tempo, le relazioni che li legano tra loro, e gli scenari evolutivi che si determineranno. Nell’introduzione che anticipa le due parti del report si riporta una sintesi delle principali risultanze dello studio.

1. INTRODUZIONE

La crescente domanda di analisi previsionali

Negli ultimi anni la richiesta di studi e ricerche a carattere socio-economico incorpora sempre più spesso l'analisi previsionale: accanto ai tradizionali carotaggi su specifici tematismi e contesti territoriali, si afferma il desiderio di poter disporre di scenari previsionali a medio e lungo termine che riguardino l'intero Paese o le sue macro-ripartizioni geografiche.

Questo bisogno di svelare quello che ci riserva il futuro è d'altra parte più che comprensibile. Da un lato in molti si domandano se con l'uscita dalla recessione si "srotolerà" la molla della "torsione comportamentale" che abbiamo sperimentato negli ultimi anni e se torneremo alla situazione in essere prima della crisi; dall'altro, è diffuso il convincimento che anche questo potrebbe non bastare e che l'Italia, dallo "scuotimento generalizzato" di questi ultimi sei anni uscirà ridimensionata, modificando il suo ruolo tra le economie mondiali.

E' innegabile che il prolungarsi della crisi economico-finanziaria ha determinato nel Paese:

- una ri-modellazione profonda dei processi di consumo, oggi maggiormente orientati alla cautela, alla sobrietà, all'utilizzo delle opportunità di razionalizzazione dei comportamenti (di acquisto, di accesso ai servizi, di mobilità, ecc.) offerte dalla telematica;
- un incremento della propensione al risparmio finalizzato ad alimentare un senso di sicurezza individuale che il contesto generale non sembra più offrire;

- una riduzione generalizzata della propensione al rischio che si è tradotta in una stasi degli investimenti.

Gli esercizi previsionali sono di per sé cosa molto ardua (*"prediction is very difficult, especially about the future"*, ebbe a dire il premio Nobel per la fisica Niels Bohr); in più presentano oggi una ulteriore complicazione che viene da alcuni macro-elementi ad elevato potere condizionante tra cui:

- la perdita di linearità della nostra sia pur debole traiettoria di sviluppo. Quello che è avvenuto dal 2008 ad oggi ha evidentemente valenza strutturale ed ha cambiato decisamente i parametri di valutazione della solidità socio-economica del Paese;
- la forte – ancorchè inevitabile – concentrazione dell'azione di governo sul consolidamento dei conti pubblici che, se tende a mettere in garanzia il Paese, certamente non accende entusiasmi né rilancia desideri da tempo sopiti;
- l'incertezza sull'esito dei processi di riforma avviati e di quelli da avviare. Il pensiero va soprattutto alla revisione dell'assetto amministrativo del Paese, per il momento oggetto di una fase di "de-costruzione", ma ancora piena di incertezze sul fronte della reale redistribuzione di funzioni e responsabilità.

Oggi sono in essere alcuni segnali, una sorta di pre-requisiti favorevoli, che potrebbero contribuire a disegnare scenari positivi per il nostro Paese: l'economia mondiale è ripartita, il commercio mondiale è in crescita, e l'Italia ha ottenuto un buon livello di credibilità presso le istituzioni internazionali. Tuttavia è ancora debole la fiducia dei soggetti molecolari, delle famiglie e delle imprese innanzitutto. Soggetti che sicuramente oggi hanno voglia di futuro, ma che ancora non riescono ad immaginare e configurare adeguatamente il proprio ruolo.

Si percepisce oggi l'assenza di un modello di riferimento verso il quale provare a far convergere i comportamenti dei soggetti sociali. Un modello che incorpori nell'idea di futuro a medio termine quella di transizione, di cambiamento, di revisione degli assetti attuali. Processi che, inevitabilmente, si assoceranno a dei costi e a delle opportunità, soprattutto in relazione ad alcune inevitabili modifiche comportamentali. Nel quarto capitolo di questo lavoro si affronta il tema del ciclo declinante del "soggettivismo", ossia di quella lunga deriva che ha improntato i comportamenti di massa del Paese. E' verosimile che ad una cultura basata sul primato del soggetto e della sua capacità di intraprendere in un orizzonte fatto di opportunità da cogliere con singoli atti di volontà e di fiducia in se stessi se ne possa sostituire un'altra maggiormente centrata su un recupero ed una reinterpretazione della cultura della relazione, della condivisione di obiettivi da cogliere in un regime di *net-working* o di "rinforzo comunitario" piuttosto che a livello individuale. Ci sono alcuni segnali al riguardo, ma la loro traduzione in comportamenti collettivi ad elevata diffusione rimane al momento un'incognita.

L'Italia delle tre divaricazioni demografiche

Guardare al futuro significa però, innanzitutto, essere consapevoli dei *mega-trends* oggi in atto, quelle tendenze di fondo della società che hanno un verso preciso ed una sostanziale coerenza nel tempo. E' dunque opportuno partire dalle fenomenologie demografiche che queste caratteristiche sicuramente le incorporano, ma che vengono soprattutto analizzate con l'intento di controllare il loro impatto sulla gestione dei sottosistemi di regolazione della spesa pubblica e molto più raramente per comprendere a tutto tondo il loro potere di trasformazione della società nel suo complesso.

Oggi la popolazione italiana è in crescita lenta ma costante. L'attuale andamento demografico è la risultante di tre diverse forme di divaricazione:

- quella tra una dinamica naturale (negativa) e un saldo migratorio fortemente positivo, legato all'arrivo in Italia di alcuni milioni di immigrati stranieri in cerca di lavoro o in fase di ricongiungimento familiare;
- quella tra le diverse fasce d'età, in relazione al processo di invecchiamento del Paese (maggiore longevità, diminuita natalità);
- quella tra le macro-ripartizioni geografiche del Paese, in relazione al crescente decremento di popolazione del Mezzogiorno.

Queste tre divaricazioni già ora in atto determineranno un cambiamento importante degli equilibri demografici del Paese. Infatti nel 2030:

- saremo due milioni in più rispetto ad oggi, portando la popolazione italiana oltre la soglia dei 62 milioni di abitanti, ma tale saldo positivo non sarà la risultante di una crescita armonica. Infatti, la fascia di età over 65 anni registrerà un incremento di ben 3,5 milioni di persone, mentre nelle altre fasce di età ci sarà un calo di circa 1,5 milioni di persone;
- il Centro-Nord crescerà di quasi il 7% mentre il Mezzogiorno registrerà una diminuzione della popolazione pari al 3%. Questo perché se da un lato l'incremento della popolazione anziana riguarderà il Centro-Nord tanto quanto il Mezzogiorno, la diminuzione rilevante delle altre fasce di età sarà un fenomeno che interesserà esclusivamente quest'ultimo, che registrerà un calo di 1,9 milioni di abitanti nella fascia sotto i 65 anni. In particolare, la fascia 0-17 anni avrà un calo del 16%, mentre quella 18-34 anni addirittura del 19%.

Se desta impressione il fatto che nel 2030 un italiano su 4 avrà più di 65 anni d'età, sarebbe però riduttivo e sbagliato affrontare il problema in termini esclusivamente allarmistici e negativi (aumento della spesa sanitaria e pensionistica, ecc.) dimenticando che la figura dell'anziano sta rapidamente evolvendo: oggi sono quasi 2,7 milioni le persone con 65 anni e oltre che lavorano, in modo regolare o informale: 1,7 milioni lavorano saltuariamente, quasi un milione con continuità. Continua a lavorare in tarda età soprattutto chi ha un titolo di studio superiore e competenze professionali elevate. Segnali positivi si desumono anche dagli stili di vita:

- tra gli anziani si registra una crescente attenzione alla cura del sé e della salute psico-fisica (la quota di coloro che praticano con continuità attività all'aria aperta è cresciuta in dieci anni dal 21% al 54%);
- aumenta rapidamente la quota di anziani che hanno confidenza con le nuove tecnologie. Nel 2006 utilizzava internet il 5% degli ultrasessantacinquenni, oggi sono il 21% e nel 2030 entreranno in quella fascia di età persone che nella loro vita professionale hanno necessariamente avuto a che fare con il mondo del digitale;
- aumenta la longevità attiva: basti pensare che tra 2008 e 2013 il numero delle "patenti attive" tra gli anziani è aumentato del 50% e la quota di possesso è passata dal 38,5% al 53,0%.

Il terzo fattore di modificazione della composizione demografica del Paese insieme all'invecchiamento e al declino del Mezzogiorno è la crescita rilevantissima del numero dei cittadini stranieri residenti che, al 2030, si attesterà intorno ai 3,4 milioni passando dall'attuale 8,1% al 13,2% della popolazione. Di questi, circa 3 milioni abiteranno al Centro-Nord, il loro peso salirà al 17%, il che vuol dire che ci sarà un cittadino straniero ogni 5 cittadini italiani.

La loro integrazione nel corpo sociale e nel tessuto economico del paese sarà un semplice dato di fatto. Per comprenderlo è sufficiente osservare che negli anni della crisi l'occupazione degli stranieri residenti in Italia ha continuato a crescere, registrando un saldo positivo di oltre 850mila occupati, laddove l'occupazione italiana è diminuita di circa 1,6 milioni di unità. Inoltre, tra il 2008 e il 2013 il numero di imprese con titolare straniero è cresciuto di oltre il 25% (raggiungendo il 12,2% del totale), mentre quello delle imprese a guida italiana è diminuito dell'8%.

La regionalizzazione (poco governata) del tessuto urbano

Il tradizionale riferimento all'assetto policentrico del Paese - che ha sicuramente un senso sotto il profilo storico, identitario, politico-amministrativo - sfuma se si guarda ai dati relativi alla popolazione insediata. Anche in Italia, infatti, come in tanti altri paesi europei, la concentrazione di popolazione in grandi agglomerati urbani è in crescita costante e superiore a quanto appare ad un'analisi superficiale basata sui dati dei singoli comuni.

L'aumento degli abitanti delle cinture urbane con prevalenti caratteri di dispersione e di diffusione residenziale ha portato all'integrazione di diverse polarità urbane o anche di territori ad urbanizzazione diffusa in agglomerati vasti e complessi, vere e proprie regioni urbane ("*megacities*").

Questa armatura urbana di livello superiore, che è costituita da regioni a carattere polarizzato (come nel caso di Roma), a sviluppo lineare (ad esempio lungo la Via Emilia) e multipolare (ad esempio l'area veneta), raccoglie poco più di 30 milioni di abitanti. Vi si addensa dunque circa la metà della popolazione italiana, (49,7%).

La rilevanza di queste regioni urbane è destinata a crescere ulteriormente in futuro. Si può stimare che al 2030 nel loro insieme vedranno aumentare la popolazione dell'8,6% contro un incremento complessivo della popolazione italiana dell'ordine del 3,4%. Raccoglieranno quasi 33 milioni di abitanti, con un'incidenza sulla popolazione totale pari al 52,3%. Tra queste, l'area emiliana crescerà quasi del 20%, l'area romana crescerà del 15%, la mega regione lombarda crescerà dell'11%, l'area veronese e quella fiorentina cresceranno del 16%. Al centro-nord le *megacities* saranno generatrici di sviluppo e di innovazione, e costituiranno ambiti geografici fortemente attrattivi. Di contro, nelle regioni urbane del Mezzogiorno, (con l'eccezione di Catania che dovrebbe veder crescere la propria popolazione dell'11%) si registrerà una sostanziale stagnazione. L'area napoletana vedrà diminuire la popolazione dell'1,2%, quella barese del 2,2%, mentre quella palermitana crescerà del 3,9%. Le città del Mezzogiorno si confermano quindi per la loro natura di grandi bacini di consumo, ma perdono capacità attrattiva e in prospettiva ridimensioneranno ulteriormente il loro ruolo, perlomeno in senso relativo rispetto al resto d'Italia.

Il processo di redistribuzione residenziale che ha interessato le regioni urbane e che continuerà ad interessarle nei prossimi anni sia pure in misura meno accentuata del passato, ha determinato l'evoluzione del quadro degli spostamenti sistematici (lavoro e studio) a carattere pendolare. Pur perdendo residenti, le città-polo si sono sempre più confermate come aree di concentrazione delle funzioni ad elevata attrattività, e quindi di gran parte dei posti di lavoro e dei servizi avanzati. Sono così diventate dei grandi scambiatori di flussi, mentre i comuni esterni e confinanti sono divenuti essenzialmente dei bacini residenziali integrati col capoluogo. Ne è risultato un aumento della mobilità alla scala metropolitana in buona parte desumibile dai dati censuari relativi al pendolarismo. Sono quasi 29 milioni le persone che in Italia si spostano quotidianamente per studio o per lavoro (il 48,6% della popolazione) e nel decennio intercensuario sono cresciute di 2,1 milioni. Ed è cresciuta anche la quota di

coloro che varcano ogni giorno i confini del comune di residenza, passata dal 36,2% al 39,4%. Se poi si guarda unicamente a chi si sposta per lavoro (più di 19 milioni di cittadini, corrispondenti al 66,4% del totale dei pendolari) la quota degli "sconfinamenti" sale al 46,2% proprio per il ruolo giocato dai processi di dispersione residenziale all'interno delle *megacities*.

Questa domanda di mobilità viene soddisfatta in misura preponderante e crescente rispetto al decennio precedente - grazie ai mezzi di trasporto individuali. Ad oggi il 71,3% degli spostamenti per lavoro avviene oggi grazie all'uso dell'auto e anche i tempi medi di spostamento tendono ad aumentare. D'altra parte la mancanza di coerenza tra pianificazione insediativa, pianificazione infrastrutturale e gestione della mobilità ha fatto sì che la previsione di nuovi insediamenti residenziali avvenisse (e spesso avvenga ancora) in modo non collegato con la programmazione di servizi di trasporto pubblico su ferro. Un settore, questo, che segna un ritardo storico rispetto ai principali paesi europei e che negli ultimi anni non ha registrato avanzamenti significativi (anche per i tagli alle risorse destinate al Tpl i in tutti i contesti regionali).

Ma se "dentro" le regioni urbane non sembrano al momento registrarsi cambiamenti evolutivi sotto il profilo trasportistico, un discorso molto diverso riguarda invece i processi di integrazione "tra" le regioni urbane di una parte rilevante del Paese. I circa 1.000 km di linee ferroviarie veloci hanno infatti avvicinato considerevolmente le principali città garantendo tempi di collegamento decisamente competitivi rispetto al trasporto stradale e aereo. Lo testimonia il fatto che nelle maggiori città i relativi aeroporti sono sempre meno legati al traffico nazionale, in gran parte dirottato sul treno, e puntano sempre più sui collegamenti internazionali, soprattutto con le altre città europee. In prospettiva tale assetto è destinato a consolidarsi dato che al centro-nord il sistema dell'alta velocità è in fase di ulteriore consolidamento. Questo processo segna ancor più le distanze rispetto al Sud del Paese, scarsamente collegato al suo

interno e dipendente dal mezzo aereo per le connessioni con il resto dell'Italia. A questo riguardo, per un primo parziale recupero bisognerà attendere il 2022, anno della prevista inaugurazione della linea alta velocità Napoli-Bari.

L'uscita dalla crisi e le incognite sull'economica italiana

Le stime sull'andamento del Prodotto Interno Lordo, ossia sulla ricchezza che il Paese nel suo insieme è in grado di produrre, guardando ai dati di previsione a breve termine di Banca d'Italia, Ocse e Fondo Monetario non offrono riferimenti univoci. Ma d'altra parte l'affluire trimestrale dei dati specifici su produzione industriale, occupazione, consumi, attese, ecc. produce continue revisioni al rialzo o al ribasso delle stime. Tutto ciò determina uno spaesamento generale e la necessità, per i decisori e per gli operatori economici, di tracciare una costante linea interpolante che attraversa la nebulosa delle analisi e che si ripositiona man mano che le previsioni si diffondono.

Sicuramente nella fase attuale (marzo 2015) prevale un ottimismo che, dipanandosi lungo una scala di intensità, vede collocato in basso l'Ocse (crescita dello 0,5%), in alto Confindustria (2.1%) e in mezzo previsioni variabili intorno allo 0,8% per il 2015. Ancora più marcato lo "spread" previsionale per quanto concerne il 2016 (tra il +1% e il +2,5%).

Lo scenario odierno si presenta caratterizzato da luci ed ombre, ma sicuramente la cupa cortina che ha avvolto il Paese dal 2008 al 2014 sembra si sia in parte dissolta. Le ragioni, come si può vedere dalle schematizzazioni riportate nel capitolo 7 di questo lavoro, sono riconducibili più ad eventi esterni al Paese che a processi interni, anche se nelle previsioni di incremento del PIL italiano dal 2015 al 2018 il Ministero dell'Economia individua un ruolo non secondario per le recenti riforme. Comunque,

tali e tante sono le incognite relative alla solidità attuale dell'economia che non ha senso definire scenari a medio termine: se non ci sono certezze sulla crescita del Pil italiano da qui a un anno, è difficile che si possa immaginare quella a 5, 10 o 15 anni. L'unica certezza riguarda il fatto che per i paesi avanzati una crescita del 2% annua viene più o meno univocamente ritenuta il limite massimo superiore a cui è possibile ambire. Tale livello sarà raggiunto solo dai paesi più vitali mentre la media sarà molto inferiore. E in ogni caso si tratterà di una crescita che solo in parte trascinerà l'occupazione.

Per l'Italia, a ben vedere, le maggiori incertezze non riguardano il terreno delle riforme, la volontà politica di sostenerle, la loro accettabilità sociale. Si tratta di passi obbligati che, sia pure in ritardo, verranno compiuti. Un ruolo più importante sarà giocato dalla capacità/possibilità della società italiana di ritrovare un minimo di sicurezza e fiducia nel futuro a tutti i livelli, le famiglie (i giovani soprattutto) ma anche le imprese, e di rimettere in movimento il "capitale inagito" di cui il Paese dispone attraverso processi di reclutamento in nuovi schemi produttivi.

La forza crescente dei flussi turistici internazionali

Quando si parla di "capitale inagito" il primo pensiero va alla nostra storica incapacità di mettere finalmente a valore l'enorme potenzialità del Paese sotto il profilo dell'*incoming* turistico. Nonostante ciò i dati relativi al decennio 2003-2013 sembrano favorevoli: le presenze turistiche sono cresciute del 9,4%, frutto del saldo positivo tra la straordinaria crescita delle presenze straniere (32,3%) e la sensibile diminuzione (-6,2%) di quelle italiane. In realtà l'Italia sta beneficiando dell'andamento positivo a livello mondiale della componente internazionale che si stima possa raddoppiare i suoi numeri da qui al 2020. Ad oggi siamo la 5° destinazione turistica internazionale ma la

nostra quota sul turismo globale diminuisce per la crescita più rapida dei competitors. Il punto di forza del Paese sono certamente le città d'arte (45% degli arrivi) grazie al richiamo del patrimonio storico-artistico, tuttavia la nota stonata resta la scarsa penetrazione del turismo straniero nelle regioni meridionali (12% degli arrivi e 13,8% delle presenze internazionali). Di fatto il turismo straniero si polarizza su poche aree del Paese: le prime 15 province (tutte del Centro-Nord tranne Napoli), assorbono il 68% degli arrivi turistici internazionali, e Roma e Venezia da sole fanno un quarto del totale (25,3%).

Pur con queste anomalie distributive e queste potenzialità non colte, l'Italia assorbe oggi il 9% degli arrivi internazionali in Europa. Immaginando di mantenere questa quota e basandosi sulle previsioni di crescita del UNWTO (si veda al riguardo il paragrafo 8.4), la previsione per l'Italia al 2030 è di circa 68 milioni di arrivi internazionali, circa 20 milioni in più rispetto ai 48 milioni attuali, con un incremento del 42% rispetto alla situazione odierna. E' evidente che se dovesse concretizzarsi un tale incremento dei flussi di turisti e visitatori si registrerebbe un impatto non indifferente sulla complessiva domanda di trasporto del Paese. Un impatto che finirebbe per incidere significativamente soprattutto sul trasporto aereo. Non a caso, le stime Ue per l'Italia prevedono per il 2030 83,9 miliardi di passeggeri/km contro i 49,4 miliardi del 2010. Questi flussi crescenti potrebbero in parte essere assorbiti dal trasporto ferroviario nelle aree del Paese dove questo risulta efficiente e competitivo, mentre nel Mezzogiorno il trasporto su gomma nelle sue differenti forme risulterebbe l'unica integrazione possibile con il vettore aereo.

L'impatto degli scenari demografici ed economici sulla domanda di mobilità

L'insieme delle fenomenologie descritte e delle loro proiezioni al 2030 consente di delineare alcuni scenari possibili relativamente alla futura domanda di mobilità.

Innanzitutto le analisi demografiche ci presentano un Paese che in 15 anni crescerà poco in termini di popolazione complessiva ma che cambierà profondamente al suo interno.

Avremo molti più anziani, avremo meno giovani, avremo più stranieri. Tutto ciò avverrà in maniera non uniforme nel Paese come può essere desunto nel dettaglio scorrendo il capitolo 6 di questo lavoro. Aumenterà la concentrazione della popolazione nelle regioni metropolitane (le *megacities*) che vedranno crescere i flussi di trasporto di merci e persone al loro interno e le criticità ad essi connesse. E' difficile immaginare che la capacità dei sistemi di trasporto collettivo di intercettare questi flussi possa aumentare in una situazione di forte ridimensionamento della spesa pubblica. L'uso dell'auto resterà il sistema di riferimento principale per il pendolarismo casa-lavoro, soprattutto per i collegamenti tra i comuni di cintura e i poli principali. Per contro, le *megacities* saranno sempre più integrate tra loro grazie al trasporto ferroviario ad alta velocità, che relativizzerà il ruolo del trasporto stradale e aereo. Quest'ultimo aumenterà invece la sua rilevanza per l'esigenza di connettere le città del Mezzogiorno e delle Isole, e per soddisfare la crescente domanda turistica.

Gli scenari demografici avranno un loro impatto sulla consistenza del numero di pendolari che aumenterà passando dai circa 28,8 milioni del 2011 ai 30,9 milioni del 2030. Questa crescita sarà sostenuta esclusivamente dalla mobilità per lavoro (da 19,2 a 21,5 milioni di lavoratori). I pendolari per studio subiranno invece una debole riduzione (da 9,7 a 9,4 milioni di studenti). L'aumento del pendolarismo non

interesserà le regioni del Mezzogiorno: a fronte di un incremento medio nazionale del 7,2%, le regioni del Sud perderanno l'1,7% dei loro flussi quotidiani. Gli incrementi più consistenti riguarderanno le grandi regioni urbane del Centro e del Nord del Paese. Questi numeri si riverbereranno su una crescita del pendolarismo in auto che passerà dai 17,5 milioni dell'ultimo censimento ai circa 18,8 milioni del 2030. Crescerà anche il trasporto pubblico (circa 300.000 utenti in più tra tutte le diverse modalità) ma in modo assolutamente residuale e limitatamente ai centri urbani.

Durante la crisi si è assistito ad una notevole perdita di linearità nella relazione - in passato piuttosto stabile - tra l'andamento dell'economia e dell'occupazione e la domanda di mobilità che il Paese esprime. Per questa ragione lo studio delle fenomenologie demografiche e socio-economiche non consente oggi di desumere elementi di certezza per quel che concerne la mobilità futura del Paese.

Diversi fenomeni hanno svolto un ruolo al riguardo. Abbiamo visto che sul fronte del pendolarismo, ossia della mobilità "inevitabile", non si sono registrati significativi cambiamenti al ribasso e che si possono prevedere ulteriori incrementi al 2030. Viceversa, sul fronte della complessiva domanda di spostamento ha sicuramente giocato un ruolo importante la maggior reattività alla congiuntura negativa della cosiddetta mobilità erratica (consumi, cura parentale, svago, vacanza, tempo libero, ecc.). Con la recessione, ma soprattutto con i nuovi stili di consumo improntati alla sobrietà ed alla prudenza, la mobilità erratica ha subito un ridimensionamento significativo. In particolare, si è ridotta quella componente che, basandosi sull'utilizzo dell'auto privata, ha incorporato tutto quel disagio legato ai costi di esercizio e di mantenimento di un bene che, come dimostrano ampiamente i dati sulle immatricolazioni di nuovi veicoli nel segmento "privati", ha perduto negli ultimi anni una parte consistente del suo appeal.

E' tuttavia verosimile che con l'uscita dalla recessione - e delle inquietudini che il suo prolungarsi ha prodotto - la domanda di mobilità possa riprendere il suo percorso e riaccostarsi ai trend dell'occupazione e della capacità di produrre valore che il Paese esprime. Nel capitolo 7 del testo si effettuano alcune simulazioni sulla consistenza, al 2030 della "popolazione mobile", ipotizzando differenti scenari di crescita economica e occupazionale. In uno scenario molto prudentiale, dove si immagina che al 2030 il Pil italiano tornerà ai valori del 2007, la popolazione mobile si attesterà intono ai 41,3 milioni con una crescita, rispetto al 2015, del 5,7%. Uno scenario di crescita più robusta, in grado di replicare i valori medi di crescita economica registrati tra il 2001 e il 2007, determinerà una popolazione mobile di circa 42,4 milioni di persone (+8,5% rispetto al 2015). Queste ipotesi sono formulate ipotizzando un legame stabile tra Pil e occupazione. Qualora questo legame tendesse ad indebolirsi, configurando uno scenario condizionato da un più debole aumento dell'occupazione, ci troveremo di fronte ad una crescita meno consistente della popolazione mobile: +4.1% e + 8% rispettivamente nelle due ipotesi di andamento del Pil.

Se ne desume che difficilmente il Paese vivrà profondi cambiamenti sul fronte della domanda di mobilità nei prossimi anni. E' verosimile un debole aumento che però riproporrà a fine ciclo situazioni già vissute negli anni pre-crisi. Le esigenze di spostamento non cambieranno di molto e l'evoluzione dell'offerta, sia quella legata all'innovazione tecnologica, sia quella connessa ad un incremento di tutela per le aree sensibili delle città, non modificheranno più di tanto le scelte modali. Questo naturalmente nell'ipotesi, peraltro assolutamente verosimile, che gli investimenti nel trasporto collettivo non presentino discontinuità significative rispetto al quadro attuale. Nella sostanza, la centralità dell'auto continuerà a sostenere l'attuale sistema della mobilità: nell'ipotesi di crescita più consistente della popolazione mobile, passeremo dai circa 26,2 milioni di persone che si spostavano in auto nel 2010 ai 28,2 milioni del

2030; nell'ipotesi di crescita del Pil più debole e caratterizzata da una jobless growth, i numeri saranno sostanzialmente gli stessi del 2010.

Questi scenari naturalmente incorporano alcuni segnali di cambiamento che, innescati dalla crisi, hanno in parte modificato le condizioni di utilizzo degli autoveicoli. Al riguardo negli ultimi anni una quota consistente di italiani ha deciso:

- di temporeggiare nella sostituzione dell'auto di proprietà rinviando "a tempi migliori" l'acquisto di una nuova vettura e determinando una pesante contrazione degli immatricolazioni;
- di ridurre parzialmente l'uso dell'auto (soprattutto contingentando gli spostamenti non obbligati), cercando in questo modo di contenere i costi di carburante e di manutenzione.

Tutto ciò ha avuto un impatto evidente sul mercato dell'auto, sull'intera filiera dell'*automotive*, sulla vendita dei carburanti, sul transito stradale e autostradale e, in parte, anche sui livelli di congestionamento urbano.

La caduta delle immatricolazioni di nuove auto è sicuramente attribuibile alle caratteristiche di un mercato maturo, trainato dalla domanda di sostituzione. Bisogna però considerare che il crollo vero e proprio ha riguardato il segmento degli acquisti dei privati. Quelli delle imprese sono diminuiti in misura percentualmente inferiore, e ancor meglio hanno tenuto gli acquisti a fini di noleggio.

La risultante è una ripartizione delle immatricolazioni per tipologia di proprietario che vede una crescita progressiva di quelle attribuibili a persone giuridiche e la contrazione

di quelle delle persone fisiche. Al 2014 le prime valevano il 37,4 del mercato e le seconde il 62,6%.

A questa "traslazione" di interesse per l'auto contribuiscono sicuramente le nuove generazioni. Basti pensare che nel 2005 i giovani con età compresa tra 18 e 29 anni coprivano il 13,8% del mercato privato e che a distanza di 10 anni questa quota è scesa all'8%. Certamente gioca un ruolo la transizione demografica, certamente i giovani sperimentano da qualche anno difficoltà occupazionali crescenti, certamente il loro accesso al credito è più complicato. Si può aggiungere anche il tema degli elevati costi assicurativi che consigliano di intestare le auto ai genitori. Però, più in generale, sembra che l'appeal del bene auto presso i giovani si sia ridimensionato.

Questi elementi, insieme alle cangianti necessità e attitudini di alcuni ceti urbani, hanno consentito il decollo nelle grandi città italiane, del *car sharing* (trainato da formule di accesso più *friendly* del passato e dalla scommessa di alcuni grandi *player* privati).

Non è questa la sede per una disamina completa del fenomeno, che rappresenta comunque un "di cui" di un processo di portata più ampia. Quello che si può dire con qualche certezza è che una quota crescente di popolazione sta incorporando nelle proprie strategie di vita la rottura del legame tra il possesso di un bene e il suo utilizzo. Un possesso che risulta a tratti vincolante, impegnativo, gravato da oneri spesso non prevedibili. Un utilizzo che, al contrario, consente - senza modificare le proprie opzioni modali - di sperimentare una libertà ed una "leggerezza" prima non prevedibili.

Solo oggi dunque, a distanza di 14 anni dalla pubblicazione del saggio di J. Rifkin " *The age of access*", e di 6 anni dall'avvio della crisi economica globale (databile 15

settembre 2008, giorno del crollo della Lehman Brothers), si cominciano a comprendere anche nel nostro Paese le potenzialità della *sharing economy*.

Quello della mobilità delle persone è certamente il campo di applicazione più interessante di queste tendenze emergenti. E' importante che se ne assuma consapevolezza nella sfera di intervento dei decisori pubblici, che devono governare fenomeni complessi connessi allo sviluppo del trasporto pubblico in tutte le sue differenti declinazioni ed alla regolazione dei flussi in ambito urbano ed extraurbano.

Ma è importante alla stessa stregua anche per i *player* privati della mobilità, sia quelli che operano nel mercato dei beni che quelli che organizzano servizi. Previsioni sbagliate possono impattare negativamente sulle scelte di investimento. Previsioni corrette consentono di adeguare l'offerta alla domanda cangiante e di offrire soluzioni adeguate ai bisogni emergenti.

A quest'ultimo riguardo è opportuna una considerazione sul settore del noleggio, sul suo attuale contributo al soddisfacimento della domanda di mobilità e sul ruolo che, potenzialmente, potrà svolgere negli anni a venire.

Un primo elemento verte sulla "funzione di accompagnamento" che il noleggio svolge nei confronti di alcuni recenti percorsi evolutivi della società italiana. Accompagna infatti:

- la crescente attenzione e propensione verso il valore d'uso dei beni e verso la funzione di servizio che questi incorporano;
- Il tentativo di tarare le scelte (delle aziende, ma anche delle famiglie) su orizzonti temporali più brevi rispetto al passato;

- la necessità di ridurre al minimo gli elementi di imprevedibilità connessi alle proprie scelte e al proprio modo di operare (e più in generale di “stare al mondo”);
- il desiderio di ridurre la complessità che caratterizza la propria azione economica e sociale, concentrando l’attenzione sul *core business* per quanto concerne le aziende, ed evitando le incombenze burocratiche per quanto concerne le famiglie.

Un secondo elemento, da valorizzare e da sviluppare in prospettiva, attiene al valore collettivo che i servizi di noleggio possono apportare, soprattutto incorporando le soluzioni più avanzate di *smart mobility*. Se è verosimile che nel modello italiano di mobilità l’auto manterrà sostanzialmente il suo ruolo, assume notevole interesse la possibilità di ridurre il numero complessivo di auto aumentandone contemporaneamente la disponibilità di utilizzo. Il congestionamento urbano, a ben guardare, è alimentato soprattutto dalle auto in sosta. Ossia da veicoli che rimangono immobili per intere giornate, che occupano metri quadri preziosi e che, mantenendo la chiave di lettura che si è inteso dare a questo lavoro, costituiscono un vero e proprio “capitale inagito”. La possibilità di metterlo in “circolazione” è forse una delle sfide più innovative che si profilano negli scenari della mobilità futura.



PARTE PRIMA

LE LUNGHE DERIVE DELLA SOCIETA' ITALIANA

2. I TANTI ALLARMI (SEMPRE RIENTRATI) SUL FUTURO DELLA MOBILITÀ

L'interrogativo su come le persone si muoveranno nel futuro nasce quando si diffonde l'esigenza di effettuare spostamenti quotidiani di tipo pendolare di raggio superiore a quello consentito dalla mobilità pedonale. E' tuttavia dagli anni '70 che questa domanda diventa più pressante, viene posta a più riprese, a diversi livelli e con intensità crescente.

A ben vedere è un tema rispetto al quale i picchi di interesse e di attenzione si registrano in corrispondenza con l'emersione di specifiche criticità (tav.1).

Negli anni tra il '73 e il '74 la criticità era la questione energetica e in particolare la finitezza delle risorse di idrocarburi da fonte fossile. Lo choc petrolifero determinato dalla chiusura del canale di Suez, con l'aumento delle royalties sul petrolio e l'embargo petrolifero seguito alla guerra dello Yom Kippur costrinsero i paesi occidentali ad intervenire sulla mobilità privata. Un'intera generazione fu sensibilizzata sul tema dell'esaurimento delle risorse energetiche e del possibile impatto sul proprio stile di vita e di consumo. Oggi, per contro, è ben chiaro che il futuro dell'auto e in genere della mobilità delle persone non dipenderà dall'esaurimento dell'energia ad essi necessaria. E' del tutto evidente che l'energia sarà comunque disponibile e che molto probabilmente verrà ricavata da un mix di fonti possibili.

In seguito l'attenzione si è spostata sul tema ambientale e sulle misure per la gestione delle criticità che interessavano tutti i settori fortemente emissivi, tra cui, evidentemente, anche quello dei trasporti. Nei primi anni Novanta, per la prima volta in Italia, la valutazione dei livelli di concentrazione di alcuni inquinanti in ambito urbano ha indotto il Governo a varare provvedimenti per la chiusura al traffico delle 11

maggiori città italiane (ordinanze Ruffolo-Conte, rispettivamente ministri dell'ambiente e delle aree urbane). Sembrava a tutti evidente che la questione ambientale avrebbe modificato profondamente il ruolo che l'auto occupava nella società italiana. Però sappiamo tutti cosa è successo dopo, in particolare come l'innovazione tecnologica - stimolata da provvedimenti via via più stringenti - abbia via via condotto al superamento di questa convinzione.

Sono arrivate le marmitte catalitiche e la benzina senza piombo, seguite poi da ulteriori modifiche sui carburanti e dalle successive disposizioni sui limiti emissivi delle autovetture che hanno condotto progressivamente fino allo standard emissivo europeo del 2014 (l'Euro 6). Anche in questo caso, pur rimanendo in essere alcune criticità relative alla qualità dell'aria nelle città, sembra evidente che il posto dell'auto nella società non dipenderà da queste (o almeno non solo da queste).

Una nuova ondata di interrogativi sulla mobilità del futuro si è generata quando la crisi finanziaria ed economica ha cominciato a generare un ridimensionamento della domanda di mobilità, contribuendo ad una riduzione significativa dei consumi energetici. Sicuramente hanno fatto la loro comparsa nuovi comportamenti improntati alla sobrietà, alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie e ad un *sentiment* positivo nei confronti della condivisione dei beni o del superamento del possesso in luogo dell'utilizzo.

Anche se pesantissima, la crisi economica degli ultimi 6 anni – peraltro in via di superamento nella gran parte del mondo – non modificherà gli asset di base dei nostri schemi di mobilità. L'auto manterrà l'attuale centralità, come peraltro attestano i dati recenti relativi ad una ripresa significativa delle immatricolazioni. E' però probabile che si evolvano le modalità con cui questo bene viene utilizzato. Quello che possiamo dire

con una qualche certezza, rimanendo sul terreno delle modiche sul fronte dell'offerta, è che aumenteranno le soluzioni a disposizione, e dunque la libertà di scelta.

Oggi sono tanti i soggetti che si occupano del futuro della mobilità. Ci sono i grandi *think tank* economici che sfornano modelli previsionali; ci sono i centri studi degli operatori del settore, in particolare delle case automobilistiche, che proiettano le innovazioni tecnologiche possibili nel loro campo di intervento sui prossimi 15/20 anni. Ci sono anche le grandi organizzazioni internazionali, dall'Onu all'UE, che prevedono l'andamento delle variabili critiche (dalla crescita della popolazione urbana ai consumi di energia da fonti fossili, dai livelli di inquinamento all'innalzamento della temperatura media del pianeta) e provano ad assumere decisioni a livello internazionale in grado di condizionare le scelte dei singoli Paesi.

Tav. 1 – Emergenze e criticità congiunturali che hanno messo in discussione il futuro della mobilità privata

Periodo storico	Tematismi	Esiti
Anni '70-'80	Il tema cardine è l' energia e in particolare la finitezza delle risorse di idrocarburi da fonte fossile	Il tema è superato perché è chiaro a tutti che l'energia per la mobilità non verrà a mancare e sarà ricavata da un mix di fonti energetiche. Non viene meno la centralità dell'auto
Anni'90-'00	I temi cardine sono l' impatto ambientale del trasporto su gomma rispetto alla qualità dell'aria (piombo, benzene, ecc.) e l' accesso ai centri urbani , la loro capacità di portata e la crescita del pendolarismo dalle cinture urbane	Il ruolo del trasporto su gomma non è mutato e la questione delle emissioni inquinanti è stata progressivamente affrontata sul fronte tecnologico e normativo (nuovi carburanti, nuovi limiti emissivi, nuovi sistemi di regolazione, aree pedonali, Ztl, sistemi di <i>road pricing</i> , ecc.), più che con l'aumento dell'offerta di trasporto pubblico urbano. Il posto dell'auto nella società italiana non dipenderà dalle esternalità ambientali che genera
Anni '08-'15	Il tema cardine è la crisi economica globale , la stagnazione della domanda interna, la disoccupazione, la crisi dei beni durevoli, e l'impatto delle diverse variabili economiche sulla domanda di mobilità che risulta in contrazione	Vengono sviluppati i primi approcci alle smart cities e all'economia della condivisione. La loro applicabilità al tema della mobilità delle persone apre nuove prospettive e alimenta nuovi scenari. L'auto rimane al centro aumentando il <i>range</i> delle soluzioni di utilizzo possibili. Con la crescita della libertà di scelta può crescere...la libertà di muoversi

Fonte: CENSIS 2015

3. SCENARI PER LA MOBILITÀ IN ITALIA: L'EVOLUZIONE DELLE COMPONENTI DI DOMANDA

Se si vuole pervenire a visioni realistiche del futuro è importante non lasciarsi fascinare dall'analisi di quanto è avvenuto o è oggi in divenire sul fronte dell'offerta. O meglio, è importante tenerne conto senza tuttavia pensare che dentro la nuova offerta di modalità risieda il tanto o il poco di cambiamento che caratterizzerà gli scenari a breve medio termine. Questo genere di rischio è legato al fatto che molte cose stanno avvenendo e che gli ambiti di cambiamento nell'offerta oggi in fermento sono in effetti numerosi e segnano alcune discontinuità. Nella tavola 2 si sintetizzano gli ambiti di applicazione, si descrivono sinteticamente le fenomenologie e si individuano gli elementi in grado di fornire una spinta significativa alla loro diffusione.

Sicuramente si assisterà ad una progressiva penetrazione di veicoli con sistemi di propulsione oggi ancora residuali. Tuttavia, solo confondendo i desideri con le stime si può oggi pensare ad uno scenario di sostituzione massiccia (un quarto, secondo alcuni studi) dell'attuale parco auto benzina o diesel in 10/15 anni. Nel campo delle auto elettriche, ad esempio, troppi sono gli elementi che giocano a sfavore (costo, rete di assistenza, tempi di ricarica, prestazioni, autonomia, smaltimento, ecc.) per poter pensare ad una rapida penetrazione. Al riguardo, quando è in gioco la razionalità del consumatore, vale il teorema che non si può prescindere della difesa degli interessi reali. Anche l'inter-modalità potrà crescere, ma soprattutto a fronte di una ricerca di razionalizzazione degli spostamenti da parte dei nuovi ceti urbani. Rimarrà il collo di bottiglia rappresentato dall'offerta di trasporto pubblico, destinata a rimanere sui livelli attuali o a crescere molto lentamente.

La condivisione è forse l'ambito più interessante, e non a caso si caratterizza come un mix tra offerta e domanda di nuova mobilità. *Car-sharing* e *car-pooling* crescono a

ritmi molto importanti nelle aree urbane dove sono presenti soggetti di offerta che adottano le modalità di accesso più innovative. Da punto di vista collettivo la possibilità di utilizzare un'auto senza possederla configura sicuramente un passaggio di fase interessante per quanto concerne la riduzione dello spazio urbano occupato e dell'impatto ambientale. Sotto il profilo dell'innovazione sociale sottende un importante passaggio di fase. Anche in questo caso però, è difficile immaginare per i prossimi anni numeri tali da scalfire l'assetto attuale della mobilità nella sua complessità.

Dall'integrazione tra auto e connettività si attende forse il cambiamento più radicale, anche perché prelude alla fase di sperimentazione dei veicoli a guida automatica. L'industria automobilistica fa riferimento a tecnologie "quasi disponibili". Tuttavia, illudersi al riguardo – ed immaginare uno scenario a breve dove le auto guidano per noi e ci consentono di lavorare mentre ci spostiamo abbattendo tra l'altro gli attuali indici di incidentalità – è poco sensato: basti pensare ai necessari investimenti pubblici in infrastrutture viarie dedicate per capire che la frontiera non è dietro l'angolo.

Ma questi ragionamenti portano come inevitabile corollario che non saranno le politiche di offerta né l'innovazione tecnologica a dirci in quanti ci sposteremo e in che modo tra 15 anni. D'altra parte anche i principali think-tank che studiano il futuro della mobilità sembrano aver acquisito questa consapevolezza: «Non si possono avere visioni tecniche del futuro senza significativi ambienti sociali e culturali in cui possono essere realizzate» (Alexander Mankowsky, direttore del Future Studies, Society and Technology Research Group di Daimler).

Tav. 2 – Gli ambiti di cambiamento sul fronte dell’offerta di mobilità

Ambito di cambiamento	Fenomenologia	Elementi di spinta
I carburanti (o meglio, l’energia)	Aumento delle flotte elettriche, delle auto ibride e, in futuro, delle auto a idrogeno	Normativa ambientale/evoluzione tecnologica
L’intermodalità	Aumento degli spostamenti basati su combinazioni di possibilità e di vettori anche grazie alla disponibilità di tecnologie di accesso alle informazioni	Pluralità di vettori/migliore accesso ad informazioni <i>real time</i> tramite specifiche applicazioni
La condivisione	Diffusione di <i>car-sharing, car-pooling, bike-sharing, van-sharing</i>	Nuovi soggetti di offerta/nuovi ceti urbani interessati
La fine del legame tra possesso e utilizzo dei veicoli	Aumento della possibilità di disporre di auto senza possederla	Aumento dei costi di esercizio dei veicoli, rarefazione delle aree di sosta, nuove opportunità di business nel settore
L’integrazione tra auto e connettività	I veicoli dialogheranno sempre di più con il conducente, tra di loro, con l’ambiente stradale, con service esterni (assicurazioni, assistenza, forze dell’ordine). La frontiera tecnologica sono i VA (Veicoli Autonomi)	Innovazione tecnologica, accompagnamento da parte dei soggetti di regolazione

Fonte: CENSIS, 2015

A ben guardare si può ipotizzare che i sistemi della mobilità e gli orientamenti complessivi delle persone verso la mobilità non cambieranno più di tanto.

Probabilmente le auto inquineranno sempre meno e ne beneficeranno gli ambienti urbani; su certe specifiche tratte si viaggerà in treno più di quanto non si faccia adesso; certe aree del Paese continueranno ad essere collegate con il trasporto aereo e non con il treno. Ma nella buona sostanza non si assisterà a cambiamenti epocali.

Anche il contenimento della domanda di mobilità connesso alla crisi economica verrà superato. Le persone torneranno a spostarsi in misura sempre superiore al passato e la mobilità continuerà ad essere dettata da scelte soggettive. Difficile pensare che potrà ridursi il congestionamento là dove già adesso è più intenso (negli orari di punta e nelle direttrici centro-periferia). A fronte di tutto ciò i decisori pubblici non potranno disattendere al loro ruolo di regolatori. Dovranno recepire le scelte comunitarie, garantire la possibilità di muoversi e cercare di rendere questa possibilità il meno impattante possibile (sull'ambiente, sui bilanci pubblici, sui bilanci delle famiglie e delle imprese). Spingeranno sulla leva del trasporto pubblico ma difficilmente saranno in grado di renderlo realmente competitivo a livello diffuso. Alcune scelte avranno carattere impositivo (tariffe di accesso, zone a traffico limitato, limiti per certi tipi di veicolo e incentivi per altri) e gli utenti della mobilità in parte le accetteranno, in parte troveranno soluzioni di compromesso. Altre misure saranno basate su sistemi incentivanti. Non usciremo comunque dal modello attuale basato su una generica strategia di "mano aperta" rispetto alla possibilità di operare scelte individuali. Solo su alcune specifiche questioni (territoriali/modali/temporali) vedremo politiche di *command and control*, sempre comunque mediate dalla sfera politica e dai meccanismi di costruzione del consenso.

Per tutti questi motivi, è verosimile che per avanzare qualche ipotesi sulla mobilità del futuro, intendendo con ciò la dimensione dei flussi di spostamenti di persone sul territorio nazionale tra i diversi ambiti geografici (macro o micro che siano) e le relative scelte modali, sia inevitabile riprendere in mano i fattori alla base dell'attuale domanda di mobilità e tentare di proiettarli al futuro. Di questi, che vengono riassunti nella tavola 3, si cercherà di dar conto puntualmente nei capitoli che seguono.

Tav. 3 - I fenomeni culturali, demografici e socio-economici che incideranno sulla mobilità futura del Paese

Fenomeni culturali	Fenomeni demografici	Fenomeni socio-economici
Il ciclo del soggettivismo	Andamento demografico complessivo	Andamento generale dell'economia
Soggettivismo e modello insediativo	Andamento demografico rispetto agli altri paesi	Andamento dei consumi di beni e servizi
Soggettivismo e scelte modali	Andamento demografico per classi d'età	Andamento consumi beni durevoli
La cultura della relazione e la nuova spinta comunitaria	Andamento demografico per area geografica	Dinamica insediativa delle imprese
Cultura del «fare», del «non fare», dell' «agire»	Dinamica insediativa delle famiglie	Andamento dei flussi turistici per destinazione
Mobilità, relativismo, libertà	Andamento del pendolarismo per studio e lavoro	Evoluzione delle infrastrutture di connessione

Fonte: CENSIS 2015

4. CRESCITA ECONOMICA E "CULTURA DEL SOGGETTO": PRIMI SEGNALE DI UN "DISACCOPIAMENTO"

4.1. Un ciclo lungo ad alta pervasività

Nell'analizzare il contesto culturale che farà da sostrato per i comportamenti di mobilità nel prossimo futuro, è importante provare a ripercorrere il ciclo del "soggettivismo" così come si è dipanato negli anni nel nostro Paese.

La cultura del "primato del soggetto" (ossia il soggettivismo, nella interpretazione fornita dal CENSIS ormai diversi anni fa), è stato per 50 anni la matrice profonda e radicata del nostro modello di sviluppo. La ritroviamo, in particolare tra gli anni '70 e '90 in tutti gli ambiti dell'agire sociale:

- nella crescita per proliferazione dei soggetti economici (le micro-imprese);
- nella coltivazione minuziosa del connubio tra impresa e famiglia;
- nel "capitalismo personale" e nel "capitalismo di lavoro";
- nello sviluppo distrettuale;
- nel sommerso di impresa e di lavoro;
- nel micro-welfare di impronta familiare;
- nei consumi come elemento di definizione e rappresentazione identitaria;
- nelle scelte insediative nelle prime e seconde cinture urbane;
- nei comportamenti di mobilità individuale, fortemente centrati sull'uso del mezzo privato;
- nelle strategie per la mobilità delle merci (il trasporto su gomme, i "padroncini");
- nella scelta di ricomposizione etica a partire da esigenze soggettive (l'abusivismo di necessità, l'obiezione fiscale).

In sintesi, il soggettivismo è stato uno straordinario motore per lo sviluppo di massa, dal basso, orientato sull'individuo e sui legami familiari e parentali. Soggettività ha significato una proliferazione di identità che hanno trovato nella corsa al benessere e nella cetomedizzazione il veicolo della loro coesione.

A ben guardare, anche il modello insediativo italiano è profondamente "impastato" di soggettivismo. Di fatto per decenni abbiamo assistito alla progressiva separazione dei concetti di spazio fisico e spazio sociale. Solo nelle cosiddette città-comunità lo spazio urbano ha continuato nel tempo a definire i confini comunitari (si pensi a città come Siena che, per decenni ha mantenuto un numero di abitanti di poco superiore ai 50.000). Ma si tratta di un modello tanto "nobile" quanto assolutamente residuale. Per contro, nelle cinture urbane dei poli maggiori sono cresciute modalità abitative che negano il concetto stesso di comunità (villette a schiera che, per quote importanti di abitanti, frantumano lo spazio sociale). D'altra parte in Italia fino ai primi anni 2000 si artificializzavano 20 ettari di territorio al giorno creando luoghi a bassa densità e a basso numero di funzioni facendo impennare il pendolarismo verso i poli di riferimento.

4.2. Il complicato passaggio dalla cultura del soggetto a quella della relazione

Il soggettivismo italiano ha funzionato molto bene fino all'ingresso nell'euro, anche perché si è alimentato attraverso un tacito scambio tra le famiglie e le imprese da un lato e lo Stato e gli altri soggetti istituzionali dall'altro. Le prime hanno operato e sono cresciute in un orizzonte caratterizzato da una notevole "mano pubblica aperta". Non a caso non si è mai combattuto seriamente il nero, il sommerso, l'evasione, l'informale. Ne derivavano risorse considerevoli che venivano prestate allo Stato. Quest'ultimo, indebitandosi con le famiglie, era in grado di offrire servizi, welfare e di assorbire la

domanda di lavoro. Per il sistema Paese non era necessario un progetto esplicito: ne bastava uno implicito, non intenzionale e basato sulla possibilità di accesso e sulla conseguente proliferazione.

Ma poi con l'euro questo meccanismo è entrato in crisi. Oggi si comincia a pensare che l'unica uscita da questo schema sia il passaggio da un sistema basato sul soggetto ad uno basato sulle relazioni. E' difficile pensare che il precedente meccanismo di inclusione e di accumulazione delle risorse possa ripartire con la stessa forza. Però è possibile puntare – magari sviluppando alcune idee aggreganti - ad una situazione più dinamica sotto il profilo delle relazioni ed immaginare un "progetto Paese" basato su un equilibrio di tipo collaborativo/cooperativo.

Già a partire dalla fine del secolo c'erano già stati alcuni segnali che lasciavano intuire che il soggettivismo avesse dato tutto quello che poteva alla crescita del Paese e che avesse imboccato il viale del tramonto. In fondo, la produttività per addetto in Italia è ferma o addirittura declinante da molti anni ed il binomio soggettività-crescita da molto tempo non garantisce un aumento di competitività per il nostro sistema produttivo.

Ma sicuramente la crisi economica degli ultimi 7 anni ha assestato un colpo durissimo al ciclo lungo della soggettività. Oggi è un ciclo esausto ed è verosimile che nei prossimi 15/20 anni perderà ulteriormente sia la propria forza sia i suoi ultimi esecuti. In altre parole, non funzionerà più né l'arbitraggio spinto delle proprie scelte di vita e forse neppure la sua rappresentazione sul piano politico e istituzionale. Detto altrimenti, la convergenza delle attese su una leadership in grado di teorizzare e accompagnare il modello potrebbe progressivamente venir meno con l'indebolimento del modello stesso.

La crisi ha prodotto alcuni esiti che sono sotto gli occhi di tutti e con i quali la società italiana dovrà a lungo confrontarsi. Basti pensare all'allargamento delle disuguaglianze,

alla caduta dei redditi più bassi, alla repentina destrutturazione di un sistema di tutele che consentivano, anche ai più deboli, di sentirsi al riparo dai rischi di disagio sociale. Ne hanno risentito sia il processo di patrimonializzazione delle famiglie, per anni praticato a tutti i livelli, sia i comportamenti di consumo, con la brusca caduta della domanda interna e in particolare di beni durevoli.

L'idea diffusa della percorribilità di tante tracce di crescita individuale per accedere alla mobilità sociale è sempre più sfumata. Tanto è vero che oggi si percepisce maggiormente il senso del ceto sociale di appartenenza. Contemporaneamente gli stili di vita e di consumo non restituiscono più appartenenze e speranze. Conta molto di più la divisione sociale del lavoro e il posizionamento rispetto ai meccanismi di generazione e distribuzione della ricchezza.

Ma se è verosimile che solo la forza della relazione possa affiancare e in prospettiva sostituire il soggettivismo, sembra opportuno chiedersi dove creare relazioni, dove sviluppare aggregazioni significative. Sicuramente qualcosa sta avvenendo nel mondo digitale, grazie alle reti telematiche. In questo ambiente è evidente che la modernità esclude il soggettivismo, la coscienza individuale, e premia la capacità di vivere e di interpretare le reti. Ma anche l'ambiente urbano - anch'esso archetipo di modernità - si presenta ricco di elementi favorevoli e di nuove opportunità. Il superamento della attuale povertà dello spazio collettivo, ad esempio, così come la rigenerazione di luoghi ad elevata densità funzionale sono le sfide per i prossimi anni.

Una nuova cultura della relazione può alimentare una spinta neo-comunitaria. In fondo la comunità si costituisce intorno ad un insieme di relazioni (oltre quelle tipicamente familiari e parentali) che possono incidere sulla qualità della vita e determinare una condivisione di obiettivi, spazi fisici, progetti, ecc.

Per accompagnare questi processi, la politica e le istituzioni devono ricominciare a mettere le relazioni al centro. Come in passato si progettavano le piazze per far stare la gente assieme, oggi occorre pensare a luoghi, spazi, momenti dove si possa ricreare spirito comunitario. E' tutto da dimostrare che in questi "ambienti" si possa generare nuovo valore (sociale ed economico); se però si ritiene che davvero il soggettivismo sia un ciclo che va a chiudersi, non esiste altra strada. Si poteva pensare, in passato, ad un'uscita dal soggettivismo con un rafforzamento dei processi di rappresentanza. Tuttavia la crisi di tutte le forme in cui questa si è tradizionalmente espressa, compresa quella dei corpi intermedi, fa ritenere che sia in atto un processo generale di "disintermediazione" di difficile contenimento.

Anche per questo un'uscita dal soggettivismo si può intravedere solo in una versione moderna della comunità e del sistema di relazioni che la innerva. Il soggettivismo si era affermato come primato dell'individuo liberato dai vincoli terragni del comunitarismo. Esorcizzati definitivamente questi vincoli, la comunità può nuovamente recuperare energia e dispiegare i suoi effetti taumaturgici su una società in parte impaurita e in parte alla ricerca di nuove soluzioni.

4.3. L'uscita dal soggettivismo applicata al tema della mobilità

Il modello di mobilità che il Paese ha adottato – lungi dall'essere frutto di un disegno sovraordinato a cui chiedere adesione – si è imposto dal basso, seguendo la deriva soggettivista che ha caratterizzato la maggior parte degli ambiti della vita collettiva. Naturalmente la crisi del soggettivismo determinerà (e in parte sta già determinando) delle conseguenze anche sul piano della mobilità.

E' difficile pensare che possa trovare legittimazione - o addirittura imporsi - un drastico ripensamento basato sul forte investimento nel trasporto collettivo ed una contemporanea penalizzazione del trasporto privato. Le condizioni generali di contesto (la disponibilità di risorse pubbliche, la sedimentata struttura insediativa, lo stesso clima sociale), non lo consentiranno se non in modo parziale in alcuni ambiti specifici. Potrebbe però svilupparsi un'attitudine, uno sforzo collettivo a mantenere e far crescere da un lato la sicurezza e la libertà personale, e dall'altro la condivisione nell'uso delle risorse territoriali. Si è detto che il soggettivismo ha favorito la scomposizione tra spazio fisico e spazio sociale. Ebbene, questa nuova attitudine può lavorare per una ricomposizione, tanto difficile quanto necessaria. Sostiene Tobias Wallisser, fondatore Laboratory of Visionary Architecture (LAVA) che "lo spazio privato è uno spazio prezioso e implica un bisogno di sicurezza e protezione. Allo stesso tempo l'uomo esprime il bisogno di stare insieme e di condivisione con la comunità. Questo è paradossale, ma umano".

Partendo da questo presupposto, si può facilmente giungere ad ipotizzare un dispositivo di "governo" della mobilità che, piuttosto che appuntarsi sulle scelte modali distinguendole tra buone e cattive, sostenibili e insostenibili, tenti di offrire risposte a questo bisogno ambivalente e contraddittorio. E le risposte vanno forse ricercate in terreni "limitrofi" a quello della mobilità, sfruttando l'esaurimento del ciclo soggettivista e proponendo città più compatte, funzioni urbane meno accentrate, condizioni lavorative più flessibili, maggiore (e migliore) utilizzo delle reti telematiche. L'erosione di alcuni meccanismi alla base della rendita immobiliare possono agevolare questi processi e lo stesso può dirsi del progressivo affrancamento dal possesso di un'auto come condizione indispensabile per soddisfare le proprie esigenze di spostamento.

In effetti, un meccanismo "spontaneo", già oggi in atto e che potrà essere efficacemente accompagnato, attiene ai cambiamenti nel rapporto con i mezzi di trasporto. In particolare sta aumentando la reattività nelle scelte delle soluzioni volta per volta più convenienti. Determinate modalità, prima date per acquisite, vengono messe in discussione. Le scelte diventano via via meno vincolanti e definitive. E' verosimile che aumenti sempre più l'arbitraggio individuale in una situazione di maggiore "pragmatismo" modale. L'auto rimarrà centrale negli spostamenti degli italiani ma perderà progressivamente il suo appeal di bene simbolo (di appartenenza ad una determinata condizione economica e sociale e di svincolamento dal regime del trasporto collettivo). Si potrà scegliere di usarla senza possederla, di condividerne l'utilizzo con altri, oppure di utilizzare il trasporto pubblico in tutte le situazioni in cui questo si dimostrerà competitivo.

In tema di mobilità le nuove generazioni ed i nuovi ceti urbani stanno dando lezioni di "laicità" e di relativismo. Osservandone le scelte si può arrivare a pensare che non esista un modo "buono" in assoluto per organizzare la mobilità di un territorio, ma che ne esistano molti, che possono essere in concorrenza tra loro ma che possono anche integrarsi tra loro. Probabilmente oggi ad un cinquantenne può apparire bizzarro che un giovane subisca più l'appeal dell'ultimo modello di *smartphone* piuttosto che quella di una nuova automobile. Oppure può apparire limitante il fatto che non abbia accesso alla proprietà di un veicolo (e ai costi crescenti ad essa connessi). In realtà si tratta di proiezioni: chi è cresciuto in una società fortemente "imbricata" in meccanismi di garanzia rispetto alla dimensione occupazionale, previdenziale, del welfare, del possesso di determinati beni, può pensare che la loro rarefazione sia vissuta esclusivamente con apprensione. In realtà non sempre e non necessariamente questo accade. Sicuramente non accade per la mobilità che paradossalmente aumenta il proprio valore sociale, mentre si sgancia progressivamente dal possesso di un'automobile.

Se davvero la domanda di mobilità si affrancherà progressivamente da abitudini comportamentali precostituite, da scelte ritenute imm modificabili, da una scarsa attenzione all'evoluzione del contesto e delle possibilità che esso offre, allora è probabile che anche i soggetti di offerta e i decisori pubblici incaricati di funzioni regolative si troveranno ad operare su un terreno diverso dal passato, dove il concetto cardine da declinare e operationalizzare sarà quello della concordanza tra la libertà di muoversi e la libertà di scegliere in quale modo. Se poi è vero che le avanguardie non fanno massa critica, è probabile che con un "rinforzo di marketing" il concept della "libertà di muoversi" possa penetrare nel corpo sociale come possibilità di:

- scegliere l'opzione modale anche volta per volta, in base ai desideri e alle possibilità;
- adattare le scelte ad esigenze cangianti (ciclo di vita, residenza, lavoro, studio, reddito);
- scegliere l'opzione multi-modale (laddove conviene, dove è praticabile, dove offre dei vantaggi, dove mette in gioco nuovi desideri);
- evitare o procrastinare l'acquisto di beni durevoli senza considerarlo un limite per la propria libertà di muoversi, per la propria sicurezza, per il proprio stile di vita;
- sottrarsi ad oneri burocratico-amministrativi scegliendo di non "appartenere" ad uno schema che si impronta sul soggetto, ma di aderire ad opportunità volta per volta ritenute convenienti;
- limitare l'esposizione ad eventi aleatori e imponderabili ampliando il *range* delle alternative.

Difficile dire se questi elementi si affermeranno a caratterizzare il futuro della mobilità. Sicuramente è interessante cominciare a raccogliere e classificare i segnali di cambiamento, le istanze e le proposte che, offrendo nuove opportunità, incoraggiano a non vivere la mobilità come problema.

5. IL CONSUMO NELL'ERA DELLA "SERVICE ECONOMY"

5.1. L'orientamento alla sobrietà come codice di appartenenza sociale

La violenta contrazione dei consumi delle famiglie italiane che il Paese ha vissuto dall'inizio della crisi ad oggi può essere considerata un fatto congiunturale, seppure di eccezionale portata, oppure un fatto strutturale, legato ad un vero e proprio passaggio di fase. Comunque la si veda, sia che si ritengano affidabili i primi segnali di uscita dalla crisi, sia che si nutrano dubbi sulla loro solidità nel tempo, è difficile pensare che si possa tornare alla situazione pre-crisi. E' invece molto probabile che la recessione abbia contribuito a rafforzare la modifica già in atto dei modelli di consumo non solo in termini quantitativi ma, soprattutto, nella loro qualità, concezione, orientamento, e che tali modificazioni si ribalteranno sul prossimo futuro, generando successi e sconfitte di nuove e vecchie categorie di beni e servizi.

Con questo non si vuole trascurare l'impatto sui consumi del ridimensionamento reddituale delle famiglie italiane. I dati sono sotto gli occhi di tutti: in soli due anni, tra il 2010 e il 2012 i redditi si sono ridotti in media del 7,3%, una quota importante di famiglie (circa il 20%) vive oggi con meno di 15.000 euro l'anno, e la quota di poveri - secondo l'Istat - è cresciuta dal 14% al 16% della popolazione residente.

C'è però da chiedersi se questo sia sufficiente a spiegare il -8% dei consumi dal 2007 ad oggi, la scomparsa di circa la metà delle compravendite immobiliari (da 807 mila nel 2007 a 407mila nel 2013), il crollo nell'acquisto di nuovi veicoli (-48% di immatricolazioni dal 2007 al 2013). Si potrebbe obiettare che i dati del 2014 segnano un recupero in entrambi questi settori. E' vero che le transazioni immobiliari sono salite a 417mila nel 2014, ma occorre considerare che il ciclo lungo dell'immobiliare che è

iniziato nel 1985 (430.000 compravendite) è durato più di 20 anni. E' vero che nel 2014 le immatricolazioni di auto sono aumentate del 4,2% rispetto al 2013, però non si può dimenticare che nel 2007 venivano immatricolate quasi 2,5 mln di autovetture contro le circa 1,3 mln del 2014. E' dunque verosimile che l'uscita dalla recessione non riporterà in breve tempo i consumi sui livelli pre-crisi. Non avverrà per l'acquisto di beni in genere e non avverrà in particolare per i beni durevoli. Sicuramente non avverrà per le immatricolazioni di nuovi autoveicoli e in particolare per il segmento costituito dagli acquisti delle famiglie.

Ancora una volta sembra poco plausibile che questi processi siano correlati unicamente con la minor disponibilità di risorse nel sistema economico. Sono anche altre le dimensioni oggi in gioco, ed è verosimile che i processi di consumo stiano perdendo in parte la funzione di definizione del ceto di appartenenza. Oggi gli italiani che sentono di appartenere al ceto medio del Paese percepiscono il rischio di uno scivolamento verso il basso e adottano come contromisura una maggiore propensione al risparmio ed alla sobrietà nei consumi. Sono 26,3 milioni i cittadini che, se oggi avessero più soldi, li utilizzerebbero per metterli da parte su un conto corrente. Sono poco più della metà (14 milioni) coloro che invece li destinerebbero al consumo. La propensione al risparmio è salita al 10,8% nel terzo trimestre del 2014, con un flusso di 29,5 miliardi di euro di denaro accantonato: il valore trimestrale più alto dal 2009. La voglia di ricostituire il patrimonio si colloca dunque al centro dello stile di vita del ceto medio venendo in qualche modo a sostituire il consumo.

5.2. La crisi conclamata dei beni durevoli

Spiegare la crisi dei beni durevoli facendo riferimento alla generale contrazione dei consumi, alla revisione al ribasso dei budget familiari, alla scelta di procrastinare

acquisti ("potrei, ma meglio attendere tempi migliori") ed alla maggiore propensione alla sobrietà ("acquisto ciò che davvero mi serve"), non fa giustizia di un processo di valenza strutturale in atto da tempo.

Infatti, è da tempo in atto un processo di progressiva ri-destinazione delle risorse familiari destinate al consumo di beni verso il consumo di servizi. In termini di incidenza percentuale sul totale consumato il rapporto tra beni e servizi si è ribaltato negli ultimi vent'anni. I beni sono scesi dal 56,4% del 1995 al 47,4% del 2014 e simmetricamente si sono comportati gli acquisti di servizi (tab.1).

Osservando le due curve relative all'andamento nel tempo dei consumi di beni e servizi, si può collocare simbolicamente l'avvento della "service economy" nel 2009, anno in cui le due curve per la prima volta si sono incrociate (fig.1).

Ma a ben guardare, all'interno del trend declinante del consumo di beni, quelli decisamente più penalizzati sono proprio i beni durevoli e semi-durevoli. Naturalmente il pensiero va a beni di costo medio o elevato che si collocano all'interno di mercati maturi come quello dell'auto, caratterizzato essenzialmente da una domanda di sostituzione "tenuta a bada" dalla crisi. L'accelerazione al ribasso tra il 2010 e il 2013, ben evidenziata dalla curva dei consumi, risente molto probabilmente di questo tipo di fenomeni.

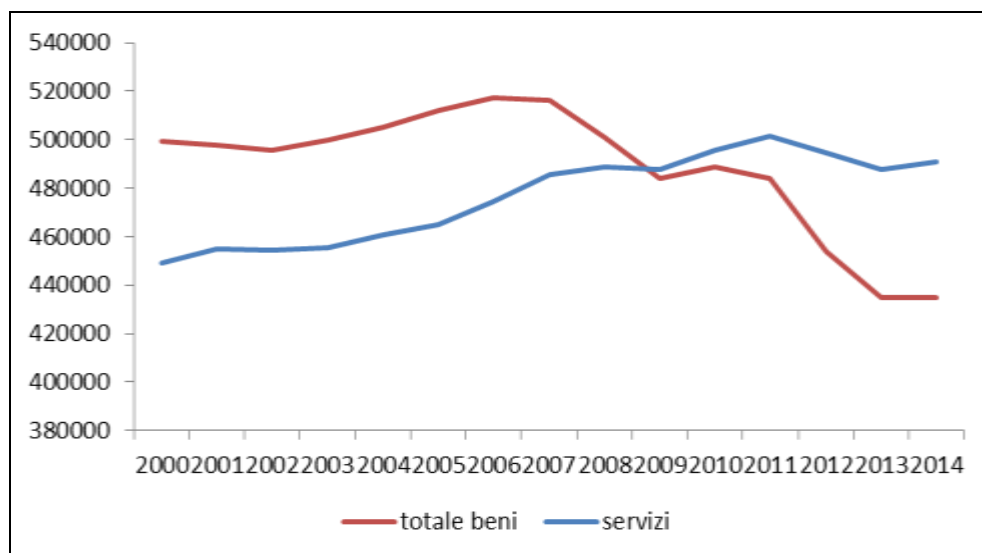
Il dato è ampiamente confermato dall'esame della figura 2: quasi tutte le categorie di beni durevoli, con l'eccezione della telefonia e delle apparecchiature audiovisive, subiscono il calo della domanda delle famiglie. Quella che di gran lunga risulta più penalizzata è proprio quella dei mezzi di trasporto, che in 5 anni ha subito sostanzialmente un dimezzamento.

**Tab. 1 - Composizione dei consumi per tipo di prodotto, 1992-2014
(quote % a prezzi correnti)**

	1995	2007	2009	2012	2013	2014
Beni	56,4	51,2	49,8	48,6	47,8	47,4
Beni durevoli	9,0	9,1	8,3	6,8	6,4	6,5
Beni semidurevoli	11,6	10,1	9,7	9,4	9,1	9,1
Beni non durevoli	35,8	32,1	31,9	32,5	32,3	31,8
Servizi	43,6	48,8	50,2	51,4	52,2	52,6
Totale spesa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

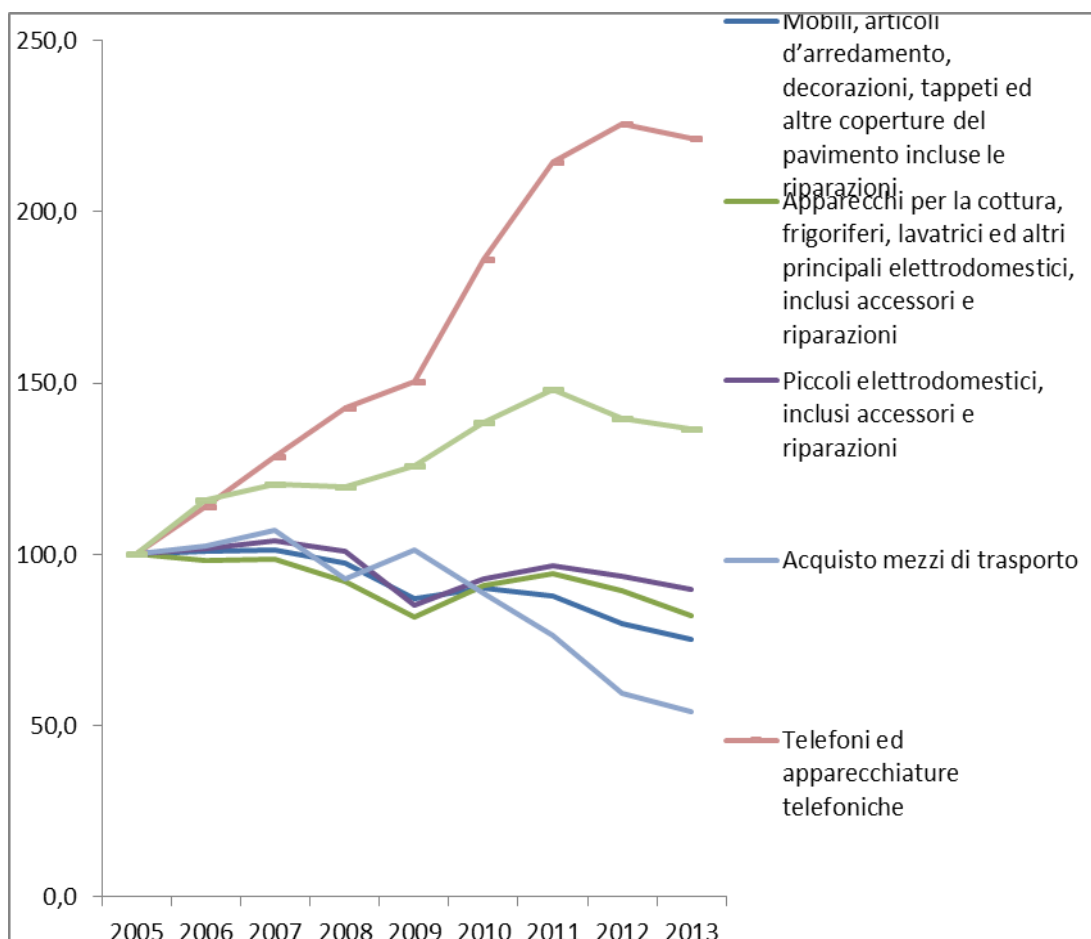
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 1 – Andamento del consumo di beni e servizi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2014 (milioni di euro)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 2 - Spese per consumi dei principali beni durevoli, 2005-2013 (numeri indice: 2005=100)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Un ulteriore elemento, che aiuta a comprendere quanto sta accedendo sul fronte del consumo di beni, viene dalla distinzione tra le spese cosiddette "obbligate" (quelle che di fatto si impongono sulle famiglie) e quelle "commercializzabili" (ossia che dipendono da libere decisioni di acquisto). Dal 1992 ad oggi le prime sono aumentate passando dal 32,2% del totale della spesa al 41,0%. Per conto, la componente di spesa "libera"

è passata dal 67,7% al 59,0%. E' importante sottolineare che mentre la progressiva terziarizzazione dell'economia ha sostenuto il consumo di servizi, è stato eroso soprattutto il terreno di acquisto dei beni. La recessione cominciata nel 2007 si è dunque innestata - sostenendone e potenziandone gli effetti - su questi fenomeni di onda lunga che è verosimile proseguiranno anche nei prossimi anni.

**Tab. 2 - Spesa pro-capite: acquisti obbligati e commercializzabili
(Valori a prezzi correnti-euro)**

	1992	2000	2007	2011	2013	2014
Obbligati e affitti imputati	2.702	4.562	5.996	6.490	6.515	6500
Abitazione	1.432	2.352	3.222	3.693	3.812	3.789
Sanità	201	398	448	465	443	472
Assicurazioni e carburanti	659	1.251	1.621	1.636	1.596	1.563
Altro	410	561	705	696	664	675
Commercializzabili	5.673	8.288	9.763	10.002	9.540	9.360
beni	4.304	5.953	6.792	6.727	6.351	6.186
servizi	1.369	2.335	2.971	3.275	3.188	3.174
Totale consumi	8.375	12.850	15.759	16.493	16.055	15.859
	Composizione %					
Obbligati e affitti imputati	32,3	35,5	38,0	39,4	40,6	41,0
abitazione	17,1	18,3	20,4	22,4	23,7	23,9
sanità	2,4	3,1	2,8	2,8	2,8	3,0
assicurazioni e carburanti	7,9	9,7	10,3	9,9	9,9	9,9
altro	4,9	4,4	4,5	4,2	4,1	4,3
Commercializzabili	67,7	64,5	62,0	60,6	59,4	59,0
beni	51,4	46,3	43,1	40,8	39,6	39,0
servizi	16,3	18,2	18,9	19,9	19,9	20,0
Totale consumi	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Stime Confcommercio su dati Istat

5.3. Dalla società del fare alla cultura dell'agire

Una società che percepisce la fine di un ciclo, di un modello di sviluppo fortemente centrato sulla dimensione soggettuale, sulla micro-proliferazione imprenditoriale, sul sommerso d'impresa e di lavoro, su un ruolo del sistema pubblico più di accompagnamento che di indirizzo, su un allargamento del ceto medio che individua nei processi di uniformizzazione dei consumi il superamento delle appartenenze di classe, è destinata nel medio periodo a "coltivare la sopravvivenza del modello" o può tentare di imboccare strade nuove?

Se si ritiene che risposta sia la seconda, è necessario interrogarsi sul futuro di un numero molto significativo di sotto-ambiti sociali ed economici. Tra questi vanno sicuramente considerati:

- la micro-dimensione d'impresa, che dovrà necessariamente uscire dalla nicchia protetta del contoterzismo e incorporare nuove funzioni al suo interno (marchi, export, reti di impresa, alleanze extra-territoriali, ecc.);
- il settore manifatturiero, che non potrà reggere la concorrenza continuando a concentrare l'attenzione esclusivamente sul prodotto (beneficiando della debolezza dell'euro), ma dovrà necessariamente irrobustire la propria offerta in termini di servizio;
- il sistema del welfare, che dovrà trovare la simmetria tra un'offerta (che tende ad essere standardizzata e sempre meno finanziata con risorse pubbliche) ed una matrice dei bisogni in costante evoluzione. E che potrà farlo solo creando nuove reti sociali, nuova imprenditoria sociale, nuova comunità;

- i grandi agglomerati urbani, che dovranno uscire dalla logica di "poli assediati dal loro hinterland" e giocare la partita delle nuove "Città metropolitane" provando a conferire nuova identità e nuovo governo all'area vasta, soprattutto per quanto concerne la gestione dei flussi al loro interno;
- le piccole e medie città, che dovranno trovare il modo di aumentare la loro afferenza – ossia la capacità di attrarre visitatori, risorse, progettualità - mantenendo però le caratteristiche intrinseche che ne hanno decretato il successo - economico ma soprattutto sociale – nei decenni scorsi;
- il sistema complessivo della mobilità, con i suoi player pubblici e privati e i suoi clienti-utenti, che dovranno adattarsi a nuovi schemi meno rigidi di quelli in essere, approfittare rapidamente dell'evoluzione tecnologica e accompagnare l'evoluzione demografica, della domanda insediativa, delle dinamiche lavorative.

In tutti questi ambiti dell'agire sociale ed economico, e in tanti altri ancora, occorrerà abituarci al progressivo – ma in parte già in essere – passaggio dalla "società del fare" alla "cultura dell'agire". Questo comporta una traslazione di interesse e di attenzione dalla produzione e commercializzazione di beni e servizi alle modalità con cui questi penetrano nella vita dei soggetti e ne condizionano i comportamenti. Non è la sola produzione di un bene o il suo acquisto che ci colloca nel mondo, che definisce la nostra identità, le nostre relazioni, ma il modo con cui questo bene si produce e si commercializza e l'uso che se ne fa. Che può o meno riferirsi a determinate coordinate di senso collettivo in coordinamento con una dimensione di matrice più spiccatamente comunitaria ai diversi livelli con cui questa può essere concepita.

Nel sostenere questo concetto viene in aiuto la lezione del filosofo Salvatore Natoli che, recuperando le tesi aristoteliche, distingue il semplice fare/*techne* (compiere,

fabbricare, portare a compimento) dall'agire/*praxis* (azione dotata di senso, anche a prescindere dal fatto di produrre, di compiere).

In questa concezione – e questo caratterizza la società dell'agire - viene incorporata nel fare la direzione consapevole verso cui l'agire conduce.

A ben vedere si tratta dell'uscita possibile dalla contrapposizione tra una "cultura del fare" (a qualunque costo, come atto di replicazione di un modello o come semplice perfezionamento dello stesso) e una cultura del "non fare", che blocca i processi in essere individuandone i limiti (pura "motilità", produzione di valore socialmente inutile o negativo) ma senza proporre soluzioni alternative.

5.4. La crisi dell'auto come fenomeno economico, sociale e culturale

Proprio sul terreno della mobilità delle merci e delle persone è possibile trovare un'applicazione dei concetti sopra illustrati. Il pensiero va alle tante contrapposizioni oggi in essere tra i progetti infrastrutturali e trasportistici, dove cultura del fare e del non fare si scontrano con contrapposizioni tanto violente quanto sterili. Ma può rivolgersi anche al tema del ruolo svolto dall'auto nella società italiana e del modo in cui è forse destinato a cambiare nei prossimi anni.

Da bene simbolo della libertà di muoversi (dove e quando si vuole) e della propria appartenenza di ceto, l'auto rischia di trasformarsi, per le famiglie italiane, nella sua negazione.

E' evidente che lo stato di crisi che ha caratterizzato il mercato dell'auto negli ultimi anni si configura come un fenomeno dalle tante differenti componenti, alcune di

carattere strutturale, altre più spiccatamente congiunturali. Una crisi dove hanno giocato elementi di natura prettamente macro-economica insieme ad altri riconducibili al *sentiment* complessivo del Paese e all'evoluzione dell'orientamento al consumo degli italiani a cui si è fatto cenno nei capitoli precedenti.

In primo luogo va detto che si tratta di un mercato saturo che si alimenta dunque soprattutto attraverso la propensione alla sostituzione delle vetture. Se questa propensione tende a ridimensionarsi, il suo impatto sulle vendite ai privati - in un Paese dall'elevatissimo tasso di motorizzazione e con un numero di neopatentati che risente del processo generale di senilizzazione - è inevitabilmente molto pesante.

Tra le cause di questo ridimensionamento, giocano forse più i timori per il futuro che la reale riduzione del potere d'acquisto delle famiglie. La pesante crisi della domanda interna, infatti, è legata soprattutto ad un calo di fiducia nella capacità del Paese di uscire dalla recessione. Lo si può desumere tanto dall'aumento della propensione al risparmio quanto dalla quota di italiani (il 33% circa) che si ritengono oggi esposti ad un rischio di impoverimento. La debolezza del quadro macro-economico, unitamente all'aumento della pressione fiscale e delle tante incognite su un possibile ulteriore inasprimento, hanno determinato un sentimento di attesa che si è tradotto in una sospensione generalizzata dei processi di acquisto di cui, come già ricordato, hanno fatto le spese in modo particolare gli investimenti immobiliari ed i consumi di beni durevoli.

E' tuttavia verosimile che nel caso dell'auto abbiano giocato un ruolo importante anche altri elementi tra cui il trend lungo - se si esclude l'anno in corso - di crescita dei costi di gestione dei veicoli, soprattutto il carburante e le polizze assicurative (entrambi gravati da un peso fiscale elevato e crescente), ma anche la manutenzione, la fiscalità diretta (bollo auto e IPT), i costi di parcheggio e di pedaggio, finanche l'incremento

delle multe (il cui gettito viene ormai contabilizzato nei bilanci di previsione degli enti locali).

Tutto ciò ha fatto sì che presso le famiglie italiane si sia raffreddata – forse per la prima volta – l'affezione al bene-auto. Un bene che viene percepito come riconducibile al terreno della "necessità" di utilizzarlo piuttosto che al "desiderio" di possederlo. Atteggiamenti oscillanti tra sobrietà e pauperismo hanno trovato dunque un campo elettivo di applicazione.

L'auto di proprietà rimane oggi certamente indispensabile (basta guardare ai tassi di motorizzazione italiani, o ai dati sulle scelte modali dei pendolari), ma è sempre meno l'oggetto di un investimento emotivo, a carattere identitario. Al contrario, si percepisce una sorta di sanzione sociale nell'acquisto e nell'uso di un nuovo veicolo: è uno "sciupìo vistoso" che mal si concilia con la crisi generale ed è un oggetto "ingombrante" su cui si polarizzano le attenzioni di una fiscalità sempre più assetata e di un sistema sanzionatorio pronto a limitarne la libertà d'utilizzo (con le ZTL, gli accessi regolati, le fasce blu, le multe, gli autovelox, gli etilometri, le revisioni e i bollini blu, ecc.).

E' un fatto che oggi l'acquisto di un'autovettura, per alcune fasce di popolazione e in particolare per i giovani e per i nuovi ceti metropolitani viene vissuta come un gesto azzardato, potenzialmente autolesionista, sicuramente non in grado di conferire ritorni interessanti neppure sotto il profilo identitario o dell'immagine esterna.



PARTE SECONDA

FENOMENOLOGIE E SCENARI AL 2030

6. LA DINAMICA DEMOGRAFICA

6.1. Crescita contenuta, invecchiamento accelerato, fuga dal Sud

Dopo una lunga fase di sostanziale stagnazione demografica (anni Ottanta e Novanta), negli ultimi 15 anni la popolazione italiana ha ricominciato a crescere. Una crescita che è la risultante di un saldo naturale negativo e di un saldo migratorio fortemente positivo, legato all'arrivo in Italia di alcuni milioni di immigrati stranieri in cerca di lavoro o in fase di ricongiungimento familiare.

Oltre al divario tra la dinamica naturale e quella migratoria, l'altro aspetto rilevante delle dinamiche demografiche del Paese è la forte divaricazione dei tassi di crescita:

- tra le fasce d'età, in relazione al processo di invecchiamento del Paese (maggiore longevità, diminuita natalità);
- tra le macro-aree geografiche del Paese, in relazione al crescente decremento di popolazione del Mezzogiorno.

Due divaricazioni già ora in atto che in questi anni stanno determinando un cambiamento importante degli equilibri demografici.

Basti ricordare che tra i due ultimi censimenti:

- la popolazione over 65 anni è cresciuta del 16,3% contro un tasso di crescita dell'insieme delle altre fasce di età di appena l'1,5%;
- la popolazione del Mezzogiorno è cresciuta dello 0,5% contro una crescita del 6,3% al Nord e del 6,5% al Centro.

Guardando al futuro, le proiezioni demografiche al 2030 ci restituiscono un'Italia che continuerà a crescere, seppure registrando in termini complessivi un incremento rispetto al dato 2014 piuttosto contenuto (+3,4%).

A questa crescita rallentata corrisponderà una significativa accelerazione sia del processo di invecchiamento della popolazione, che del declino demografico del Mezzogiorno. Due fattori strutturali rilevanti, con cui bisognerà sempre più fare i conti.

Possiamo stimare che al 2030 saremo due milioni di abitanti in più rispetto ad oggi, portando la popolazione italiana oltre la soglia dei 62milioni. Tale saldo positivo non sarà però la risultante di una crescita armonica: infatti, la fascia di età over 65 anni registrerà un incremento di ben 3,5 milioni di persone, mentre nelle altre fasce di età ci sarà un calo di circa 1,5 milioni di persone.

Tale squilibrio avrà anche una connotazione territoriale: il Centro-Nord crescerà di quasi il 7% mentre il Mezzogiorno registrerà una diminuzione della popolazione pari al 3% (figg. 3 e 4).

Questo perché se da un lato l'incremento della popolazione anziana riguarderà il Centro-Nord tanto quanto il Mezzogiorno, la diminuzione rilevante delle altre fasce di età sarà un fenomeno che interesserà esclusivamente quest'ultimo, che registrerà un calo di 1,9 milioni di abitanti nella fascia sotto i 65 anni. In particolare, la fascia 0-17 anni avrà un calo del 16%, mentre quella 18-34 anni addirittura del 19%.

Ciò comporterà peraltro il sostanziale riallineamento del profilo demografico del Mezzogiorno con il resto del Paese, annullando le attuali differenze in termini di composizione della popolazione per fasce di età (figg. 5 e 6).

Tab. 3 – Stima di crescita della popolazione Italiana al 2030 per fasce di età

Fascia di età	2014		2030		Differenza 2014-2030 (v.a.)	Var. % 2014-2030
	Abitanti	Peso % fasce di età	Abitanti	Peso % fasce di età		
0-17 anni	10.158.005	16,7%	9.609.485	15,3%	-548.520	-5,4%
18-34 anni	11.252.659	18,5%	10.957.270	17,4%	-295.389	-2,6%
35-64 anni	26.357.062	43,4%	25.741.593	41,0%	-615.469	-2,3%
Over 65 anni	13.014.942	21,4%	16.523.946	26,3%	3.509.004	27,0%
- 65-79 anni	9.137.516	15,0%	11.142.630	17,7%	2.005.114	21,9%
- Over 80 anni	3.877.426	6,4%	5.381.316	8,6%	1.503.890	38,8%
Totale	60.782.668	100,0%	62.832.294	100,0%	2.049.626	3,4%

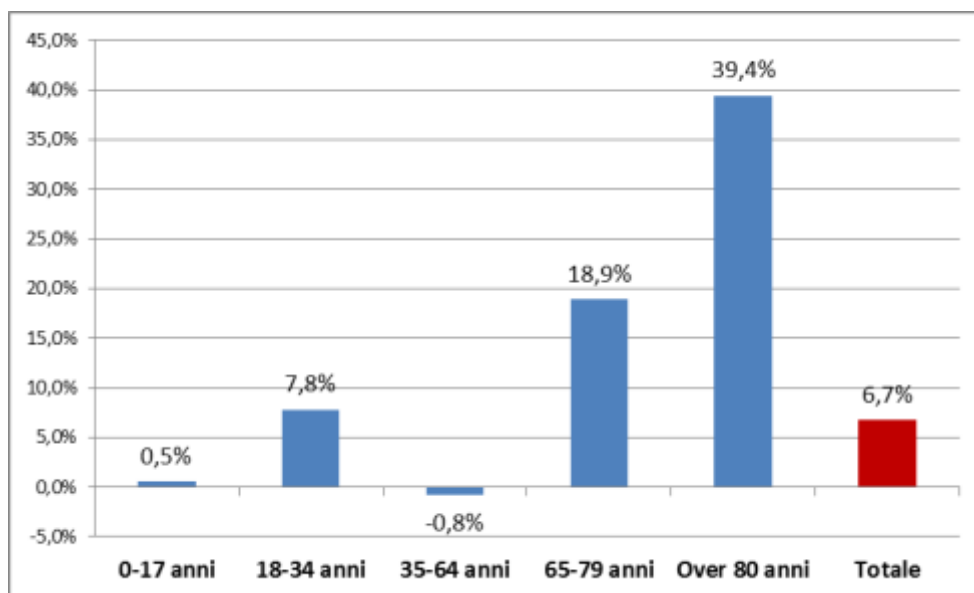
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Tab. 4 - Stima di crescita della popolazione Italiana al 2030 per fasce di età e ripartizione

	V.a. 2014-2030			Var. % 2014-2030
	0-64 anni	Over 65 anni	Totale	
Centro-Nord	437.657	2.244.618	2.682.185	6,7%
Mezzogiorno	-1.896.945	1.264.386	-632.559	-3,0%
Italia	-1.459.478	3.509.004	2.049.626	3,4%

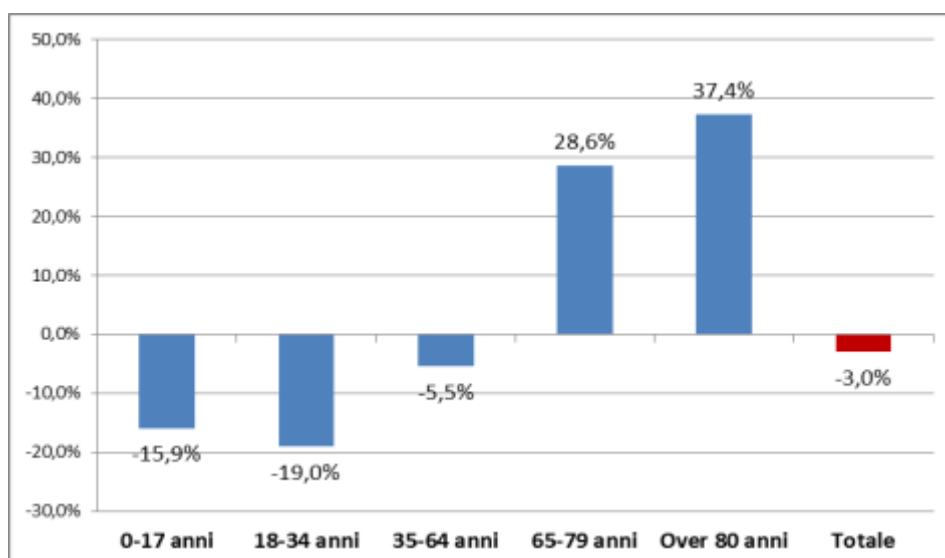
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 3 - Centro-Nord: andamento 2014-2030 della popolazione per fasce di età (val.%)



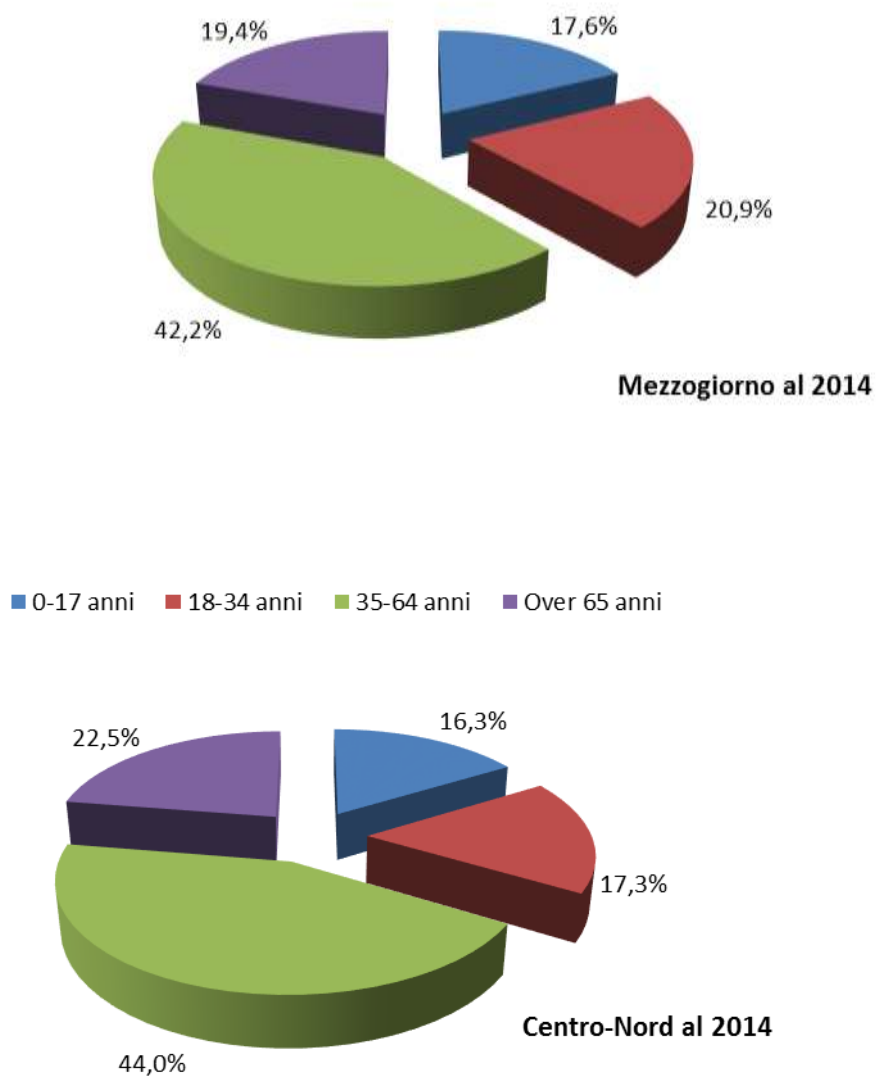
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig.4 - Mezzogiorno: andamento 2014-2030 della popolazione per fasce di età (val.%)



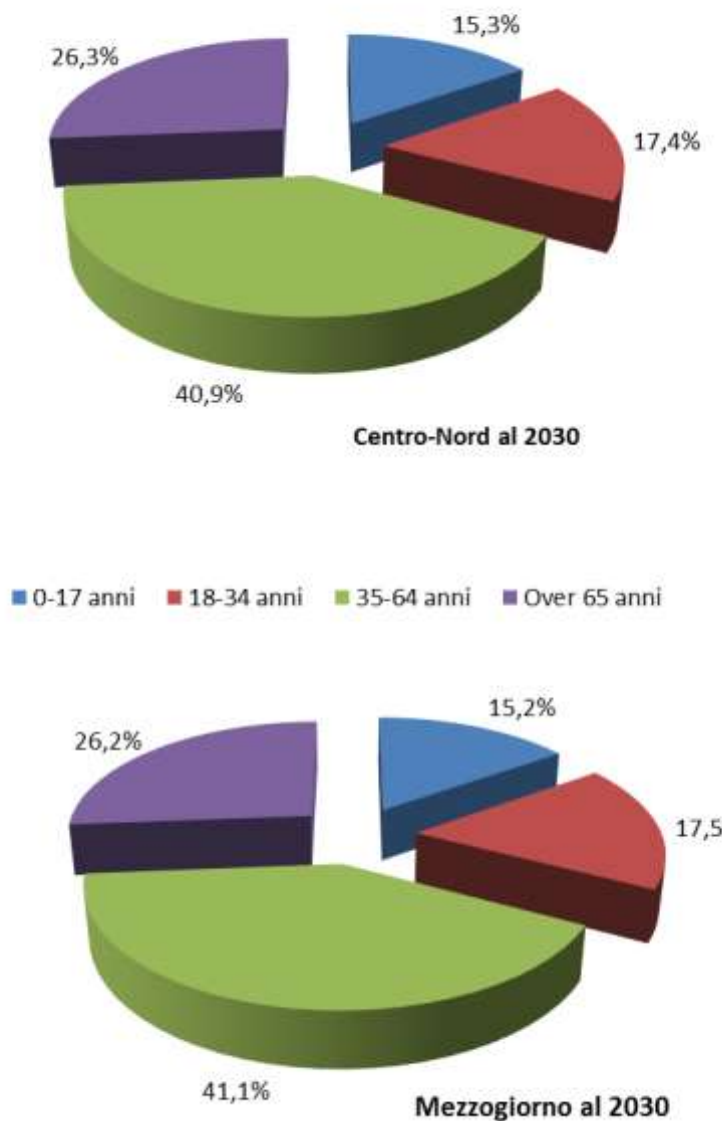
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 5 - Articolazione della popolazione per fasce di età al 2014. Confronto tra Centro-Nord e Mezzogiorno (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 6 - Articolazione della popolazione per fasce di età al 2030. Confronto tra Centro-Nord e Mezzogiorno (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

6.2. Gli scenari della longevità attiva

Come si è visto il numero degli anziani, da tempo in forte crescita, di qui al 2030 continuerà ad aumentare progressivamente: si stima che avremo oltre 3,5 milioni di over 65 in più e che a fronte di un incremento del 21,9% nella fascia 65-79 anni, quella degli ultraottantenni crescerà addirittura del 38,8%. Da ciò discende un dato fortemente impressionante: nel 2030 un italiano su 4 avrà più di 65 anni d'età.

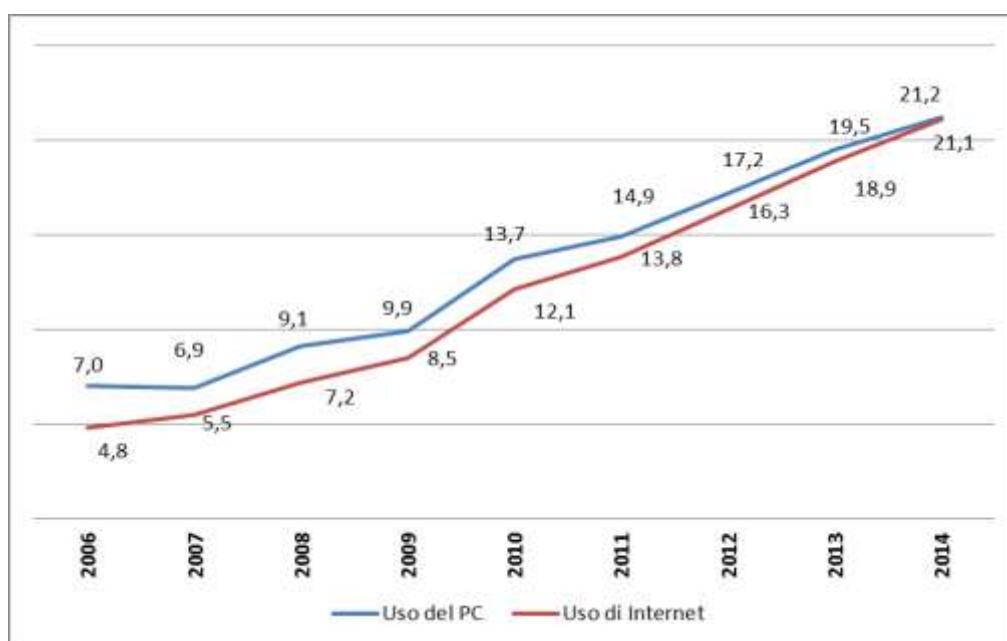
Naturalmente, in presenza di un fenomeno di tale rilevanza e con tante implicazioni per la vita del Paese, sarebbe riduttivo e sbagliato affrontare il problema in termini esclusivamente allarmistici e negativi (aumento della spesa sanitaria e pensionistica, ecc.) dimenticando che la figura dell'anziano sta rapidamente evolvendo. Basti pensare che oggi sono quasi 2,7 milioni le persone con 65 anni e oltre che lavorano, in modo regolare o informale: 1,7 milioni lavorano saltuariamente, 929mila con continuità. Continua a lavorare in tarda età soprattutto chi ha un titolo di studio superiore e competenze professionali elevate.

Altro fattore sottovalutato sono i segnali positivi relativi all'evoluzione degli stili di vita: diverse indagini di campo segnalano infatti da parte degli anziani una crescente cura di se stessi e della propria salute psico-fisica. Basti considerare che la quota di coloro che per tenersi in forma praticano con continuità attività all'aria aperta è passata, tra il 2002 ed il 2010, dal 21% al 54%.

Inoltre, aumenta molto rapidamente la quota di anziani che sviluppano confidenza con le nuove tecnologie. Nel 2006, nella fascia 65-74 anni, la quota di utilizzatori di internet non raggiungeva il 5%, oggi siamo al 21% (fig. 7), un dato destinato a crescere ancora in misura sensibile nei prossimi anni, quando entreranno in quella fascia di età persone che nella loro vita professionale hanno necessariamente avuto a che fare con il mondo del digitale.

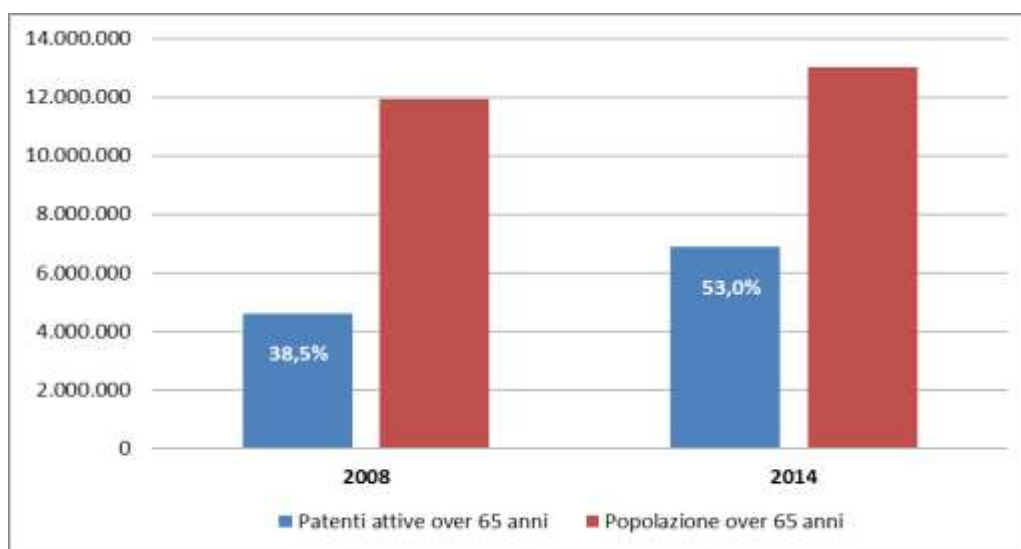
A dimostrazione che la condizione di anziano sta rapidamente evolvendo nella direzione di una longevità attiva, è da sottolineare il dato sulle patenti attive (fig.8). Basti pensare che tra 2008 e 2013 il numero delle cosiddette "patenti grigie" è aumentato del 50%, e la quota di anziani in possesso di una patente valida è passato dal 38,5% al 53,0% della popolazione over 65 anni.

Fig. 7 – Andamento 2006-2014 della quota di anziani tra 65 e 74 anni che utilizzano il Pc e Internet (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 8 – Crescita 2008-2014 delle patenti attive tra le persone con più di 65 anni
(v.a. e val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

6.3. La vocazione ad intraprendere dei nuovi italiani

La crescita rilevantissima del numero dei cittadini stranieri immigrati in Italia è, insieme all'invecchiamento e al declino del Mezzogiorno, il principale fattore di modificazione della composizione demografica del Paese.

La presenza straniera stabile, ormai pari a quasi 5 milioni di residenti (circa l'8% della popolazione italiana), si connota rispetto alla composizione della popolazione autoctona, per due fattori fondamentali:

- il diverso equilibrio tra le fasce di età, che vede una netta prevalenza dei giovanissimi (0-17 anni), e dei giovani adulti (18-34 anni), due segmenti all'interno dei quali il peso degli stranieri sul totale è molto rilevante (superiore al 10%), mentre di contro diventa molto contenuto nelle fasce di età anziane (fig. 9);
- il diverso equilibrio nella distribuzione geografica dei residenti, legato alla maggiore appetibilità dell'offerta lavorativa delle regioni del centro-nord, che assorbono l'85,4% della presenza straniera (fig. 10). A conferma del fatto che le regioni e le città del sud assolvono soprattutto al ruolo di territorio di ingresso, tappa iniziale di un percorso migratorio che ha come destinazione finale altre regioni italiane o altri paesi europei.

Quest'ultimo dato, relativo alla distribuzione geografica, è confermato dalle proiezioni al 2030. La stima prevede che a quella data in Italia il numero degli stranieri residenti arriverà a circa 8,3 milioni. Di questi circa 7 milioni abiteranno al Centro-Nord (fig. 11).

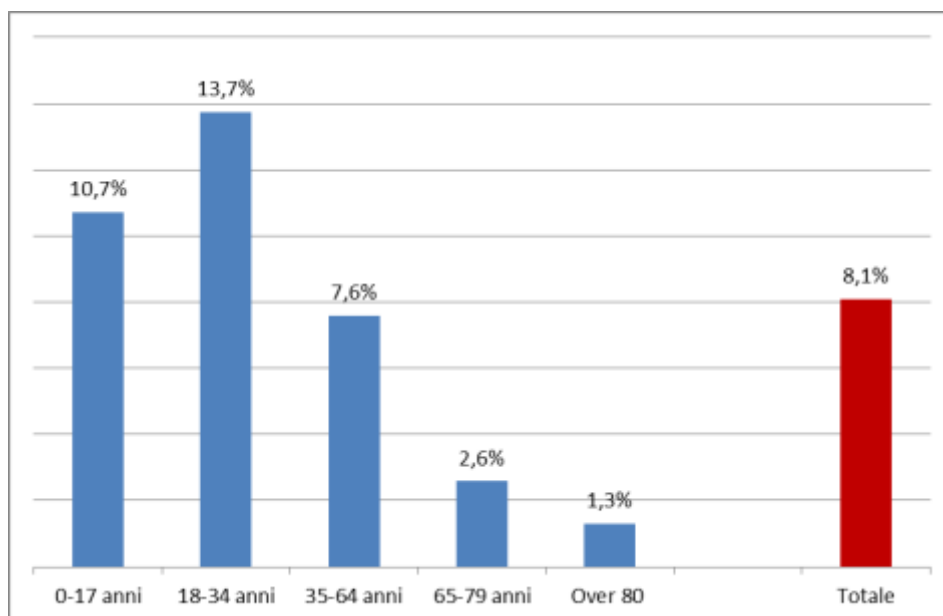
Nel Centro-Nord la quota degli stranieri residenti, oggi poco sopra il 10%, si attesterà intorno al 17%, cioè ci sarà un cittadino straniero ogni 5 italiani. Nel Mezzogiorno invece rimarrà piuttosto bassa e non raggiungerà il 6% della popolazione (fig. 12).

In prospettiva l'elemento di maggiore rilevanza è rappresentato dalla capacità del Paese di passare da una logica ancora in parte emergenziale, improntata alla precarietà delle soluzioni, ad una reale integrazione nel corpo sociale e nel tessuto economico di quella parte (ormai consistente) dei nuovi arrivati che ha un progetto di inserimento a medio-lungo termine nella società italiana.

Da questo punto di vista vi sono segnali evolutivi importanti. Si pensi alla penetrazione di alcune importanti fenomenologie: negli anni della crisi, ad esempio, l'occupazione degli stranieri residenti in Italia ha continuato a crescere, registrando un saldo positivo di oltre 850mila occupati, laddove l'occupazione italiana è diminuita in tutti i settori economici con un calo complessivo di 1,6 milioni di occupati (tab. 5).

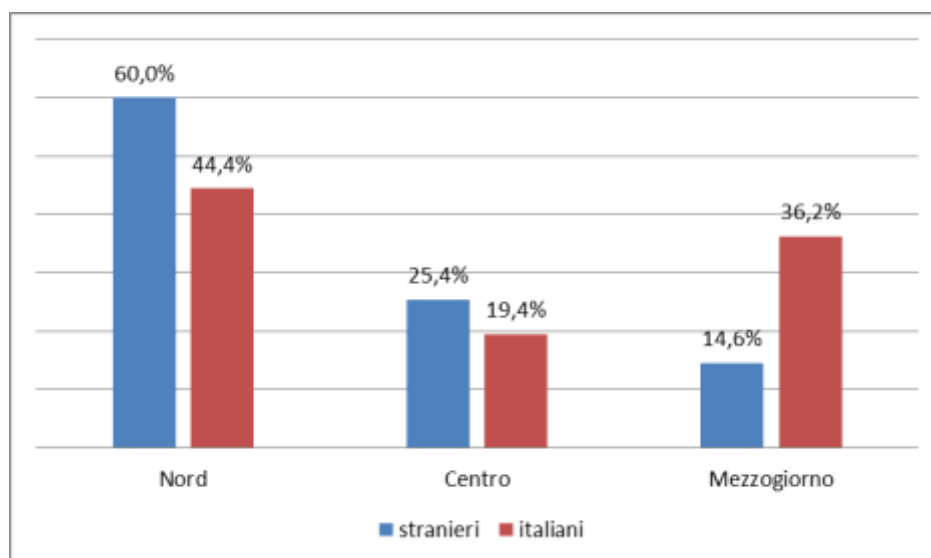
Ancora più importante il dato sull'imprenditorialità: il numero dei titolari stranieri tra 2008 e 2013 è cresciuto di oltre il 25%, mentre quello degli italiani è diminuito dell'8%. Pertanto l'incidenza percentuale degli imprenditori stranieri sul totale è aumentata di ben 3 punti percentuali, passando dal 9,2% al 12,2% (tab. 6).

Fig. 9 - Stranieri residenti in Italia al 2014 e incidenza sulla popolazione per fasce di età (val.%)



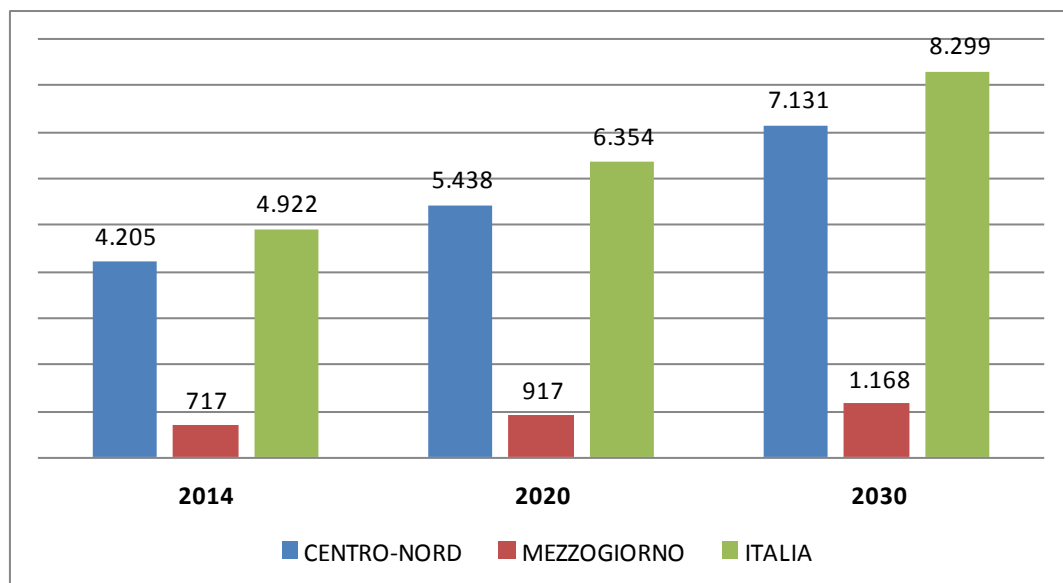
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 10 - Distribuzione per ripartizione geografica della popolazione 2014: confronto stranieri/italiani (val.%)



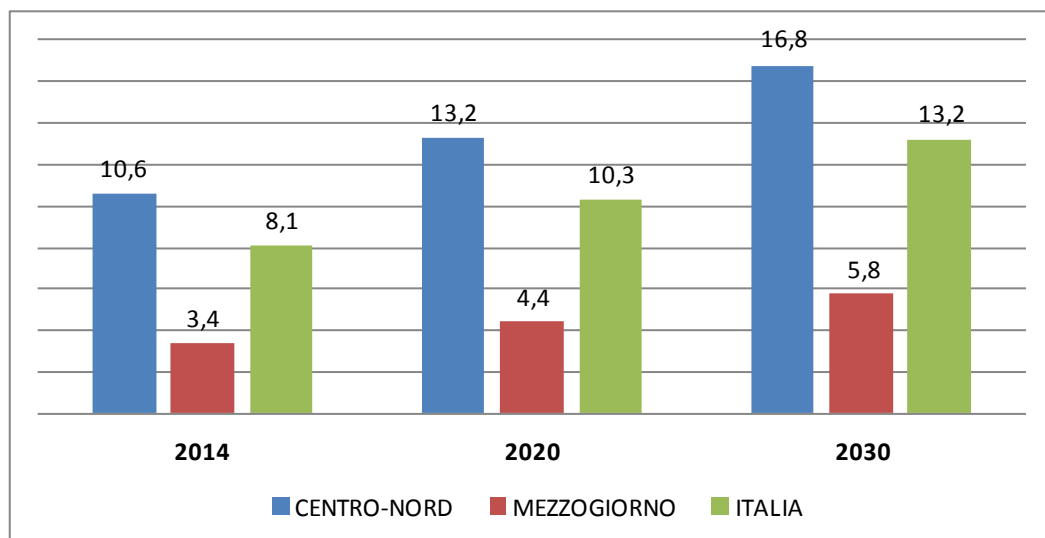
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 11 - Stranieri residenti in Italia al 2014 e stima al 2020 e 2030
(dati in migliaia)



Fonte: Elaborazione CENSIS

Fig. 12 - Percentuale di stranieri residenti sul totale della popolazione al 2014, e stime al 2020 e al 2030 (val. %)



Fonte: Elaborazione CENSIS

Tab. 5 - Variazione 2007-2013 del numero degli occupati di 15 anni e oltre per settore di attività economica e cittadinanza

	Variazione occupati 2007-2013 (v.a.)		Incidenza occupati stranieri (val.%)	
	Italiani	Stranieri	2007	2013
Agricoltura	-168.088	58.202	5,7	13,6
Industria in senso stretto	-612.741	83.513	6,9	9,6
Costruzioni	-421.155	57.418	13,1	19,7
Commercio	-283.607	64.749	3,8	6,0
Altri servizi	-169.493	589.622	6,0	10,7
Totale	-1.655.084	853.504	6,5	10,5

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Italia Lavoro

Tab. 6 - Numero titolari di impresa per cittadinanza, 2008-2013

		Titolari di impresa					Var.% 2008-2013	
		2008	2009	2010	2011	2012		2013
Titolari italiani	v.a.	3.076.230	3.010.880	2.974.182	2.932.303	2.878.636	2.815.220	-8,5
	% sul totale	90,8	90,2	89,7	89,0	88,3	87,8	
Titolari stranieri	v.a.	312.838	325.708	343.304	363.548	379.584	391.786	25,2
	% sul totale	9,2	9,8	10,3	11,0	11,7	12,2	
Totale	v.a.	3.389.068	3.336.588	3.317.486	3.295.851	3.258.220	3.207.006	-5,4
	% sul totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Infocamere

7. IL SISTEMA ECONOMICO

7.1. Una ripresa quasi certa, una crescita difficile da prevedere

Ad uno sguardo esterno le previsioni sull'andamento dell'economia italiana appaiono caratterizzate da preoccupante schizofrenia.

Questo dipende da alcuni elementi ormai fortemente sedimentati che fanno parte attiva del sistema complessivo delle analisi economiche nel nostro Paese. Tra questi vale la pena di considerare:

- la pluralità delle fonti di dati e interpretazioni e lo scarso coordinamento tra loro;
- la pluralità dei periodi di riferimento considerati nelle analisi;
- la frequente revisione delle previsioni, con correzioni anche significative;
- l'utilizzo mediatico dei dati stessi, quasi sempre orientato a generare una notizia piuttosto che a produrre una riflessione, un monito, un pensiero da condividere;
- l'uso politico dei dati, trattati in modo da generare ottimismo o pessimismo a seconda delle esigenze;
- la frequente sovrapposizione tra l'ambito dei desideri (legittimi) e quello degli sforzi di affidabilità previsionale.

Tutto ciò determina uno spaesamento generale e la necessità, per i decisori e per gli operatori economici, di tracciare una costante linea interpolante che attraversa la nebulosa delle analisi e che si riposiziona man mano che le previsioni si dipanano dalle diverse fonti.

Emblematico è il caso delle previsioni sul Prodotto Interno Lordo, ossia sulla ricchezza che il Paese nel suo insieme è in grado di produrre. Se si guarda ai dati di previsione a due anni di Banca d'Italia, Ocse e Fondo Monetario è difficile trovare riferimenti univoci. Ma d'altra parte l'affluire trimestrale dei dati specifici su produzione industriale, occupazione, consumi, attese, ecc. produce continue revisioni al rialzo o al ribasso delle stime.

Sicuramente nella fase attuale (marzo 2015) prevale un cauto ottimismo che, dipanandosi lungo una scala di intensità, vede collocato in basso l'Ocse (crescita dello 0,2% poi rivista allo 0,6%), in alto Confindustria (2.1%) e in mezzo previsioni variabili tra lo 0,4% e lo 0,8% per il 2015. Ancora più marcato lo "spread" previsionale per quanto concerne il 2016 (tra il +1% e il +2,5%).

Lo scenario odierno si presenta caratterizzato da luci ed ombre, ma sicuramente la cupa cortina che ha avvolto il Paese dal 2008 al 2014 sembra si sia in parte dissolta. Le ragioni, come si può vedere dalle tavole 4 e 5, sono riconducibili più ad eventi esterni al Paese che a processi interni, anche se nelle previsioni di incremento del PIL italiano dal 2015 al 2018 il Ministero dell'Economia individua un ruolo non secondario per le recenti riforme (tab.7).

Tav. 4 - Elementi di contesto esterno in grado di favorire la crescita dell'economia italiana

Ambito	Fenomeno
Politica europea	Primi parziali ripensamenti, a livello comunitario, sui vincoli di rigore finanziario praticati negli ultimi anni
Materie prime	Calo significativo del prezzo delle fonti energetiche con impatti positivi per i paesi manifatturieri
Politiche monetarie	Afflusso di liquidità sui mercati europei (Quantitative Easing). La BCE acquista titoli di debito (pubblico e privato) da marzo 2015 (60 miliardi di euro/mese) e lo farà fino a quando il tasso di inflazione nell'eurozona sarà tornato ad avvicinarsi al 2%
Rapporto tra divise	Il deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro genera un rafforzamento della competitività di cui beneficiano i paesi esportatori
Economia mondiale	Nel 2015 si attende una crescita del Pil mondiale del 4% e del 5,9% del commercio internazionale

Fonte: CENSIS 2015

Tav. 5 - Elementi interni in grado di relativizzare l'impatto favorevole del contesto esterno

Ambito	Fenomeno
Competitività	Ambienti istituzionali ancora inefficienti (ridondanti, sovrapposti, costosi). Attenzione per la produttività centrata solo sul fronte redistributivo
Scarsa capacità di attrarre investimenti esteri	Corruzione diffusa e protezione dalla concorrenza scoraggiano gli investitori in un momento in cui guarderebbero con interesse all'Italia
Sistema produttivo	Polverizzazione imprenditoriale, scarsa capitalizzazione delle imprese, scarsa propensione all'innovazione, difficoltà ad incorporare terziario di qualità nella produzione di beni
Mercato del lavoro	Il sostegno basato sulla decontribuzione darà alcuni effetti parziali ma nel breve periodo non si recupererà il milione circa di occupati persi dal 2007 ad oggi
Fiscalità	Rimane altissimo il livello del prelievo. E' necessario mantenere gli impegni di riduzione della spesa pubblica e di recupero dell'evasione per ottenere una riduzione del cuneo fiscale
Debito pubblico	Le dimensioni del debito pubblico rendono le politiche economiche espansive soggette ad un particolare "rigore di bilancio" che fino a questo momento si è tradotto in austerità
Valorizzazione risorse disponibili	Turismo, cultura, ambiente e paesaggio rimangono risorse sotto-utilizzate ("capitale inagito")
Domanda interna	Il clima di sfiducia dei consumatori impiegherà tempo a dissiparsi. Prevale l'attesa, il rinvio, la propensione all'accantonamento di risorse con funzioni di garanzia
Misure incentivanti	Le risorse sono poche e al momento sono molto orientate al sostegno al reddito e molto meno agli investimenti produttivi
Infrastrutture e logistica	Il Paese sconta un grave ritardo su questo fronte: il Mezzogiorno è diviso dal resto dell'Italia, le aree urbane sono congestionate, il dissesto idrogeologico è generalizzato.

Fonte: CENSIS 2015

Tab. 7 - Previsioni Pil italiano 2014-2017 e incidenza delle politiche pubbliche recenti sulla crescita dell'economia italiana

	Previsioni andamento Pil 2014-2017				
	2014	2015	2016	2017	
Previsioni da Programma di Stabilità 2014	0,8	1,3	1,6	1,8	
Politiche pubbliche ad impatto positivo	Impatto previsto sul PIL				
	2014	2015	2016	2017	2018
Aumento detrazioni Irpef su redditi da lavoro dipendente	0,1	0,3	0,4	0,6	0,6
Riduzione dell'IRAP	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Liberalizzazioni e semplificazioni	0,1	0,3	0,4	0,6	0,9
Riforme mercato del lavoro	0,2	0,3	0,4	0,5	0,9

Fonte: MEF

Naturalmente occorre tener conto che le politiche pubbliche, per garantire i saldi di bilancio, hanno anche un ruolo negativo sulla produzione di ricchezza del Paese. Si pensi ad all'incidenza della *spending review*, al patto di stabilità interno o all'aumento della tassazione sulle rendite finanziarie.

Quanto fin qui riportato è finalizzato a dimostrare che tali e tante sono le incognite relative alla solidità attuale dell'economia italiana che non ha grande utilità definire scenari di crescita futura: se si discute della crescita del Pil da qui a un anno, è difficile che si possa immaginare quella a 5, 10 o 15 anni. Sono chiamati a farlo i governi che

devono prevedere la sostenibilità della spesa pubblica negli ambiti dove l'evoluzione demografica genera costi crescenti. Se si ipotizza un certo tasso di crescita della spesa previdenziale, sanitaria e socio-assistenziale occorre anche immaginare una crescita della ricchezza che sia in grado di generare le risorse pubbliche per farvi fronte. Purtroppo però, mentre sulla crescita della popolazione anziana (e della relativa spesa *age-related*) si possono avanzare ipotesi assai credibili anche al 2030, sulla crescita del Pil, del tasso di partecipazione al lavoro e della produttività per addetto è possibile al massimo definire il tasso di crescita necessario per garantire la sostenibilità del sistema.

In ogni caso, per i paesi avanzati quasi tutti gli analisti sono propensi ad individuare in una crescita annua del 2% il limite massimo superiore a cui è possibile ambire. Tale livello sarà raggiunto solo dai paesi più vitali mentre la media sarà molto inferiore. E in ogni caso si tratterà di una crescita che solo in parte trascinerà l'occupazione.

Per l'Italia, a ben vedere, le maggiori incertezze non riguardano il terreno delle riforme oggi agli albori, quello della volontà politica di sostenerle, o quello della loro accettabilità sociale. Per gran parte si tratta di passi obbligati che, sia pure in ritardo, verranno compiuti. Un ruolo più importante sarà giocato dalla capacità/possibilità della società italiana di ritrovare un minimo di sicurezza e fiducia nel futuro a tutti i livelli, le famiglie (i giovani soprattutto) ma anche le imprese e di rimettere in movimento il "capitale inagito" di cui il Paese dispone attraverso processi di reclutamento in nuovi schemi produttivi.

Sul primo fronte occorrerà lavorare soprattutto per ridurre le inquietudini dei giovani, che, come dimostra la tabella 8 interessano una quota largamente maggioritaria della popolazione tra 18 e 34 anni di età.

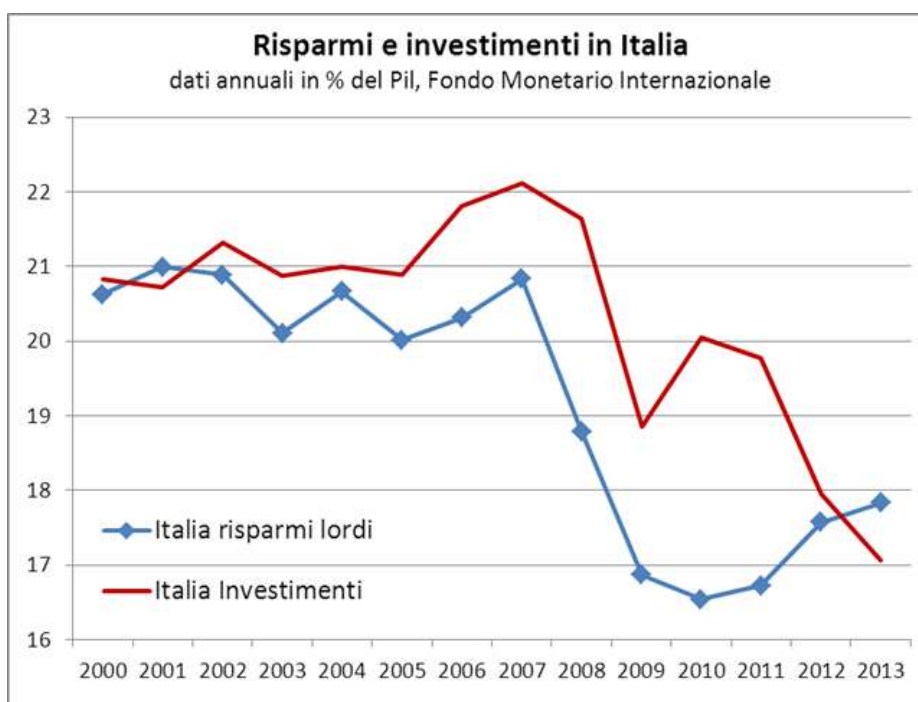
Tab. 8 - Il sentiment degli italiani rispetto al futuro: giovani e popolazione totale (val. %)

	Popolazione 18-34 anni	Totale Popolazione
Inquieto, ho un retroterra fragile	43,2	29,2
In ansia, non ho una rete di copertura	26,6	29,0
Non so, è tutto molto incerto	17,9	24,2
Abbastanza sicuro, con le spalle coperte	12,3	17,6
Totale	100,0	100,0

Fonte: indagine CENSIS, 2014

Per quanto concerne le imprese manifatturiere, non sappiamo se e come i primi segnali di ripresa economica si tradurranno in una ripresa degli investimenti produttivi, oggi su livelli decisamente più bassi rispetto ai primi anni 2000. Tra la fase più acuta della crisi (a partire quindi dal 2008) e il 2013 la flessione delle spese produttive è stata superiore al 23%. Si sono ridotti di più di un quarto gli investimenti in software e hardware (-28,8%), quelli in costruzioni (-26,9%), quelli in mezzi di trasporto (-26,1%), ma anche le spese per macchinari e attrezzature (una delle voci più consistenti) hanno registrato una flessione del 22,9%. Se si considera come benchmark l'ammontare degli investimenti realizzati dalle imprese nel 2007 (369 miliardi di euro), si può affermare che da allora fino al 2013 vi è stata una mancata spesa cumulata per investimenti superiore a 333 miliardi di euro. In sintesi, mentre a partire dal 2011 si è registrata un'inversione di tendenza sul fronte del risparmio, per gli investimenti produttivi bisognerà attendere ancora (fig. 13).

Fig. 13 - Andamento dei risparmi e degli investimenti in Italia (2000-2013)



Fonte: CIPE

7.2. Il legame tra l'andamento economico e la domanda di mobilità

Se, come si è cercato di dimostrare nel paragrafo precedente, appare poco utile tentare previsioni di lunga gittata sull'andamento economico, al contrario può essere interessante partire da diversi possibili scenari di andamento del valore prodotto e studiarne le correlazioni con alcune specifiche fenomenologie sociali ed economiche. Tra queste, ai fini di questo studio, si colloca a pieno titolo la futura domanda di mobilità.

Nella figura 14 si mettono a confronto le curve relative all'andamento storico (negli ultimi 20 anni) del Pil, degli occupati e della spesa delle famiglie per quanto concerne

le grandezze economiche, e della domanda di mobilità passeggeri nelle sue differenti forme e sistemi di misurazione.

Uniformando e standardizzando i valori a partire dal 1995 le curve di significato prettamente economico attestano:

- una fase di crescita debole ma costante del Pil tra il 1995 e il 2007;
- due fasi importanti di caduta del Pil tra il 2008 e il 2010 e tra il 2011 e il 2013;
- una spesa delle famiglie che si è mantenuta al di sopra di quella del Pil fino al 2004, l'ha riprodotta fedelmente fino al 2007, si è disaccoppiata verso il basso fino al 2012 quando poi è crollata decisamente;
- un andamento dell'occupazione che si mantiene in crescita costante fino al 2008 (sia pure sempre al di sotto della crescita del Pil). Da quel momento vira verso il basso in caduta costante e progressiva.

Per quanto concerne invece le curve relative alla domanda di mobilità e trasporto si può osservare:

- la consistente crescita del traffico autostradale (veicoli leggeri) tra il 1995 e il 2010, seguita dal crollo repentino del 2011 attenuatosi solo nel 2013;
- la crescita limitata ma costante dei passeggeri/km trasportati dalle diverse modalità di trasporto collettivo (treni, autobus, autolinee urbane ed extraurbane) e la caduta, anch'essa debole rispetto ad altre fenomenologie, a partire dal 2008;
- l'andamento crescente del trasporto su strada privato che si impenna fino al 1999, si stabilizza fino al 2004, scende fino al 2008, crolla tra il 2009 e il 2012 e torna a crescere negli ultimi 2 anni;
- l'andamento non dissimile dalla domanda di trasporto complessiva, fortemente condizionata da quello della mobilità privata di cui sopra.

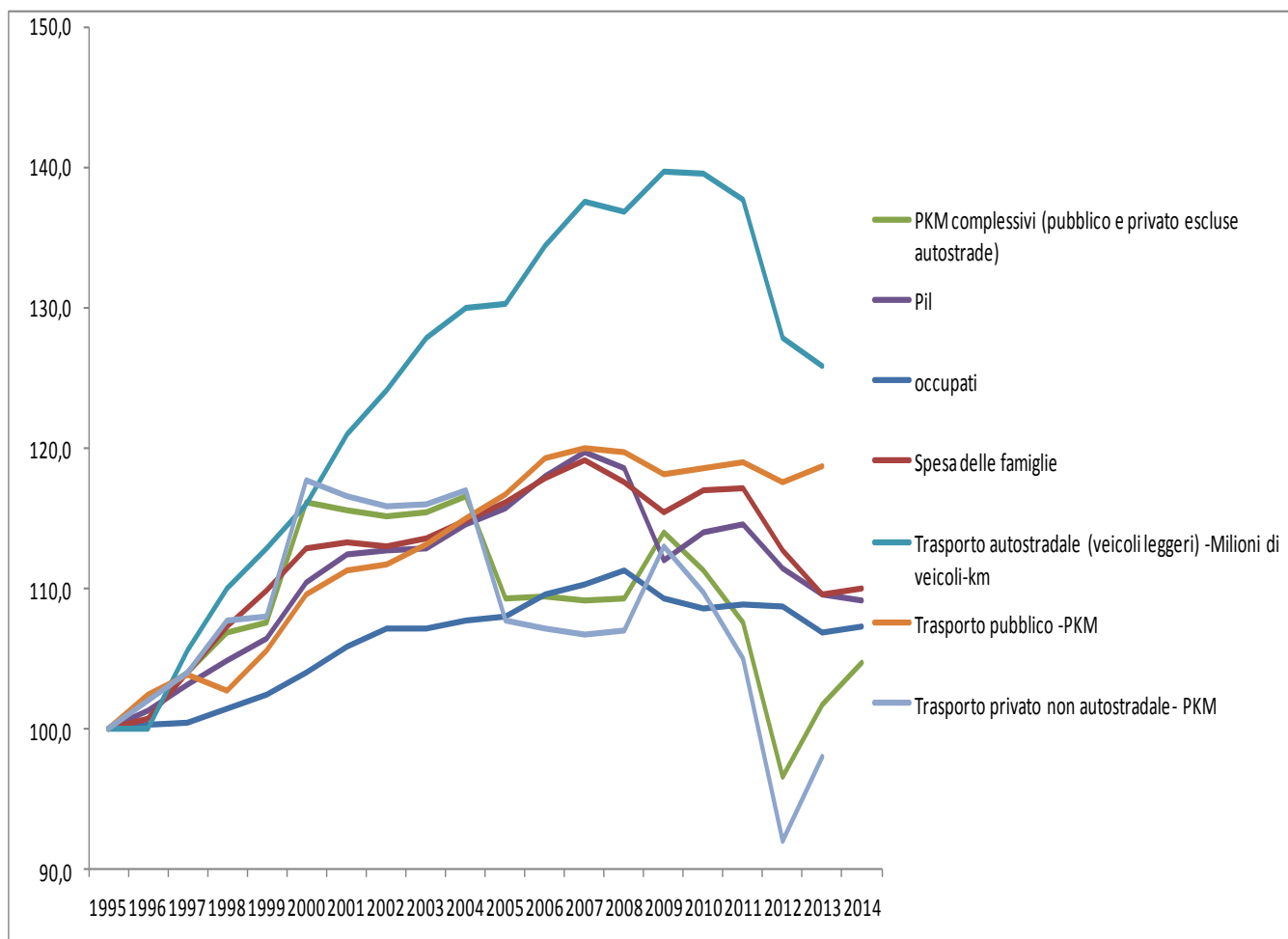
Difficile trarre delle considerazioni di sintesi da quanto analizzato in maniera puntuale. Quello che è certo è che la relazione tra la domanda di mobilità e l'andamento dell'economia e dell'occupazione negli ultimi 10 anni ha perso di linearità.

Un primo fenomeno attiene alla crescita economica che non produce nuova occupazione, o almeno non in modo direttamente proporzionale. Ma la *jobless growth* è solo uno degli elementi che potrebbe intervenire a modificare la funzione che in passato legava in modo abbastanza stabile l'andamento dell'economia con la domanda di trasporto. Bisogna considerare, ad esempio, l'andamento della mobilità erratica, ossia quella componente non legata alla dimensione pendolare per ragioni di studio o di lavoro e dunque non "obbligata".

Osservando con attenzione la figura 14 si desume facilmente la maggior comprimibilità, a partire dall'avvio della recessione, della domanda di mobilità veicolare, ossia quella che - pur largamente maggioritaria - incorpora larga parte della mobilità erratica (consumi, cura parentale, svago, vacanza, tempo libero, ecc.).

A ben guardare si tratta anche della componente di domanda basata su una modalità di trasporto divenuta via via più onerosa e dunque, stante la crisi, soggetta a maggiore compressione.

Fig. 14 - Dinamica economica e domanda di mobilità (1995-2014)



Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati Istat e Conto Nazionale Trasporti

La domanda che si pongono tutti coloro che si occupano di mobilità in qualità di decisori/organizzatori o di player del settore verte oggi su cosa accadrà nei prossimi anni e in che modo l'auspicata uscita dalla recessione impatterà sulla domanda di spostamento e sulle relative scelte e strategie.

Naturalmente, come segnalato nel secondo capitolo di questo lavoro, l'attenzione mediatica rimane concentrata sulle frontiere dell'innovazione tecnologica (auto elettriche, ibride, a guida automatica, ecc.) e sugli allarmi e le denunce (congestionamento urbano, emissioni clima-alteranti, assenza di risorse per infrastrutture e trasporto collettivo). Tuttavia, se si accetta l'idea che le innovazioni tecnologiche di cui sopra penetreranno lentamente negli scenari della mobilità (si ipotizza che il primo veicolo a guida automatica potrà essere venduto tra circa quattro anni) e che gli allarmi e le denunce, pur in essere da tempo, non hanno scalfito un modello di mobilità che è frutto di volontà diffuse e di un'attività di regolazione che incorpora con grande lentezza l'idea del cambiamento, allora tentare di spostare l'attenzione su quanto credibilmente potrà avvenire è quasi un atto dovuto.

7.3. La "volatilità" delle stime sull'andamento degli spostamenti di persone al 2030

Un modello previsionale che stima la mobilità delle persone al 2030 è desumibile dagli scenari elaborati dalla Commissione Europea in ambito energetico in relazione agli obiettivi di progressiva de-carbonizzazione dell'economia fissati al 2020, 2030 e 2050. Tali scenari incorporano naturalmente stime abbastanza sofisticate sui trasporti, ossia su uno dei settori che produce emissioni clima-alteranti. Si tratta di studi che vengono elaborati periodicamente e nascono dallo sforzo congiunto di tre direzioni generali: quella dell'energia, quella del contrasto al cambiamento climatico e quella dei trasporti.

Le elaborazioni, effettuate non solo a livello di EU28 ma anche per i singoli paesi membri, sono disaggregate per le principali modalità di trasporto e, per quanto riguarda i passeggeri, sono espresse in miliardi di passeggeri al Km ossia in una grandezza che restituisce sia il numero di coloro che si spostano, sia la lunghezza dello spostamento.

Nel nostro paese, a livello aggregato, si supererà nel 2030 la soglia dei mille miliardi di passeggeri/km (1.094,8 miliardi). Questo comporterà una crescita, su base 2010, del 14,9%. Guardando alla ripartizione modale, che negli studi europei è molto semplificata, si può osservare che il trasporto pubblico su strada crescerà del 9,8% mentre quello privato del 10,5%. Incrementi più cospicui, ma su una base molto più ristretta, riguarderanno il trasporto su ferro (34,5%) e il trasporto aereo (69,8%) (tab. 9).

Tab.9 - Stima dell'evoluzione della domanda di trasporto passeggeri in Italia. Valori assoluti 2010, 2020, 2030 e var.% 2010-2030

Modalità di trasporto	2010	2020	2030	Var.% 2010-2030
Gpkm (miliardi di passeggeri al km)				
Auto e moto privati	740,5	754,7	818	10,5
Trasporto pubblico su strada	102,9	105,2	113	9,8
Reti su ferro	55,6	60,7	74,8	34,5
Aviazione	49,4	65,5	83,9	69,8
Navigazione interna	4,5	4,7	5,1	13,3
Totale	952,9	990,8	1094,8	14,9

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Commissione europea (EU Energy Trends)

Guardando alla quota di passeggeri/km assorbita dalle differenti modalità di trasporto emerge il ruolo largamente preponderante del trasporto privato su gomma 74,7%. Si tratta però di un valore che tende a diminuire progressivamente: era infatti pari al 77,7% nel 2010 e si prevede possa scendere al 76,2% nel 2030. Nella sostanza, la domanda di mobilità automobilistica decresce in termini relativi pur crescendo in valore assoluto grazie all'aumento complessivo della domanda di mobilità connesso all'evoluzione demografica ed economica del Paese (tab.10).

Tab.10 - Stima dell'evoluzione della domanda di trasporto passeggeri in Italia. Valori assoluti e composizione percentuale per modalità di trasporto. Anni 2010, 2020, 2030

Modalità di trasporto	2010		2020		2030	
	Gpkm (miliardi di passeggeri al km)					
	v.a.	Quota %	v.a.	Quota %	v.a.	Quota %
Auto e moto privati	740,5	77,7	754,7	76,2	818	74,7
Trasporto pubblico su strada	102,9	10,8	105,2	10,6	113	10,3
Reti su ferro	55,6	5,8	60,7	6,1	74,8	6,8
Aviazione	49,4	5,2	65,5	6,6	83,9	7,7
Navigazione interna	4,5	0,5	4,7	0,5	5,1	0,5
Totale	952,9	100,0	990,8	100,0	1094,8	100,0

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Commissione europea (EU Energy Trends)

Questo genere di scenari viene costruito con riferimento sia alle previsioni demografiche che a quelle economiche. Quest'ultime comprendono le variabili relative

all'andamento dei diversi settori di impresa, ai consumi energetici, al prezzo stesso dell'energia e dei carburanti in particolare. Sono dunque molto sofisticate e, proprio per questo, possono variare anche di molto al variare di alcuni fattori di contesto (si pensi, a titolo di esempio, al repentino crollo del prezzo del petrolio nell'ultimo anno) . Questo è importante per comprendere che l'anno di pubblicazione di questi studi, così come l'anno di riferimento della base dati, va assolutamente considerata nel valutare l'affidabilità delle stime.

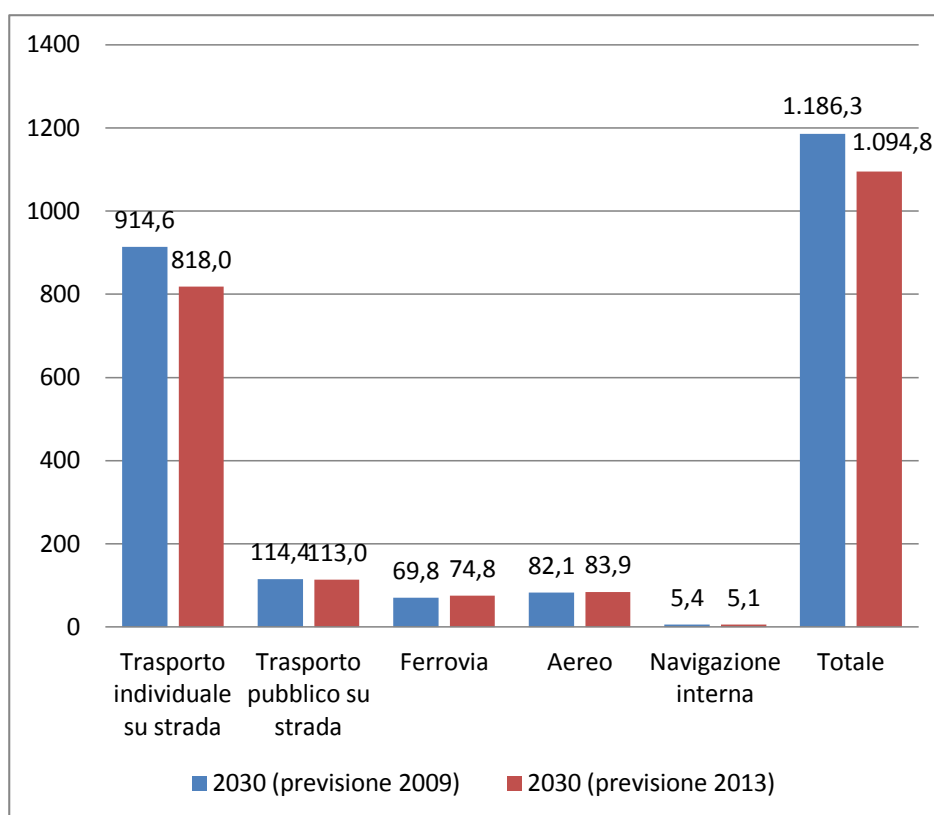
Nei fatti, il rapporto che la Commissione ha pubblicato a fine 2013 e di cui si sono fornite le stime, ha rivisto profondamente le previsioni già pubblicate nel 2010. In particolare per l'Italia, a distanza di appena 3 anni, la Commissione ha ridotto sensibilmente la stima dei passeggeri/km trasportati al 2030 (da 1186 miliardi a 1094 miliardi). Addirittura la stima al 2030 del volume passeggeri del trasporto individuale su strada si è ridotta dell'11%, quella relativa al trasporto ferroviario è stata corretta al rialzo (+7%) mentre quella del trasporto pubblico su strada è rimasta quasi invariata (fig. 15).

In sostanza, le previsioni di crescita tra il 2010 e il 2030 del trasporto individuale su strada erano del 16,1% nel report europeo del 2010 e sono scese al 10,5% nel report 2013.

Ciò dimostra a sufficienza come la persistenza della crisi economica globale abbia portato a riconsiderare almeno in parte i tassi di sviluppo della mobilità individuale. Nel complesso emerge una notevole "volatilità" degli scenari al 2030 che considerano gli spostamenti di persone in termini di passeggeri/km. Basandosi infatti su indagini che incorporano il raggio di spostamento, inevitabilmente risentono non solo della propensione delle persone ad effettuare gli spostamenti, ma anche di quella a

contenerne i costi. Costi che, inevitabilmente, variano al variare delle condizioni di contesto.

Fig. 15 – Italia: stima del totale passeggeri trasportati al 2030 per modalità (GpKm, miliardi di passeggeri al Km)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Commissione europea (EU Energy Trends)

7.4. La maggiore solidità delle previsioni sull'andamento della "popolazione mobile"

Per ovviare al problema evidenziato nel paragrafo precedente, è possibile stimare l'andamento della domanda complessiva di mobilità del paese analizzando la "popolazione mobile" (coloro che si spostano) e proiettandola al 2030 grazie allo studio del legame con le previsioni del Pil e dell'occupazione. I grafici contenuti nelle figure 16 e 17 danno conto di questo tentativo.

Nel primo caso è stata utilizzata una stima di crescita del Pil molto cauta. Sono stati riportati i valori reali dal 2007 al 2014, associate le previsioni oggi ritenute più affidabili per il 2015 e il 2016 e proiettata al 2030 una crescita equivalente a quella media annua necessaria per riportare il valore aggiunto del Paese ai livelli del 2007. Si è poi studiato il legame pregresso tra Pil e occupazione e si è stimato l'andamento di quest'ultima al 2030 in due modi differenti: un primo (hp1) che semplicemente mantiene i parametri precedenti, un secondo (hp2) che invece incorpora un legame più debole, prevedendo uno scenario di *jobless growth* che tende ad accentuarsi per il futuro. Il terzo passaggio è quello dello studio della popolazione mobile (l'insieme di coloro che effettuano spostamenti secondo la definizione che ne fornisce l'Isfort nella rilevazione annuale Audimob). Quest'ultima risulta legata all'andamento dell'occupazione e dunque anch'essa viene presentata in due distinte ipotesi (hp1 e hp2).

I risultati dell'analisi proiettano al 2030 due diverse situazioni (fig.16):

- hp1: l'occupazione (occupati con più di 15 anni di età) sarà del 10,1% superiore a quella fatta registrare nel 2007. La popolazione mobile risulterà di 5,4 punti percentuali superiore al dato del 2007;

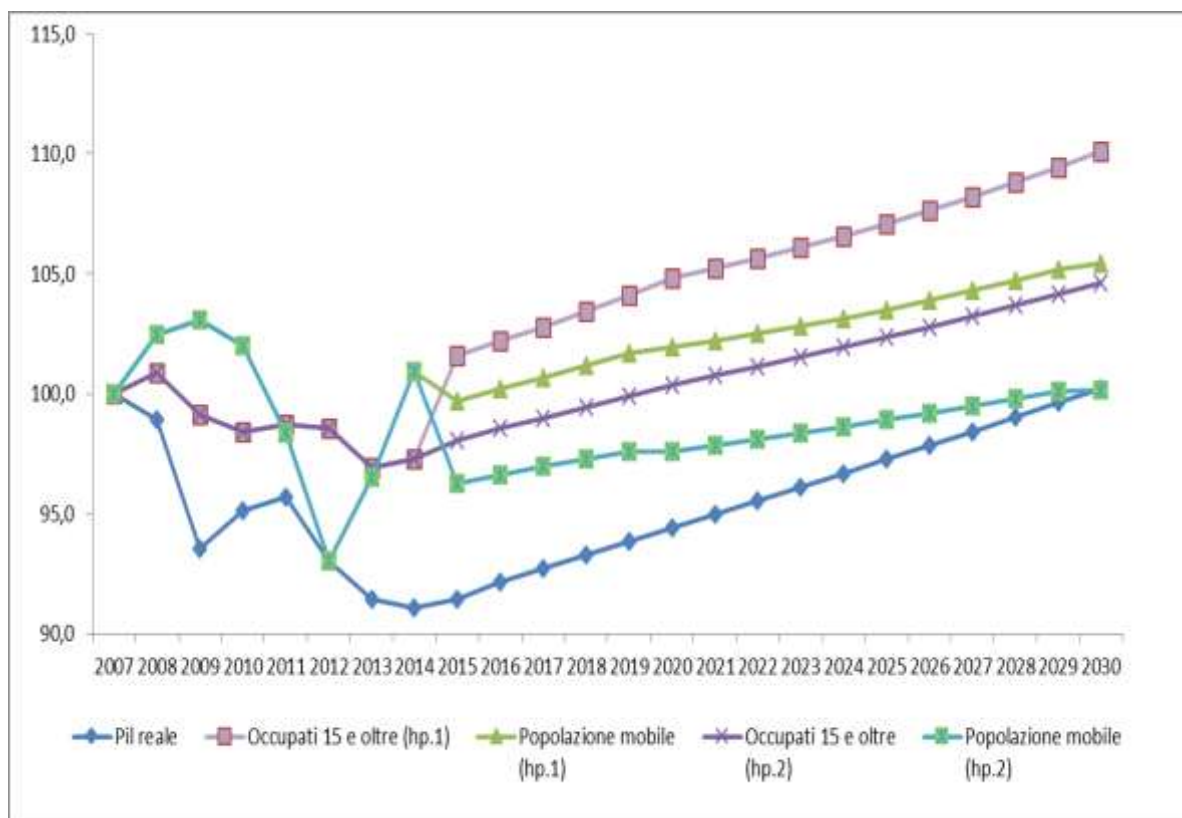
- hp2: l'occupazione (occupati con più di 15 anni di età) sarà del 4,6% superiore a quella fatta registrare nel 2007. La popolazione mobile sarà sostanzialmente quella del 2007 (+0,2%).

Nel secondo caso la crescita del Pil è stata stimata diversamente incorporando, per gli anni dal 2017 al 2030, una crescita media annua equivalente a quella che il Paese ha sperimentato tra il 2001 (ingresso nell'Euro) e il 2007 (inizio della crisi finanziaria). L'impatto sulle altre grandezze è stato studiato anche in questo caso formulando due ipotesi diverse per quanto concerne il legame con l'occupazione. I risultati di questa seconda simulazione si proiettano al 2030 secondo le seguenti ipotesi (fig.17):

- hp1: l'occupazione (occupati con più di 15 anni di età) sarà del 12,9% superiore a quella fatta registrare nel 2007. La popolazione mobile risulterà di 5,4 punti percentuali superiore al dato del 2007;
- hp2: l'occupazione (occupati con più di 15 anni di età) sarà del 4,6% superiore a quella fatta registrare nel 2007. La popolazione mobile vedrà un aumento di 3,9 punti percentuali rispetto al 2007.

Nella sostanza, gli esercizi previsionali basati sulle proiezioni di grandezze economiche confermano quanto già riportato in altre parti del testo: difficilmente il Paese vivrà profondi cambiamenti sul fronte della domanda di mobilità. E' infatti stimabile un aumento della popolazione mobile (ossia di tutti coloro che giornalmente, per diverse esigenze e con diverse modalità di trasporto, si spostano), variabile dal 4,1% all'8,5% nell'intervallo 2015-2030 (tab.11).

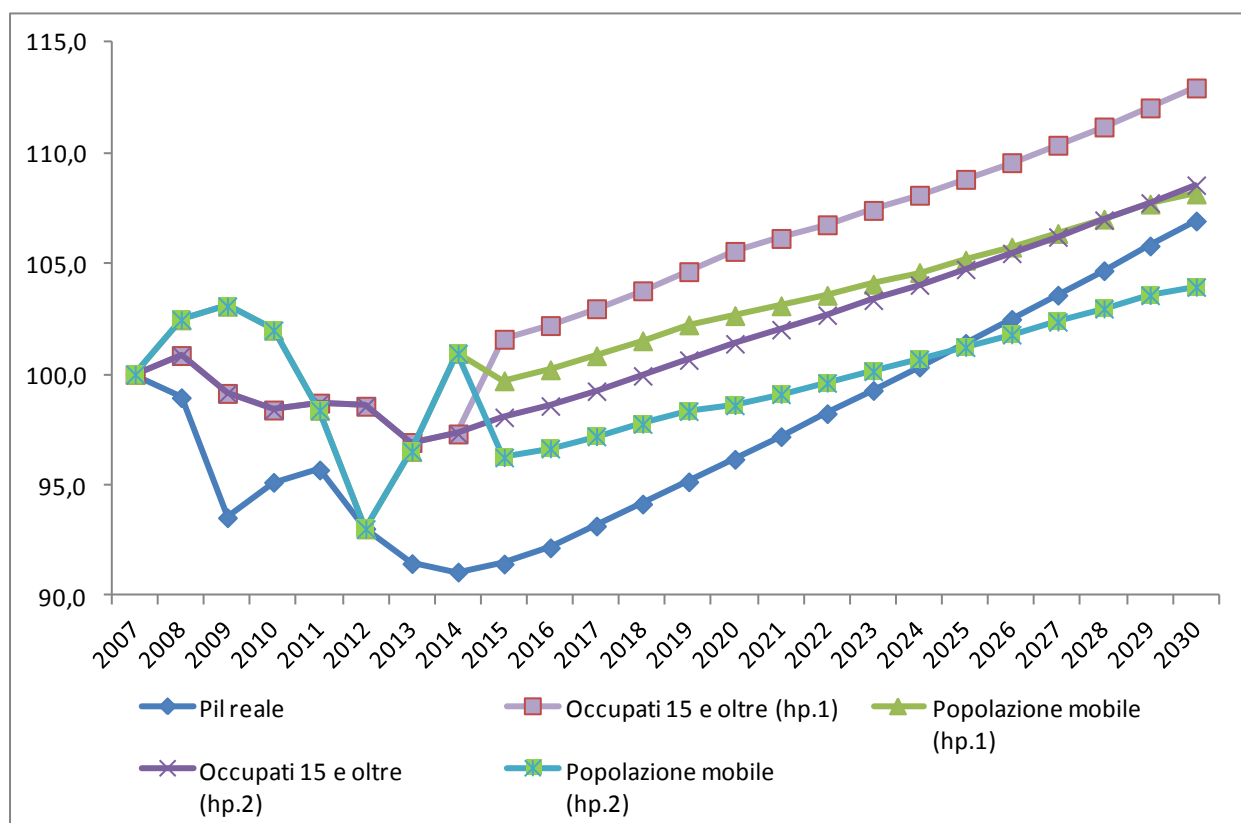
Fig. 16 - Stima dell'andamento del Pil nello scenario "Recupero valori del 2007" (*), del legame con l'occupazione (2 ipotesi) e con la popolazione mobile (2 ipotesi) – Anni 2007-2030



(*) la stima del Pil il 2015 e il 2016 riprende quella del Governo (al marzo 2015), mentre per gli anni dal 2017 al 2030 si basa su una crescita media annua in grado di riportarlo a fine ciclo ai valori del 2007

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat, contabilità nazionale, Isfort

Fig. 17 - Stima dell'andamento Pil nello scenario "tra l'Euro e la crisi" (*), del legame con l'occupazione (2 ipotesi) e con la popolazione mobile (2 ipotesi) – 2007-2030



(*) la stima del Pil il 2015 e il 2016 riprende quella del governo (al marzo 2015), mentre per gli anni dal 2017 al 2030 si basa sulla crescita media del 2001 al 2007

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat, contabilità nazionale, Isfort

Tab 11 - Stime dell'andamento della popolazione mobile al 2030 nelle diverse ipotesi di andamento del Pil e dell'occupazione (va. ass. e var.%)

Condizioni di scenario		2010	2015	2030	Var.% 2010- 2030	Var.% 2015- 2030
Pil	Occupazione					
Ritorno del Pil ai valori del 2007	Ipotesi neutra	39.999.538	39.104.737	41.351.830	3,4	5,7
	Ipotesi <i>jobless growth</i>	39.999.538	37.745.561	39.285.280	1,8	4,1
Crescita media annua del Pil ai livelli dell'intervallo 2001-2007	Ipotesi neutra	39.999.538	39.104.737	42.415.193	6,0	8,5
	Ipotesi <i>jobless growth</i>	39.999.538	37.745.561	40.765.144	1,9	8,0

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat, contabilità nazionale, Isfort

7.5. Le previsioni sull'andamento delle scelte modali

La popolazione che deve soddisfare esigenze di spostamento, dunque, non cambierà di molto nei prossimi 15 anni. E' però interessante valutare come questo riverbererà sulle scelte modali al 2030. Al riguardo, la tabella 12 presenta le stime relative alla ripartizione della popolazione mobile al 2030 per tipo di modalità di trasporto. Nello scenario che prevede il maggior incremento della popolazione mobile, attestandola a 42,4 milioni, la popolazione che utilizza l'auto passerà dai 26,2 milioni del 2010 ai 27,5 del 2030. Aumenteranno anche gli utenti del trasporto pubblico passando da 3,8

milioni a 4,5. Nella sostanza, come è stato possibile dimostrare a proposito delle scenario UE relativo ai passeggeri/km, anche nel caso della popolazione mobile un leggero incremento complessivo si ripartisce in maniera più o meno uniforme sulle diverse modalità di spostamento.

I dati fin qui riportati, naturalmente, valgono in uno scenario dove il rapporto tra le opzioni modali in essere rimane stabile da qui al 2030 (scenario "BAU" – ossia "Business As Usual").

Allo stato attuale non è possibile prevedere cambiamenti significativi al riguardo. Da un lato, infatti, non ci sono elementi tali da far ritenere che gli investimenti nel trasporto collettivo in Italia possano presentare una forte discontinuità rispetto al quadro attuale (ed è evidente che in assenza di tali investimenti, ben difficilmente le scelte modali potranno orientarsi maggiormente verso il trasporto collettivo). Dall'altro, non sembra verosimile che la forte determinazione presente a livello europeo verso il contenimento delle emissioni di gas clima-alteranti possa tradursi, in Italia, in scelte dirigistiche in merito alle modalità di spostamento delle persone. Si assisterà probabilmente ad un incremento di tutela per le aree sensibili delle città (zone a traffico limitato, *road pricing*, ecc.), ma la gran parte delle istanze connesse all'impatto ambientale e climatico dell'uso dell'auto verrà assorbita dalle innovazioni tecnologiche sui veicoli.

Nella sostanza, la centralità dell'auto continuerà a sostenere l'attuale sistema della mobilità. Con questo, non si vuole tuttavia sostenere che tutto rimarrà inalterato. I robusti segnali di cambiamento che vedono il passaggio dalla proprietà diretta dei veicoli ad uso privato ad una proprietà di natura aziendale sono già oggi una realtà di fatto. A questi si associano i cambiamenti, recentissimi e molto promettenti anche se ancora non consolidati nei numeri, del passaggio dal possesso dei veicoli al loro semplice utilizzo in *time-sharing*.

Tab. 12 - Stime dell'andamento della popolazione mobile al 2030, dell'andamento delle diverse modalità di spostamento nelle due ipotesi di andamento del Pil e dell'occupazione (va. ass. in milioni di persone)

Modalità di spostamento	SCENARIO "RITORNO DEL PIL AI VALORI DEL 2007"					
	Ipotesi neutra			Ipotesi <i>jobless growth</i>		
	2010	2015	2030	2010	2015	2030
Auto	26,2	26,0	27,5	26,2	25,1	26,1
Moto	1,5	1,2	1,3	1,5	1,2	1,2
A piedi	7,1	6,2	6,6	7,1	6,0	6,2
Bici	1,4	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Mezzi pubblici	3,8	4,2	4,5	3,8	4,1	4,2
Totale	40,0	39,1	41,4	40,0	37,7	39,3

Modalità di spostamento	SCENARIO "CRESCITA MEDIA ANNUA DEL PIL AI LIVELLI DELL'INTERVALLO 2001-2007"					
	Ipotesi neutra			Ipotesi <i>jobless growth</i>		
	2010	2015	2030	2010	2015	2030
Auto	26,2	26,0	28,2	26,2	25,1	27,1
Moto	1,5	1,2	1,3	1,5	1,2	1,3
A piedi	7,1	6,2	6,7	7,1	6,0	6,5
Bici	1,4	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Mezzi pubblici	3,8	4,2	4,6	3,8	4,1	4,4
Totale	40,0	39,1	42,4	40,0	37,7	40,8

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat, contabilità nazionale, Isfort

8. IL TERRITORIO E LA STRUTTURA INSEDIATIVA

8.1. L'aumento della concentrazione nelle "megacities"

Il nostro è notoriamente un Paese molto urbanizzato ma anche fortemente policentrico e ad elevata frammentazione amministrativa: dei quasi 8.100 comuni, ben 5.700 hanno meno di 5mila abitanti, solo 46 contano più di 100mila abitanti, appena 2 (Roma e Milano) sono sopra il milione di abitanti.

In realtà anche in Italia, come in tanti altri paesi europei, la concentrazione di popolazione in forme urbane è superiore a quanto appare ad un'analisi superficiale. Per effetto dei processi di metropolizzazione o ancor meglio, di "regionalizzazione dell'urbano", la crescita delle cinture urbane con prevalenti caratteri di dispersione e di diffusione residenziale, ha portato all'integrazione di diversi aggregati urbani o anche di territori ad urbanizzazione diffusa in agglomerati complessi, vere e proprie regioni urbane o "*megacity*" secondo la definizione coniata dal CENSIS alcuni anni fa.

La concentrazione di popolazione in forme urbane ha assunto negli ultimi decenni un carattere estensivo e articolato, dando luogo in pianura e sulle coste a grandi regioni metropolitane con centri urbani sempre più interconnessi. Per questa ragione, il CENSIS ha "riletto" nel suo complesso il territorio italiano e, lavorando sui fattori di densità (ponendo la soglia a 300 abitanti/Kmq) e di contiguità dell'urbanizzato, ha individuato un'articolazione complessa, fatta di gruppi di diversa estensione e peso.

In sostanza da tale lettura emergono (tav. 6 e fig. 18):

- 4 grandi regioni urbane, con oltre 2milioni di abitanti, all'interno delle quali troviamo le prime tre città del Paese (Roma, Milano e Napoli) nonché la conurbazione delle

quattro città venete (Venezia, Padova, Treviso e Vicenza). Tale gruppo (A) è composto da circa 900 comuni per una popolazione complessiva pari a 17 milioni di abitanti;

- 7 medie regioni urbane (dimensione intorno al milione di abitanti) all'interno del quale troviamo Torino, Genova, Bologna, Firenze e Bari. Tale gruppo (B) conta circa 260 comuni ed una popolazione complessiva pari a circa 8,9 milioni di abitanti;
- 7 piccole regioni urbane, tra 400mila e 900mila abitanti, tra cui Verona, Palermo e Catania. In questo gruppo (C) ricadono circa 180 comuni italiani ed una popolazione complessiva pari a circa 4,4 milioni di abitanti.

Esiste dunque un'armatura urbana di livello superiore che raccoglie poco più di 30 milioni di abitanti ed in cui si addensa metà della popolazione italiana, (49,7%) fatta di grandi, medie e piccole regioni urbane. Regioni a carattere polarizzato (come nel caso di Roma), a sviluppo lineare (ad esempio lungo la Via Emilia) o multipolare (ad esempio l'area veneta).

La rilevanza di queste regioni urbane è destinata a crescere ulteriormente in futuro. Le previsioni demografiche elaborate dal CENSIS (sulla base delle previsioni generali Istat), stimano che al 2030 queste regioni urbane nel loro insieme vedranno aumentare la popolazione dell'8,6% contro un incremento complessivo della popolazione italiana stimato nell'ordine del 3,4%. Raccoglieranno quasi 33 milioni di abitanti, con un'incidenza sulla popolazione totale pari al 52,3%.

Ma analizzando il dato più in dettaglio va sottolineato come per molte delle aree/regioni urbane del centro-nord la crescita sarà ben più rilevante.

Infatti si stima che:

- l'asta emiliana crescerà quasi del 20%;
- l'area romana crescerà del 15%;
- la mega regione lombarda incentrata su Milano crescerà dell' 11%;
- l'area veronese e quella fiorentina cresceranno del 16%.

Al centro-nord le *megacities* saranno quindi generatrici di sviluppo e di innovazione, e costituiranno ambiti geografici fortemente attrattivi. Di contro, nelle regioni urbane del Mezzogiorno (con l'eccezione di Catania che dovrebbe veder crescere la propria popolazione dell'11%), si registrerà una sostanziale stagnazione. L'area napoletana vedrà infatti diminuire la popolazione dell'1,2%, quella barese del 2,2%, mentre quella palermitana crescerà solo del 3,9%. Le città del Mezzogiorno si confermano quindi essere grandi bacini di consumo, ma perdono capacità attrattiva.

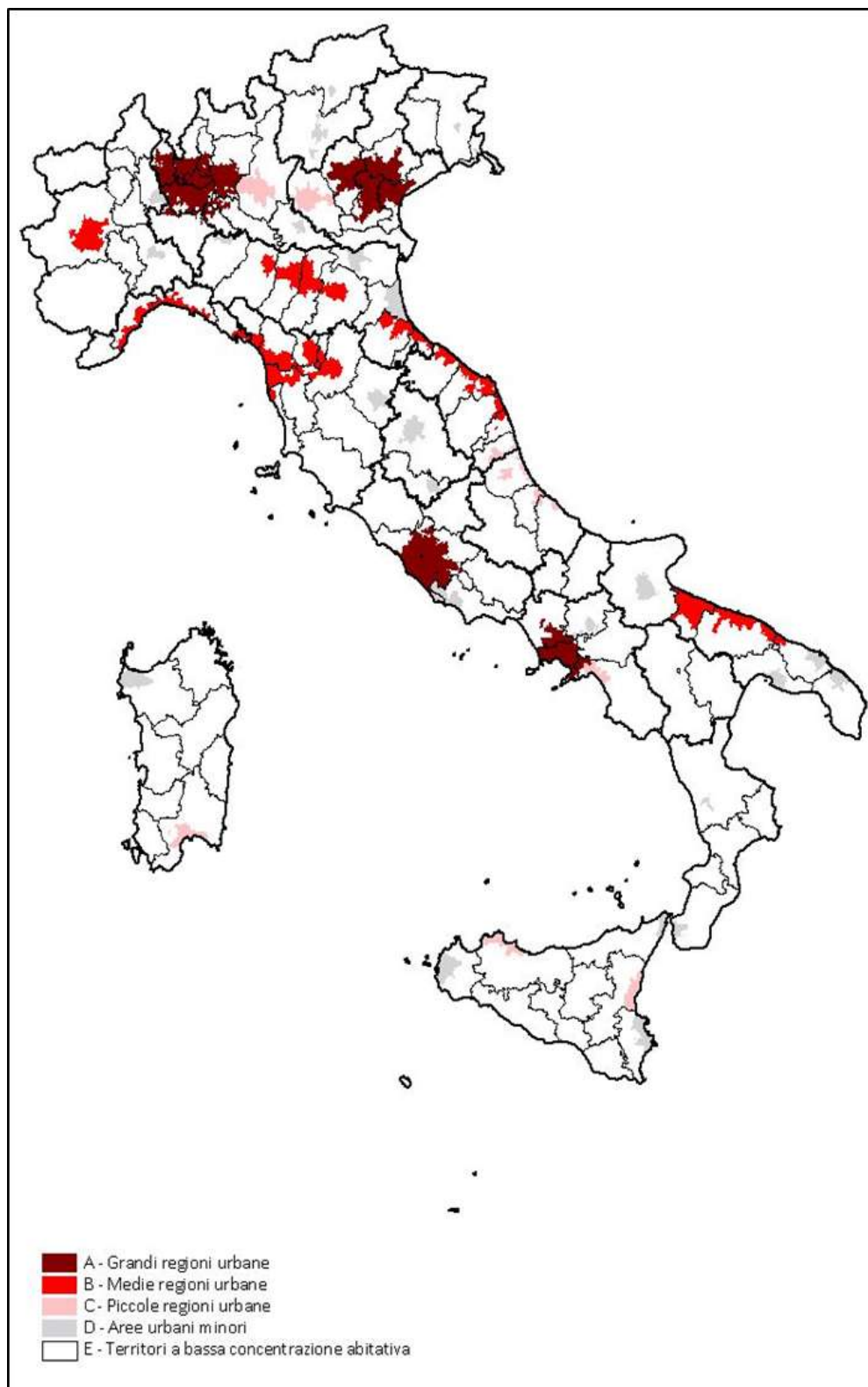
L'altra faccia dello sviluppo delle grandi regioni urbane è costituita dalle difficoltà delle città medie del centro-nord. Le ex piccole capitali, in passato protagoniste dello sviluppo produttivo, sembrano faticare a riposizionarsi in uno scenario globalizzato.

Infine vi sono le aree interne, cioè i territori periferici, lontani dalle grandi direttrici di sviluppo (aree urbane e coste), e poveri di servizi. Anche in questo caso, le traiettorie appaiono divergenti. Se si considerano, in base agli studi del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo, i comuni collocati a più di 40 minuti da un polo di servizi (ospedale, scuole superiori, stazione ferroviaria), si vede che in Italia questi centri raccolgono complessivamente circa 4,6 milioni di residenti dei quali la gran parte (3,2 milioni, circa il 70%) sono localizzati nel Mezzogiorno (tab. 13). Mentre al Nord e al Centro abbiamo a che fare con territori che registrano una crescita demografica, seppur contenuta, e che sono quindi attrattivi, al Sud si tratta di aree a più forte decrescita che incorporano pesanti problematiche nell'accesso ai servizi.

Tav.6 - Classificazione CENSIS delle regioni/zone urbane

Denominazione	Città principali	Numero comuni	Popolazione 1.1.2014 v.a.	val. %	Popolazione 1.1.2030 v.a.	val. %	Var. % 2014-2030
A) GRANDI REGIONI URBANE							
A1 - Mega regione lombarda	Milano/Bergamo/Varese	569	6.778.084	11,2	7.506.214	11,9	10,7
A2 - Mega regione veneta	Vicenza/Padova/Treviso/Venezia	165	2.448.961	4,0	2.674.953	4,3	9,2
A3 - Area romana	Roma	42	3.869.402	6,4	4.444.045	7,1	14,9
A4 - Area napoletana	Napoli/Caserta	131	3.912.677	6,4	3.864.086	6,1	-1,2
TOTALE A		907	17.009.124	28,0	18.489.299	29,4	8,7
B) MEDIE REGIONI URBANE							
B1 - Area torinese	Torino	50	1.705.419	2,8	1.858.206	3,0	9,0
B2 - Arco ligure	Genova/Savona	43	985.533	1,6	1.002.189	1,6	1,7
B3 - Area emiliana	Bologna/Parma/Reggio/Modena	36	1.520.380	2,5	1.813.250	2,9	19,3
B4 - Area fiorentina	Firenze/Prato/Pistoia	22	1.098.230	1,8	1.271.667	2,0	15,8
B5 - Sistema costiero ligure-toscano	La Spezia/Pisa/Lucca/Massa/Livorno	36	1.106.228	1,8	1.165.748	1,9	5,4
B6 - Sistema lineare alto adriatico	Forlì/Cesena/Rimini/Pesaro/Ancona	49	1.280.666	2,1	1.453.970	2,3	13,5
B7 - Area barese	Bari/Barietta/Trani	26	1.160.120	1,9	1.134.341	1,8	-2,2
TOTALE B		262	8.856.576	14,6	9.699.371	15,4	9,5
C) PICCOLE REGIONI URBANE							
C1 - Area veronese	Verona	25	567.329	0,9	659.866	1,1	16,3
C2 - Sistema lineare adriatico centr.	Teramo/Pescara/Chieti/Ascoli	30	680.558	1,1	749.238	1,2	10,1
C3 - Area bresciana	Brescia	57	706.399	1,2	734.876	1,2	4,0
C4 - Area salernitana	Salerno	16	385.639	0,6	356.437	0,6	-7,6
C5 - Area palermitana	Palermo	15	922.341	1,5	958.387	1,5	3,9
C6 - Area catanese	Catania	23	725.779	1,2	806.822	1,3	11,2
C7 - Area cagliaritana	Cagliari	10	375.689	0,6	378.471	0,6	0,7
TOTALE C		176	4.363.734	7,2	4.644.096	7,4	6,4
A+B+C		1.345	30.229.434	49,7	32.832.766	52,3	8,6

Fig. 18 - Mappa delle regioni urbane italiane



Fonte: Elaborazione CENSIS

Tab. 13 - Le aree interne lontane dai servizi

	Popolazione 2011 aree interne periferiche	Peso sulla popolazione tota	Variazione % 2001- 2011 aree interne periferiche	Variazione % 2001-2011 Totale
Nord-Ovest	407.822	2,6	1,6	5,5
Nord-est	517.384	4,5	2,5	7,5
Centro	483.972	4,2	3,3	6,5
Sud	3.179.064	15,4	-3,4	0,5
Totale	4.588.242	7,7	-1,7	4,3

Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat e DPS

8.2. Città sempre più connesse, ma solo nel Centro-Nord

Le grandi regioni urbane del Centro-Nord possono contare da qualche anno su una maggiore integrazione relazionale grazie all'avvento dell'Alta Velocità ferroviaria, cioè grazie all'entrata in esercizio dell'intera tratta Torino-Salerno (dicembre 2009).

Grazie a circa 1.000 km di linee ferroviarie veloci, quella che è stata annunciata come la "metropolitana d'Italia", ha avvicinato considerevolmente le principali città garantendo tempi di collegamento decisamente competitivi rispetto a macchina e aereo.

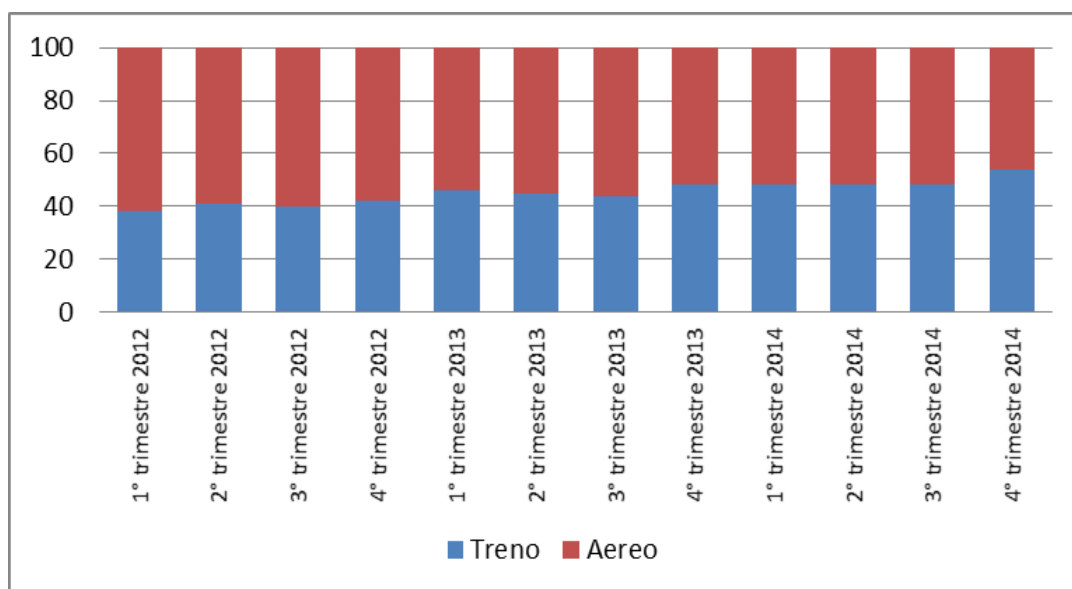
Ne è dimostrazione il superamento, avvenuto a fine 2014, del treno rispetto all'aereo, per quanto riguarda l'utenza business tra Roma e Milano: ancora nel 2012 il vettore aereo copriva una quota del 62% del mercato, mentre oggi tale quota, calata di ben 16 punti percentuali, è divenuta minoritaria (fig. 19).

Di fatto nelle maggiori città del centro-nord servite dalla rete dell'alta velocità, i relativi aeroporti oggi sono sempre meno legati al traffico nazionale, in gran parte dirottato sul treno, e puntano sempre più sui collegamenti internazionali, soprattutto con le altre città europee (tab. 14). Del resto si tratta del segmento di mercato del traffico aereo che in questi anni è cresciuto di più (fig. 20), trainato anche dal boom del *low cost* (fig. 21). In prospettiva tale assetto è destinato a consolidarsi dato che al centro-nord il sistema alta velocità è in fase di ulteriore consolidamento grazie a circa 300 km di nuove linee tra Milano-Verona-Venezia e il Terzo Valico tra Milano e Genova, in costruzione tra Treviglio e Brescia e tra Genova e Tortona.

Senza dubbio l'entrata in funzione dell'alta velocità ha accentuato i differenziali interni al Paese dato che a sud di Salerno e Napoli i collegamenti ferroviari continuano ad essere lenti e molto carenti. Nei prossimi anni tale squilibrio dovrebbe essere parzialmente mitigato grazie alla futura realizzazione della linea Napoli-Bari, che nelle previsioni sarà inaugurata nel 2022.

Per ora nelle città escluse dall'alta velocità ferroviaria (in maggioranza al Sud), i collegamenti veloci con il resto del Paese sono assicurati solo dal vettore aereo.

Fig. 19 - Collegamento Roma-Milano, distribuzione dell'utenza business tra aereo e treno (val.%)



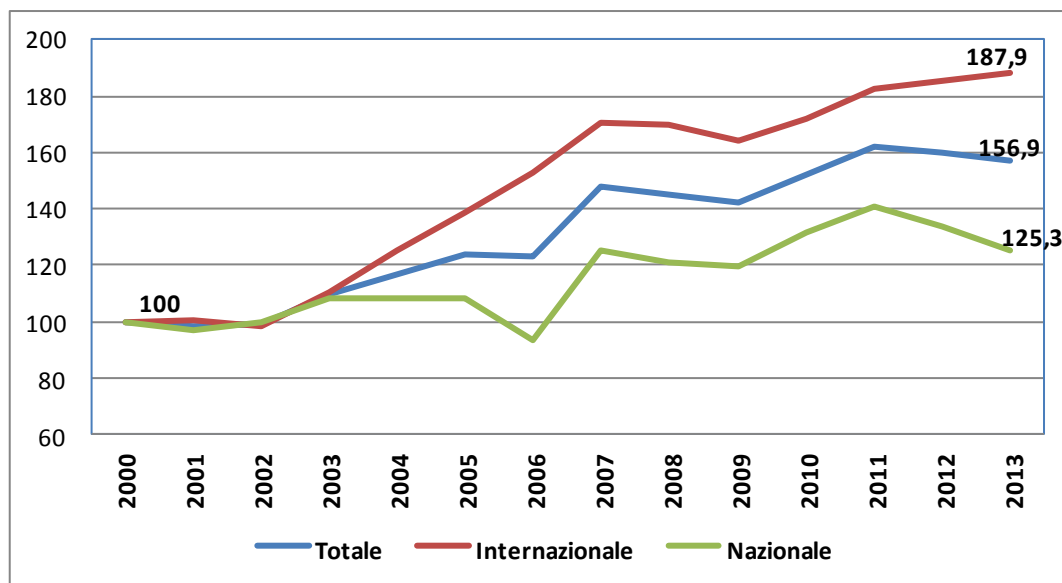
Fonte: elaborazione su dati American Express, Business Travel Survey

Tab. 14 – Quota traffico passeggeri internazionale dei principali aeroporti italiani (val. %)

Aeroporto	Quota % traffico aereo nazionale 2013
TORINO Caselle	56,4
GENOVA Sestri	59,2
MILANO Malpensa	16,9
MILANO Linate	57,4
BERGAMO Orio al Serio	31,4
VERONA Villafranca	31,7
TREVISO S. Angelo	22,0
VENEZIA Tessera	20,1
TRIESTE Ronchi dei Legionari	61,7
BOLOGNA Borgo Panigale	26,3
RIMINI	1,8
FIRENZE Peretola	17,8
PISA San Giusto	28,6
ROMA Fiumicino	30,2
ROMA Ciampino	22,0
NAPOLI Capodichino	46,8
BARI Palese	70,1
BRINDISI Papola Casale	82,1
LAMEZIA TERME	80,7
CATANIA Fontanarossa	75,8
PALERMO Punta Raisi	78,2
TRAPANI Vincenzo Florio	68,2
ALGHERO Fertilia	63,2
OLBIA Costa Smeralda	59,2
CAGLIARI Elmas	77,6

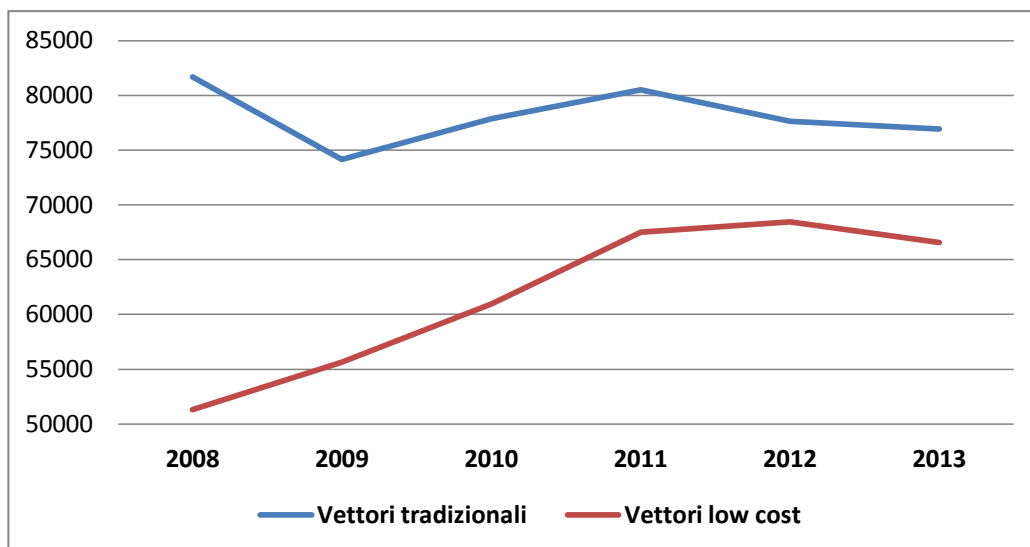
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati

Fig. 20 - Il trend di crescita del traffico aereo in Italia per componenti (nazionale e internazionale) (numero indice anno 2000=100)



Fonte: elaborazione CENSIS su dati Enac

Fig. 21 - Andamento 2008-2013 del traffico aereo passeggeri, per tipologia di vettore (tradizionale e low-cost)(v.a. in migliaia)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ENAC

8.3. La crescita "territorializzata" del pendolarismo metropolitano

Guardando alla mobilità locale, l'evoluzione del quadro degli spostamenti sistematici (lavoro e studio) a carattere pendolare appare condizionato da un processo molto rilevante di redistribuzione residenziale che ha interessato in modo particolare le regioni urbane.

La rilevanza di tale processo si vede chiaramente confrontando tra i due ultimi censimenti (2001 e 2011) i tassi di crescita delle città principali con quelli dell'intera regione urbana di riferimento. Nella grande maggioranza dei casi, sebbene l'area urbana nel suo insieme sia cresciuta in modo significativo, la città principale ossia il "polo" dove sono concentrate le funzioni direzionali e rare, ha perso popolazione (fig. 22).

Si tratta di un processo in gran parte legato alle dinamiche del mercato immobiliare. La forte pressione della domanda abitativa delle grandi città ha determinato un surriscaldamento dei prezzi degli immobili tale da rendere il relativo mercato sempre meno accessibile dalle fasce medio-basse, che si sono dovute indirizzare verso gli hinterland, dove i valori immobiliari erano decisamente più contenuti.

Pur perdendo residenti, le "città-polo" si sono tuttavia sempre più confermate come aree di concentrazione delle funzioni ad elevata attrattività, e quindi di gran parte dei posti di lavoro, soprattutto nei servizi. Sono così diventate dei grandi scambiatori di flussi, mentre di contro i comuni esterni e confinanti sono divenuti essenzialmente dei bacini residenziali integrati col capoluogo.

L'esito di tale processo è stato l'aumento della mobilità alla scala metropolitana. I dati del Censimento 2011 lo confermano chiaramente. A fronte di una sostanziale invarianza del quadro modale (fig. 23), che vede addirittura rafforzata la conclamata supremazia

dell'auto privata (utilizzata nel 2011 nel 71,3% degli spostamenti per lavoro), si è registrato un allungamento dei tempi medi di spostamento. Nel decennio intercensuario la quota di coloro che impiegano "fino a 15 minuti" per raggiungere il luogo di lavoro è scesa di ben 4 punti percentuali (54,5% nel 2001, 50,4% nel 2011), mentre sono aumentate le quote di chi impiega oltre i 45 minuti (da 4,8 a 6,1%) e addirittura oltre l'ora (dal 3,6 al 5,2%) (fig. 24).

Ad ulteriore dimostrazione del processo di dispersione residenziale, tra 2001 e 2011 è aumentata di 4 punti percentuali anche la quota di spostamenti sistematici per lavoro che superano i confini del comune di residenza: erano il 42,3% nel 2001 sono diventati il 46,1% nel 2011 (fig. 25).

Il fenomeno del pendolarismo, essendo misurato a livello censuario ed essendo direttamente legato alle dinamiche demografiche e insediative, può essere oggetto di proiezione al 2030. Il numero di pendolari aumenterà passando dai circa 28,8 milioni del 2011 ai 30,9 milioni del 2030 (tab.15). Questa crescita sarà sostenuta esclusivamente dalla mobilità per lavoro (da 19,2 a 21,5 milioni di lavoratori). I pendolari per studio subiranno invece una debole riduzione (da 9,7 a 9,4 milioni di studenti) che è da imputarsi essenzialmente alla contrazione delle classi d'età più giovani e quindi alla domanda di trasporto che queste esprimono (tab.16). Questi numeri si riverbereranno su una crescita del pendolarismo in auto che passerà dai 17,5 milioni dell'ultimo censimento a circa 18,8 milioni. Crescerà anche il trasporto pubblico, ma in modo assolutamente residuale (circa 300.000 utenti in più tra tutte le diverse modalità) (tab.17).

La crescita al 2030 del pendolarismo sarà fortemente "territorializzata". Infatti, a fronte di una crescita media nazionale del 7,2%, cresceranno a due cifre percentuali le aree del Centro (trainate dalla dinamica dell'area metropolitana romana) e del Nord-Est e in

misura leggermente inferiore il quadrante Nord-Ovest. Al contrario, nel Sud e nelle Isole si registrerà addirittura un decremento dei flussi pendolari rispetto alla rilevazione censuaria del 2011 (tab.18).

La crescita sarà importante soprattutto all'interno delle grandi e medie regioni urbane, ma anche in questo caso il fattore geografico determinerà differenziali significativi (tab.19): le aree metropolitane di Napoli e Bari, infatti, vedranno una riduzione dei loro flussi pendolari.

A fronte di tali dinamiche si deve registrare il sostanziale fallimento delle politiche del trasporto pubblico urbano, insufficiente sotto il profilo quantitativo e qualitativo in molte aree metropolitane e spesso del tutto assente nei centri di dimensione piccola o medio piccola.

Di fatto, mentre per quanto riguarda i trasferimenti a media-lunga distanza negli ultimi anni si è registrata una forte riduzione dei tempi (grazie all'alta velocità e alla diffusione degli spostamenti in aereo legata al *low cost*), nel caso degli spostamenti interni alle aree metropolitane si registra una condizione di sostanziale peggioramento, con una tendenza alla saturazione dei sistemi di accessibilità urbana.

Rispetto ai temi della mobilità urbana e metropolitana, l'Italia è da tempo in fase di lenta rincorsa, tentando di colmare un gap storico legato soprattutto agli scarsi investimenti sul trasporto collettivo, ma anche alla mancanza di politiche di sistema.

Un ritardo storico che riguarda in particolare la realizzazione di infrastrutture per il trasporto collettivo su ferro nelle aree urbane testimoniato da una scarsa dotazione di reti metropolitane, da una incompleta e obsoleta rete ferroviaria urbana, da errori storici nella gestione delle reti esistenti (come lo smantellamento delle linee tranviarie negli

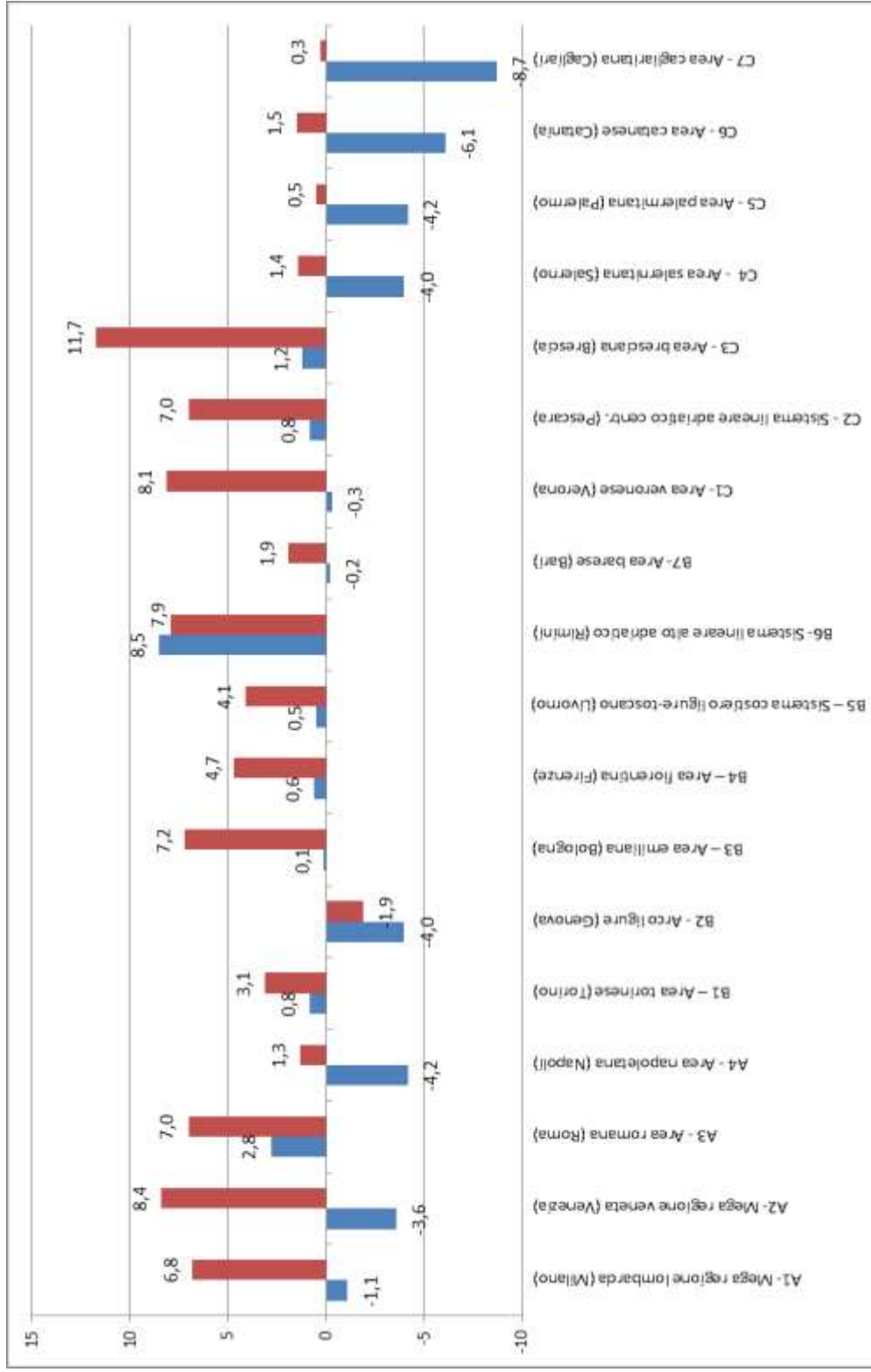
anni Sessanta). Nel quadro europeo le nostre città maggiori si caratterizzano negativamente (è il caso soprattutto di Roma) per la modesta lunghezza della rete, in rapporto alla dimensione dell'utenza (tab. 20). Ciò significa, in sostanza, che i pochi treni di cui disponiamo viaggiano in condizioni di frequente sovraffollamento.

E' grave, in particolare, la mancanza di coerenza tra pianificazione insediativa, pianificazione infrastrutturale e gestione della mobilità. La previsione di nuovi insediamenti residenziali è stata a lungo (e spesso lo è ancora) scollegata dall'esistenza/programmazione del servizio pubblico su ferro. Del resto la dispersione territoriale delle residenze e degli insediamenti produttivi degli ultimi 20 anni è avvenuta in assenza di una logica legata alla dotazione infrastrutturale.

C'è poi un problema di rilevante disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese: mentre le città del nord si caratterizzano per un maggior livello di infrastrutturazione e presenza di significativi fenomeni di congestione, quelle del Mezzogiorno presentano soprattutto bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi di trasporto locale e delle infrastrutture di trasporto.

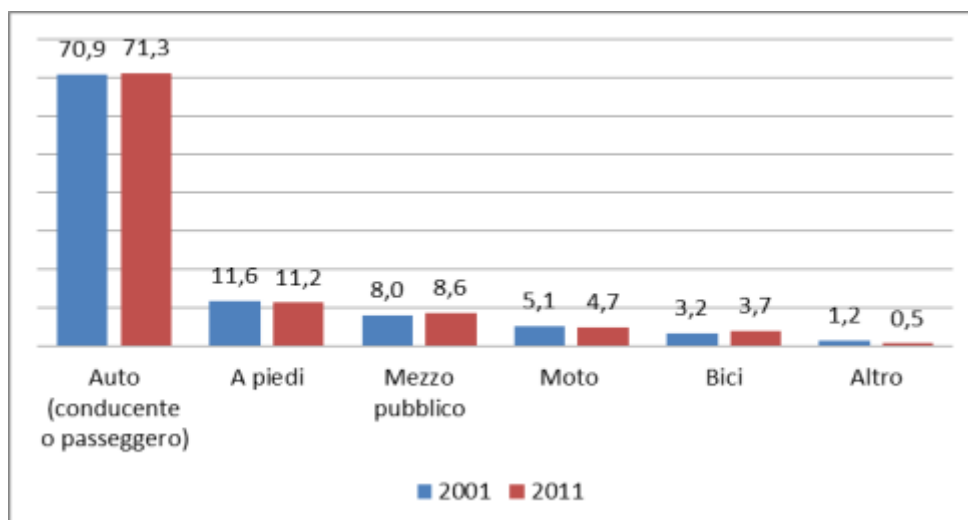
I dati contenuti nel grafico della figura 26 dimostrano in modo evidente le rilevanti differenze tra le città del centro-nord e quelle del sud: il tasso di passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale di Milano è ben 18 volte più elevato di quello di Bari (rispettivamente 702 e 39 ogni 1000 abitanti). Gli ultimi anni, da questo punto di vista, non hanno registrato avanzamenti davvero significativi, anche per i tagli alle risorse destinate al Tpl attuati in tutti i contesti regionali (fig. 27).

Fig. 22 – Crescita della popolazione 2001-2011 nelle regioni urbane: in blu l'andamento della città maggiore, in rosso quello dell'intera regione urbana (val. %)



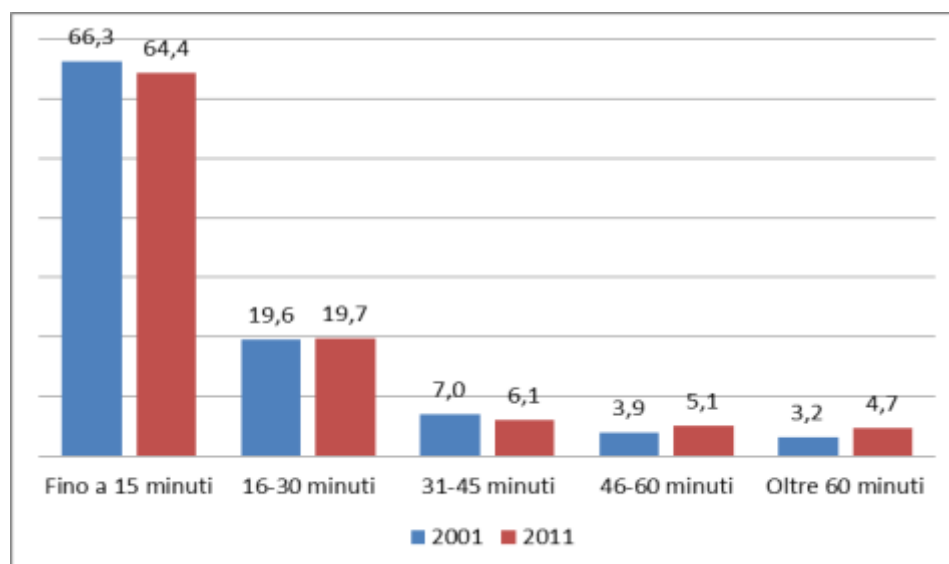
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 23 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti quotidiani per lavoro, confronto 2001-2011 (val.%)



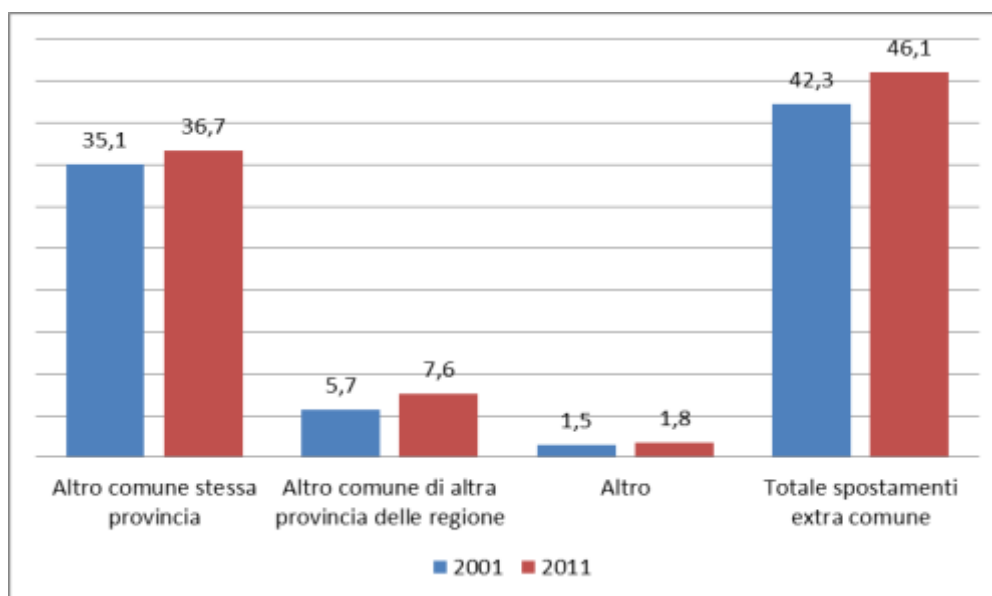
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 24 - Durata media degli spostamenti quotidiani per lavoro, confronto 2001-2011 (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 25 – Ambito territoriale degli spostamenti quotidiani per lavoro, confronto 2001-2011 (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Tab. 15 - Metropolitane "pesanti" delle città europee

Città	Abitanti comune capoluogo (migliaia)	Numero linee metro	Estensione complessiva rete metro	Numero stazioni	Passeggeri/anno (in milioni)
Londra*	7.825*	11	402 km	270	1.065
Madrid	3.256	13	293 km	288	627
Parigi	2.211	16	213 km	300	1.479
Valencia	809	3	153 km	121	61
Berlino	3.451	10	146 km	173	509
Barcellona	1.621	11	123 km	164	405
Stoccolma	851	3	106 km	100	300
Monaco	1.330	6	103 km	100	360
Amburgo	1.786	3	101 km	89	206
Oslo	599	6	84 km	90	98
Milano	1.307	4	95 km	103	328
Rotterdam	612	5	78 km	62	87
Vienna	1.713	5	74 km	101	510
Atene	745	3	72 km	54	342
Francoforte	672	9	65 km	87	114
Praga	1.291	3	59 km	57	585
Bruxelles**	1.126	4	56 km	69	133
Roma	2.743	3	53 km	67	278
Bilbao	353	2	43 km	40	89
Amsterdam	768	4	42km	52	85
Lisbona	545	4	40 km	52	166
Budapest	1.721	3	33 km	42	297
Lione	483	4	30 km	43	244
Marsiglia	851	2	22 km	30	68
Helsinki	578	1	21 km	17	50
Copenhagen	528	2	21 km	22	46
Napoli	1.000	1	18 km	17	
Torino	909	1	13 km	21	39

*Greater London **Région de Bruxelles-Capitale

Tab. 16 - Numero di pendolari per motivo dello spostamento
(val. ass. 2001, 2002, 2030)

	2001	2011	2030(*)
Studio	9.697.404	9.699.433	9.412.766
Lavoro	17.066.957	19.172.014	21.537.592
Totale	26.764.361	28.871.447	30.950.358

(* stima CENSIS)

Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati ISTAT

Tab. 17- Stima numero di pendolari per motivo dello spostamento e per classi d'età (val. ass. 2030)

Classi d'età	Studio	Lavoro	Totale
fino a 5 anni	1.802.083	0	1.802.083
6-10 anni	2.456.618	0	2.456.618
11-14 anni	2.064.667	0	2.064.667
15-19 anni	2.181.967	132.378	2.314.345
20-24 anni	471.045	874.023	1.345.068
25-29 anni	204.555	1.556.898	1.761.453
30-34 anni	75.660	2.060.463	2.136.123
35-54 anni	127.685	10.766.447	10.894.132
55 anni e più	28.486	4.131.910	4.160.396
Totale	9.412.766	21.537.592	30.950.358

Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati ISTAT

Tab. 18 – Numero di pendolari per modalità di trasporto
(val. ass. 2001, 2002, 2030*)

	2001	2011	2030	
	v.a.	v.a.	v.a.	%
Auto privata	15.710	17.553	18.817	60,8
Come conducente	11.856	12.950	13.883	44,9
- Come passeggero	3.854	4.602	4.933	15,9
Treno, tram, metropolitana	1.097	1.362	1.461	4,7
Autobus urbano, filobus, corriera, autobus extraurbano	2.355	2.499	2.679	8,7
Autobus aziendale o scolastico	936	826	885	2,9
Motocicletta, ciclomotore, scooter	1.257	1.012	1.084	3,5
Bicicletta	776	960	1.030	3,3
Altro mezzo	107	104	112	0,4
A piedi	4.523	4.551	4.879	15,8
Totale	26.764	28.871	30.950	100,0

(* stima CENSIS)

Fonte: Elaborazioni CENSIS su dati ISTAT

**Tab. 19 - Spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro nelle macro-ripartizioni geografiche
Anni 2011-2030 (v.a. e var. %)**

	Pendolari al 2011		Pendolari al 2030		var.% 2011-2030				
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
Nord Ovest	2.470.666	5.767.871	8.238.537	2.448.674	6.560.604	9.009.277	-0,9	13,7	9,4
Nord Est	1.811.483	4.296.298	6.107.781	1.845.406	4.993.916	6.839.322	1,9	16,2	12,0
Centro	1.846.878	3.933.903	5.780.781	1.894.939	4.613.591	6.508.530	2,6	17,3	12,6
Sud e Isole	3.570.406	5.173.942	8.744.348	3.223.747	5.369.482	8.593.229	-9,7	3,8	-1,7
Italia	9.699.433	19.172.014	28.871.447	9.412.766	21.537.592	30.950.358	-3,0	12,3	7,2

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

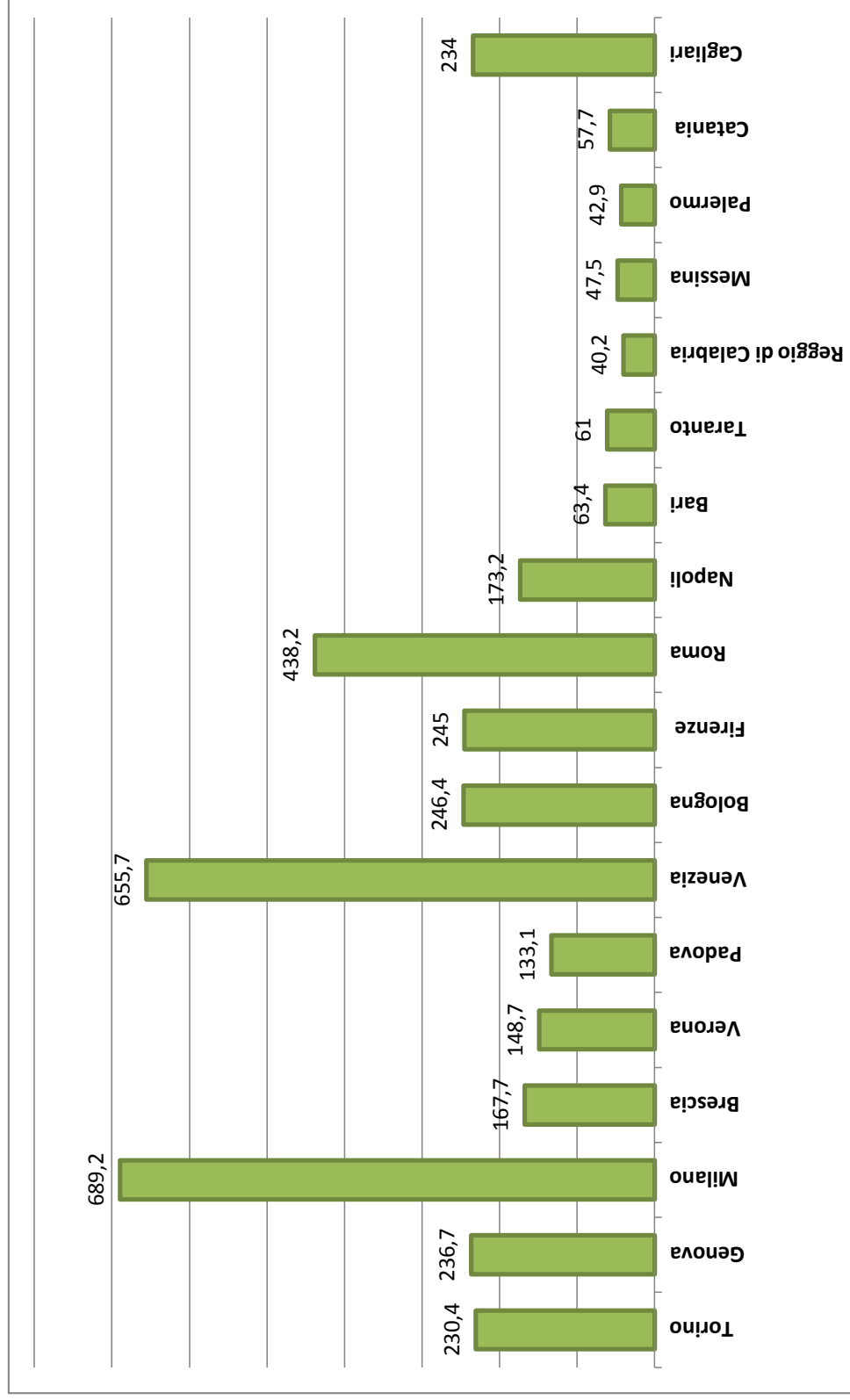
Tab. 20 - Spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro nelle grandi e medie regioni urbane Anni 2011-2030

(v.a. e var.%)

Nome	Pendolari al 2011			Pendolari al 2030			var.% 2011-2030		
	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale	Studio	Lavoro	Totale
A) GRANDI REGIONI URBANE									
A1- Mega regione lombarda	1.091.686	2.507.063	3.598.749	1.135.927	3.008.880	4.144.806	4,1	20,0	15,2
A2- Mega regione veneta	407.467	902.461	1.309.928	415.280	1.053.846	1.469.127	1,9	16,8	12,2
A3 - Area romana	612.683	1.217.313	1.829.996	699.795	1.595.309	2.295.104	14,2	31,1	25,4
A4 - Area napoletana	765.692	843.432	1.609.124	700.138	893.675	1.593.813	-8,6	6,0	-1,0
TOTALE	2.877.528	5.470.269	8.347.797	2.951.141	6.551.710	9.502.850	2,6	19,8	13,8
B) MEDIE REGIONI URBANE									
B1 - Area torinese	257.161	585.922	843.083	260.429	688.099	948.527	1,3	17,4	12,5
B2 - Arco ligure	135.804	326.478	462.282	129.752	354.337	484.088	-4,5	8,5	4,7
B3 - Area emiliana	230.678	565.866	796.544	263.411	735.569	998.981	14,2	30,0	25,4
B4 - Area fiorentina	166.852	387.937	554.789	183.237	488.708	671.945	9,8	26,0	21,1
B5 - Sistema costiero ligure-toscane	161.254	371.213	532.467	159.914	419.547	579.461	-0,8	13,0	8,8
B6- Sistema lineare alto adriatico	191.868	456.746	648.614	204.936	555.312	760.248	6,8	21,6	17,2
B7- Area barese	205.016	310.168	515.184	183.741	322.811	506.552	-10,4	4,1	-1,7
ITALIA	9699433	19172014	28871447	9412766,072	21537591,72	30950357,79	-3,0	12,3	7,2
TOTALE	1.348.633	3.004.330	4.352.963	1.385.420	3.564.382	4.949.802	2,7	18,6	13,7

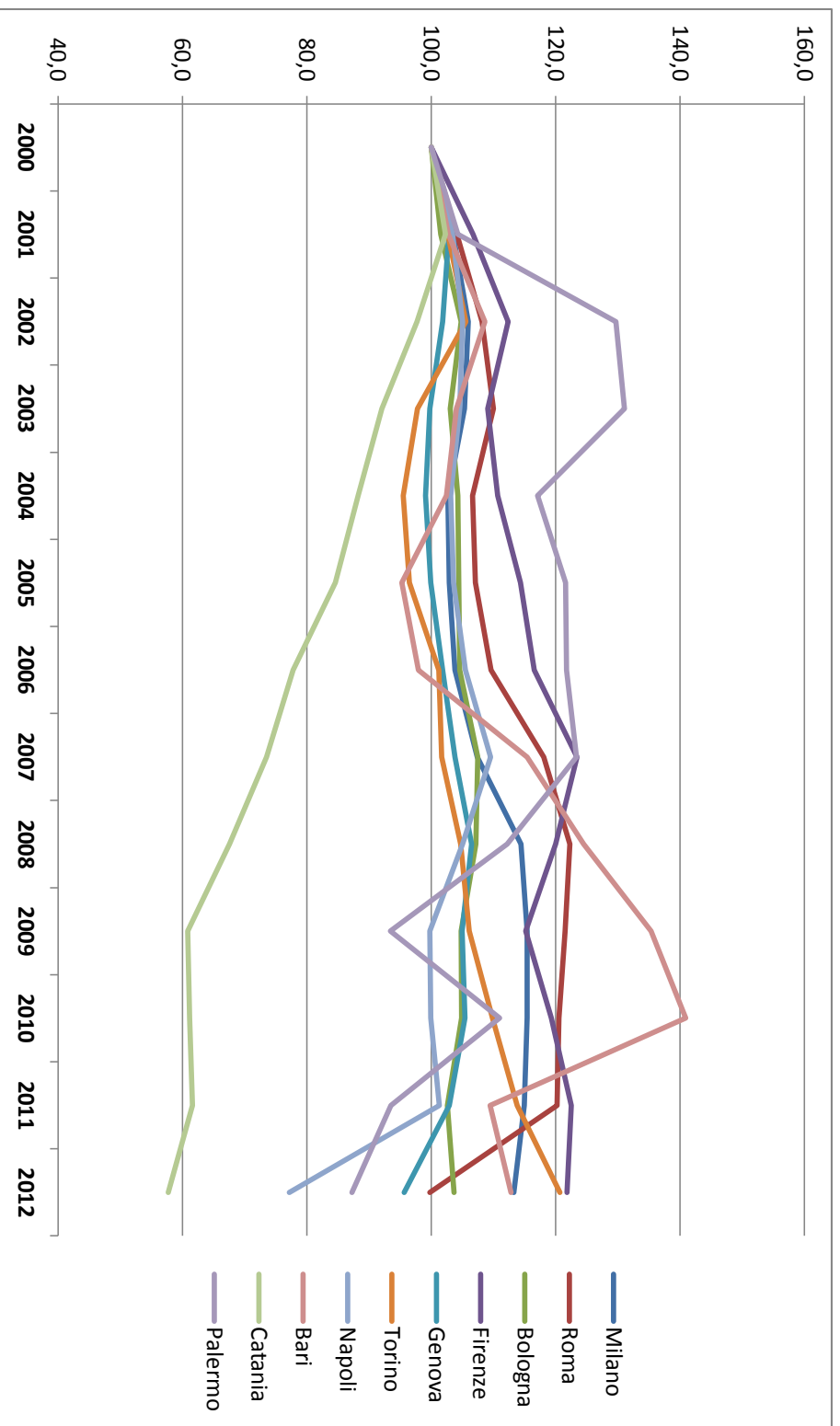
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 26 - Domanda di trasporto pubblico nelle principali città capoluogo. Anno 2012
 (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 27 - Andamento 2000-2012 della domanda di trasporto pubblico nelle principali città capoluogo anno 2000=100
 (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

8.4. La forza crescente dei flussi turistici internazionali

Un impatto sulla mobilità di un certo rilievo per un Paese come l'Italia deriva naturalmente dalla domanda turistica, che è in crescita. Ciò essenzialmente per il buon andamento della componente internazionale, cui corrisponde tuttavia un sensibile calo della domanda interna.

Lo evidenziano i dati relativi al decennio 2003-2013 (tab.21): complessivamente le presenze turistiche (cioè i pernottamenti in strutture ricettive) sono passate da 344,5 milioni a 376,8 milioni registrando un incremento del 9,4%, grazie alla straordinaria crescita delle presenze straniere, aumentate di quasi un terzo (32,3%). A fronte di tale crescita, si è registrata una sensibile diminuzione (-6,2%) di quelle italiane. Essendo cresciuti gli arrivi il dato è da attribuire essenzialmente ad una contrazione della permanenza media (-17%).

In sostanza le due componenti della domanda turistica, quella interna e quella esterna, stanno progressivamente convergendo in termini di volumi e sono ormai quasi equivalenti per numero di arrivi, di presenze e quindi di giorni di permanenza media (fig. 25). Peraltro, l'altro dato caratterizzante i flussi turistici è proprio la riduzione della durata media dei soggiorni, che è passata da 4,2 a 3,6 giornate (fig. 26).

L'andamento della componente internazionale è in linea con la tendenza di crescita a scala mondiale. Nel 2012, i turisti a livello globale sono stati circa 1 miliardo, cifra che entro il 2020 è destinata ad aumentare arrivando a circa il doppio (2 miliardi). In termini di flussi l'Italia beneficia di tale tendenza generale essendo la 5° destinazione turistica internazionale (tab. 22), tuttavia la nostra quota sul turismo globale diminuisce per la crescita più rapida di alcuni vecchi e nuovi competitors.

Guardando al turismo straniero, questo si concentra in termini di arrivi per ben il 45% nelle città d'arte, vero punto di forza del Paese, seguite dalle località di mare con il

17%, mentre la montagna e le località lacustri insieme rappresentano il 18% degli arrivi (fig. 27).

In generale il richiamo del patrimonio storico-artistico italiano non deve stupire, tuttavia la vera anomalia resta la scarsa penetrazione del turismo straniero nelle regioni meridionali, peraltro ricche sia di attrattive storico-artistiche (si pensi all'archeologia) che di attrattive naturalistiche e balneari. Attualmente il Mezzogiorno assorbe appena il 12% degli arrivi ed il 13,8% delle presenze internazionali (fig. 28).

Di fatto il turismo straniero è ancora appannaggio di poche aree del Paese: basti pensare che le prime 15 province (tutte del Centro-Nord tranne Napoli), assorbono il 68% degli arrivi turistici internazionali, e che Roma e Venezia da sole fanno un quarto del totale (25,3%) (fig. 29). Di contro le prime 15 province per numero di arrivi interni concentrano il 46% degli arrivi degli italiani.

Come si diceva in apertura, gli scenari del turismo per il futuro rimangono molto promettenti. Nelle previsioni di lungo termine, l'UNWTO stima una crescita media annua degli arrivi internazionali nel mondo del +3,3% fino al 2030 (1,8 miliardi di arrivi previsti per il 2030). In particolare si prevede un trend a due velocità caratterizzato da un andamento più lento per le economie avanzate (+2,2% gli arrivi medi previsti all'anno) rispetto a quello dei paesi emergenti (+4,4%).

Per l'Europa la crescita prevista è più contenuta dato che la sua quota di mercato internazionale è in calo (dal 50,6% al 41,1%): +2,3% per il 2030, anno per il quale si prevede di raggiungere i 744 milioni di arrivi turistici generati dai flussi internazionali (274 milioni nel Sud Europa) (fig. 29). Di questi si stima che 346 milioni arriveranno in aereo (erano 218 milioni al 2010) e 397 milioni con mezzi di superficie.

L'Italia assorbe attualmente circa il 9% degli arrivi internazionali in Europa. Mantenendo stabile tale quota, la previsione al 2030 è di circa 68 milioni di arrivi

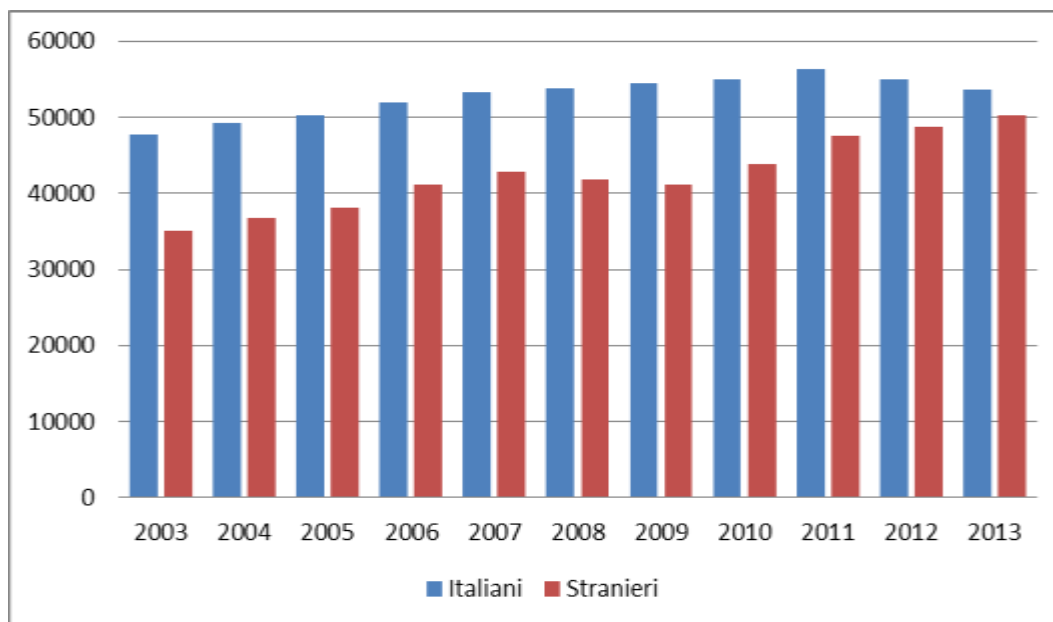
internazionali, 20 milioni in più rispetto ai 48 milioni attuali, con un incremento del 42% rispetto alla situazione odierna.

Tab. 21 - Andamento arrivi e presenze turistiche in Italia 2003-2013

		2003	2013	Var. % 2003-2013
Italiani	Arrivi (milioni)	47,7	53,6	12,3%
	Presenze (milioni)	204,8	192,0	-6,2%
	Perm. media (gg)	4,29	3,58	-16,5%
Stranieri	Arrivi	35,0	50,3	43,6%
	Presenze	139,7	184,8	32,3%
	Perm. media (gg)	3,99	3,68	-7,8%
Totale	Arrivi (milioni)	82,7	103,8	25,6%
	Presenze (milioni)	344,5	376,8	9,4%
	Perm. media (gg)	4,16	3,63	-12,9%

Fonte: Elaborazione CENSIS su dati Istat

Fig. 25 - Andamento degli arrivi turistici in Italia 2003-2013: componente straniera ed italiana a confronto (v.a.)



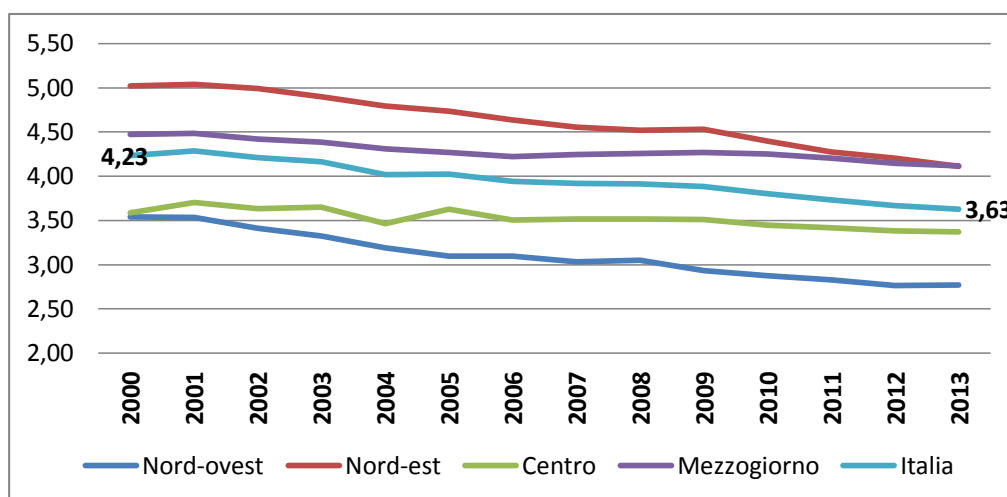
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Tab. 22 - Graduatoria 2013 delle prime 10 destinazioni turistiche mondiali

	Paese	Arrivi 2013 (in milioni)	Var. % 2012-2013
1°	Francia	84,7	2,0
2°	USA	69,8	4,7
3°	Spagna	60,7	5,6
4°	Cina	55,7	-3,5
5°	Italia	47,7	2,9
6°	Turchia	37,8	5,9
7°	Germania	31,5	3,7
8°	UK	31,2	6,4
9°	Russia	28,4	10,2
10°	Tailandia	26,5	18,8

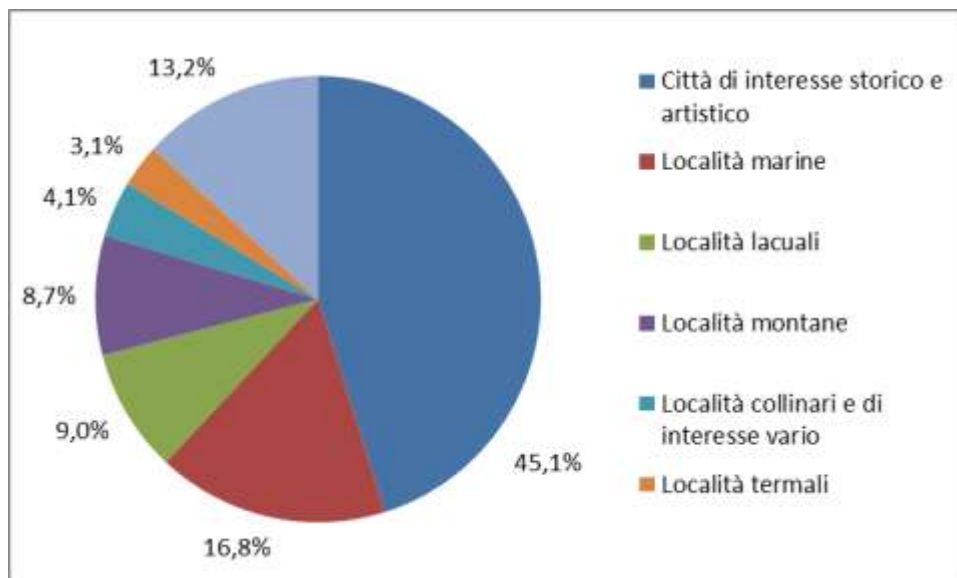
Fonte: UNWTO

Fig. 26 - Italia, andamento 2000-2013 delle giornate medie di permanenza turistica negli esercizi ricettivi



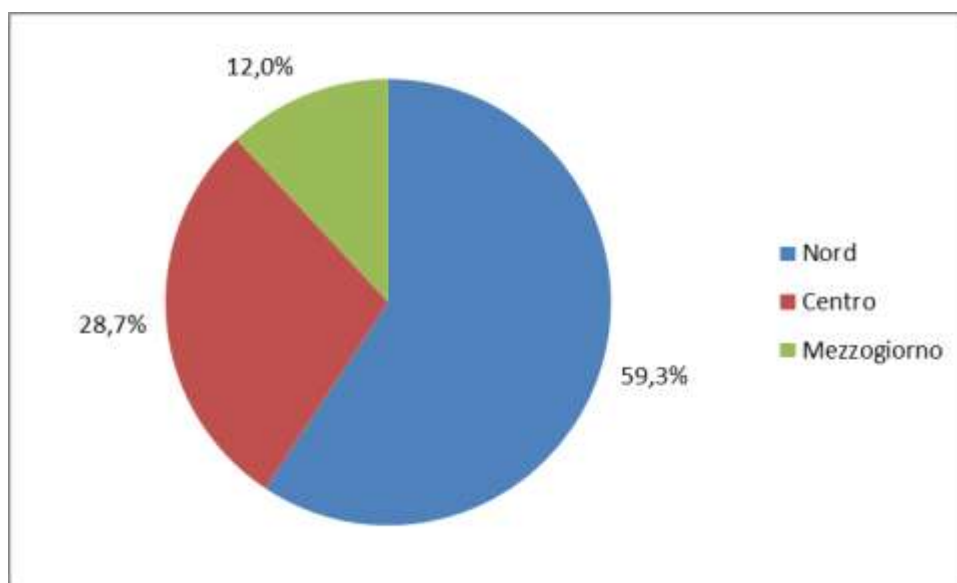
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 27 - Arrivi turistici degli stranieri in Italia nel 2013 per tipologia di località (val.%)



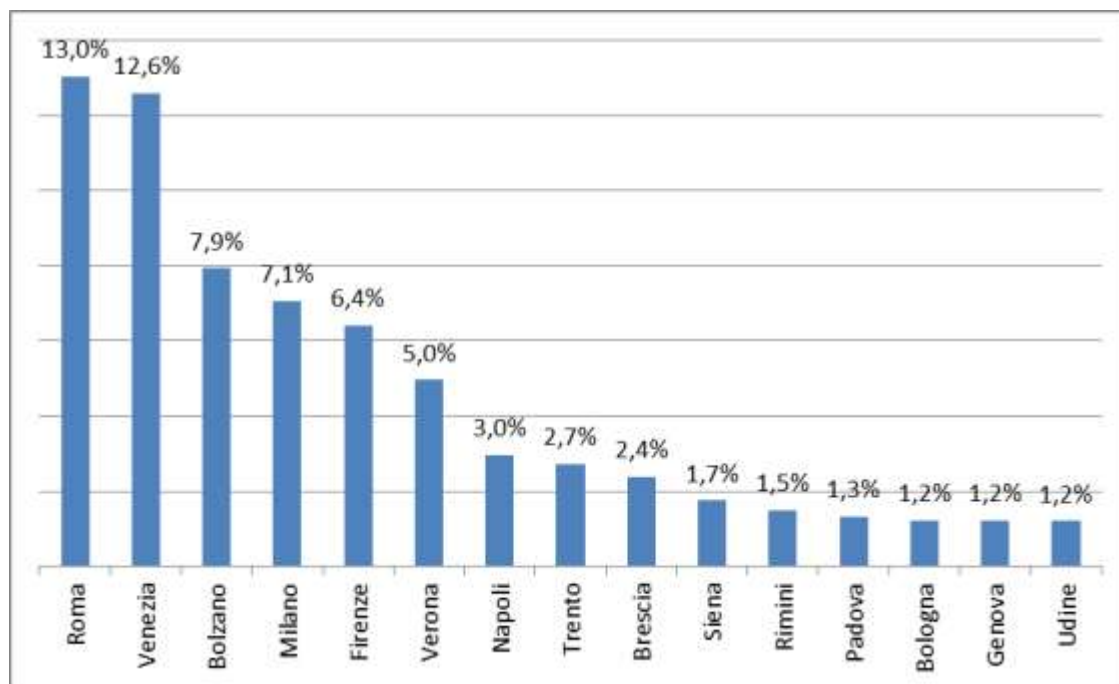
Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 28 - Arrivi turistici degli stranieri in Italia nel 2013 per macro-area geografica (val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT

Fig. 29 - Arrivi turistici degli stranieri in Italia nel 2012: prime 15 province
(val.%)



Fonte: Elaborazione CENSIS su dati ISTAT



In collaborazione con



PARTE TERZA

DIRETTRICI DI SVILUPPO DELL'OFFERTA DI MOBILITÀ AL 2030

DALL'AUTO-NOLEGGIO AL MOBI-NOLEGGIO

NOTA METODOLOGICA

Questo documento intende rappresentare la volontà dell'ANIASA di proseguire nella sua naturale vocazione evolutiva, per rispondere con tempestività e qualità alle esigenze di mobilità del Paese, come è stato nei primi 50 anni della sua attività.

Per delineare con la maggior concretezza possibile le direttrici dell'offerta, l'ANIASA, coadiuvata dal Centro Studi Fleet&Mobility, ha proceduto come segue.

È stato affidato al Censis l'incarico di delineare le probabili evoluzioni della domanda degli italiani, in quantità e in qualità.

È stato costruito – sulla base delle evidenze della domanda – un insieme di possibili trasformazioni dei sistemi già oggi disponibili e anche alcune innovazioni verso cui orientarsi. Questo è stato realizzato attraverso incontri di gruppo e singoli con tutti i vertici delle principali aziende operanti nell'autonoleggio e associate all'ANIASA, curati dal Centro Studi Fleet&Mobility.

Nell'ambito di tali incontri non solo sono state valutate le sfide che la mobilità pone all'industria, a cui si intende senz'altro rispondere positivamente, ma è anche emersa la necessità che le Istituzioni agevolino e non ostacolino tale sviluppo, ponendo la giusta attenzione sia al quadro normativo sia alle infrastrutture della mobilità, fisiche ma soprattutto digitali.

Infine, per contestualizzare le proposizioni di ANIASA, Fleet&Mobility ha provveduto a delineare uno scenario in due parti:

- Le tendenze significative della domanda di mobilità, come emerse dallo studio del Censis.
- Le innovazioni tecnologiche che avranno più impatto sulla mobilità.

9. SCENARIO

9.1 La mobilità. Sintesi delle evidenze del CENSIS.

Lo studio predittivo condotto dal Censis – in un ampio scenario – ha fornito risposte a tre domande fondamentali.

1. Quanto si muoveranno gli Italiani nel 2030 e quanti sono?
2. Perché avranno necessità di muoversi?
3. Come approcceranno la mobilità?

Prima di tutto, sembra esserci una relazione tra l'andamento generale dell'economia e la domanda di mobilità, ma su periodi di osservazione medio-lunghi, mentre nell'arco di pochi anni le rispettive curve possono avere andamenti discordanti.

Un primo dato di misurazione è la quantità di spostamenti, espressa in miliardi di passeggeri/km (Gpkm). Nel 2010 sono stati 953, di cui quasi il 78% con auto e moto private. Nel 2030 si stima possano arrivare a 1.095, con una concentrazione di auto e moto private pari al 75%. Il trasporto pubblico su gomma pesa e peserà poco più del 10%.

Si stima che questa quantità di spostamenti sia generata da una 'popolazione mobile' (coloro che si spostano) che aumenterà in una forchetta compresa tra il 4,1 e l'8,5%.

Si prevede una crescita 'territorializzata' del pendolarismo metropolitano intorno alle 'città-polo'. Queste, pur perdendo residenti, si confermano come aree di concentrazione delle funzioni ad elevata attrattività, e quindi di gran parte dei posti di lavoro, soprattutto nei servizi. Sono già oggi dei grandi scambiatori di flussi, mentre di contro i comuni esterni e confinanti sono essenzialmente dei bacini residenziali

integrati col capoluogo. Tale aumento della mobilità alla scala metropolitana, sostenuta esclusivamente dalla mobilità per lavoro, porterà il numero dei pendolari dai circa 28,8 milioni del 2011 ai 30,9 milioni del 2030.

Dato il sostanziale fallimento delle politiche del trasporto pubblico urbano, insufficiente sotto il profilo quantitativo e qualitativo in molte aree metropolitane e spesso del tutto assente nei centri di dimensione piccola o medio piccola, a fronte di tali dinamiche si prevede una crescita del pendolarismo in auto che passerà dai 17,5 milioni dell'ultimo censimento a circa 18,8 milioni.

Circa i sistemi che gli Italiani ricercheranno per soddisfare la domanda di mobilità, si prevedono dei cambiamenti nel rapporto con i mezzi di trasporto. In particolare sta aumentando la reattività nella scelta delle soluzioni volta per volta più convenienti. Determinate modalità, prima date per acquisite, vengono messe in discussione. Le scelte diventano via via meno vincolanti e definitive. E' verosimile che aumenti sempre più l'arbitrio individuale in una situazione di maggiore "pragmatismo" modale. L'auto rimarrà centrale negli spostamenti degli italiani ma perderà progressivamente il suo appeal di bene simbolo (di appartenenza ad una determinata condizione economica e sociale e di svincolamento dal regime del trasporto collettivo). Si potrà scegliere di usarla senza possederla, di condividerne l'utilizzo con altri, oppure di utilizzare il trasporto pubblico in tutte le situazioni in cui questo si dimostrerà competitivo.

In tema di mobilità le nuove generazioni ed i nuovi ceti urbani stanno dando lezioni di "laicità" e di relativismo, in una generale concordanza tra la libertà di muoversi e la libertà di scegliere in quale modo, che implica in concreto la possibilità di:

- scegliere l'opzione modale anche volta per volta, in base ai desideri e alle possibilità;

- adattare le scelte ad esigenze cangianti (ciclo di vita, residenza, lavoro, studio, reddito);
- scegliere l'opzione multi-modale (laddove conviene, dove è praticabile, dove offre dei vantaggi, dove mette in gioco nuovi desideri);
- evitare o procrastinare l'acquisto di beni durevoli senza considerarlo un limite per la propria libertà di muoversi, per la propria sicurezza, per il proprio stile di vita;
- sottrarsi ad oneri burocratico-amministrativi scegliendo di non "appartenere" ad uno schema che si impronta sul soggetto, ma di aderire ad opportunità volta per volta ritenute convenienti;
- limitare l'esposizione ad eventi aleatori e imponderabili ampliando il range delle alternative.

9.2 La tecnologia applicata all'auto e alla mobilità.

L'automobile resterà un elemento centrale nel sistema della mobilità individuale.

Tuttavia, nel corso dei prossimi anni si amplificherà la dimensione dell'auto come strumento, su e intorno a cui sviluppare innumerevoli servizi di agevolazione e facilitazione della mobilità. La sua dimensione di oggetto compiuto (e desiderabile) per sé resterà, ma non sarà l'unica, come è stato nel secolo scorso.

L'affollamento degli spazi – inteso come traffico e come parcheggio – certamente è una spinta verso l'ottimizzazione dell'utilizzo, ma non l'unica. L'intensificarsi delle relazioni e delle comunicazioni imporrà una parte considerevole dei nuovi attributi delle macchine. È lecito attendersi che saranno gli stessi costruttori a spingere in questo senso, per alimentare un ragionevole ciclo di sostituzione. In pratica, usare l'innovazione tecnologica per accelerare la percezione di invecchiamento dei veicoli

presso la clientela. L'auto non sarà dunque da sostituire perché non performante, ma perché non in linea con i protocolli della connettività. Lo stesso passaggio che abbiamo vissuto dal cellulare allo smartphone.

Al momento gli OEM sono piuttosto impegnati a cavalcare la crescita della domanda mondiale da prima motorizzazione, anche cercando con alleanze e fusioni i giusti assetti competitivi. Questo ritmo potrebbe nel medio-lungo termine decelerare, stimolando ancor più la competizione, che nei mercati maturi sarà molto dipendente dai contenuti di connettività delle auto.

L'industria dell'auto resta un settore impegnativo, sia per il know-how richiesto sia per l'intensità di capitali, entrambi necessari a sostenere la ricerca e lo sviluppo delle innovazioni. Di conseguenza, i costruttori storici si confermeranno in posizione centrale, grazie al bagaglio di reputazione e di know-how accumulato. Ma altrettanto probabilmente il contributo dell'industria ICT sarà determinante nell'aumentare la portata e le funzioni dell'automobile.

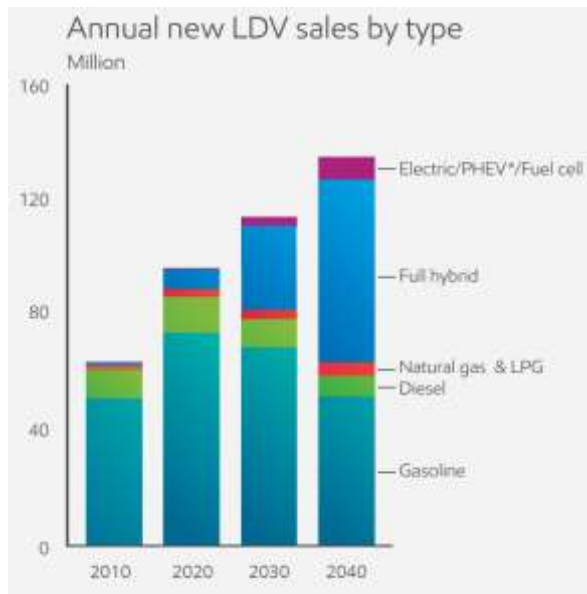
In proposito, sarà anche essenziale il ruolo che decideranno di avere gli operatori delle TLC, in particolare Google e Apple, già adesso impegnati a sviluppare soluzioni innovative per l'auto.

Le grandi direttrici di evoluzione tecnologica dell'automobile, già oggi identificabili, sono:

- a. Il progressivo affiancamento della propulsione 'non inquinante' a quella termica 'a combustione', grazie al prevedibile diffondersi di motorizzazioni ibride.
- b. La crescente connettività delle automobili (connected car).
- c. L'affrancamento dell'auto dall'uomo per il suo funzionamento, in alcune attività di base ma non solo (autonomous car).

Hybrid cars e Electric Vehicles

Le proiezioni più accreditate a livello mondiale stimano che nel decennio 2021/2030 le vendite mondiali di LDV's (light duty vehicle) saranno circa 1.090 milioni di unità, di



cui il 16% Hybrid. In particolare, nel 2030 verrebbero vendute circa 113 milioni di LDV's, di cui 28 (il 25%) Full-hybrid e 3 (2,5%) Electric/PlugIn-Hybrid/Fuell cell.

Questi valori, per i Paesi OECD, vedono una penetrazione dei veicoli Hybrid ancora maggiore, rispetto ai Paesi non OECD.

È dunque lecito attendersi una diffusione di questi propulsori nel nostro Paese, e segnatamente nelle

città, dove il problema delle emissioni prodotte dai trasporti è particolarmente sentito.

I centri urbani saranno sempre meno accessibili da parte di veicoli equipaggiati con propulsori di tipo convenzionale, anche se per questi è previsto un netto miglioramento dell'efficienza e una parallela riduzione delle emissioni. In ultima analisi, le ZTL dovrebbero aumentare, non diminuire, in numero e in estensione.

Assumendo che ciò accada in maniera significativa, l'impatto sulle aree urbane protette sarà positivo, nel senso che saranno molto più accessibili di oggi alla circolazione di veicoli con propulsione eco-compatibile. In particolare, molti studi convergono sull'ipotesi che proprio il trasporto merci si avvarrà – nell'ultimo miglio urbano – di veicoli a propulsione elettrica, insieme al trasporto pubblico su gomma (collettivo o individuale, alias taxi e car sharing). Ma anche il trasporto privato (le auto ad uso esclusivo, non condiviso) si orienterà significativamente verso auto a propulsione Hybrid, pretendendo di non restare esclusi dalle ZTL.

A quel punto, emergerà probabilmente l'altra motivazione alla limitazione degli accessi, che deriva dallo spazio: la conformazione dei centri urbani non riesce ad accogliere tutto il volume di traffico che attira. L'impiego di nuove tecnologie permetterà presumibilmente di governare gli accessi e i flussi in maniera variabile e non schematica. Questo sarà possibile se anche i veicoli saranno dotati, come si prevede, di tecnologie digitali moderne, capaci di dialogare con il sistema di regolazione del traffico.

Connected cars

La capacità delle auto di comunicare rappresenta forse il fattore di maggior cambiamento nel suo utilizzo. Alcune capacità sono già oggi una realtà, ma per un numero tutto sommato limitato di veicoli, specie se rapportato al parco circolante. Nell'arco di dieci anni queste innovazioni saranno disponibili su una percentuale maggioritaria di macchine.

La comunicazione deve intendersi in tre ambiti.

Uno è lo scambio di informazioni che le auto saranno in grado sostenere in autonomia, 'dialogando' tra loro e con centrali. Questa funzione aiuterà a razionalizzare gli interventi necessari all'auto per il mantenimento dello stato ottimale. Si tratta di ciò che va sotto il nome di tele-diagnosi e che arriverà a comprendere pure importanti aggiornamenti del software della centralina. Cose facilmente assimilabili a quanto già oggi avviene per gli strumenti informatici.

Tale capacità di scambiare informazioni avrà un impatto rilevante pure sul fronte della sicurezza e dell'ordine pubblico. Innanzitutto, la tracciabilità dell'auto e delle sue parti dovrebbe ridurre sensibilmente, se non eliminare del tutto, il problema dei furti (come già oggi accade per gli smartphone), con impatti positivi sui costi assicurativi. Inoltre, molti accadimenti legati a sinistri e a insufficienze del guidatore (malessere,

alterazione delle funzioni, sonno) potranno ricevere interventi stimolati autonomamente dalla vettura.

Un'altra forma di comunicazione interesserà invece l'automobilista. In tale ambito, occorre tener presente che gli individui sono già – e più lo saranno nel medio-lungo periodo – in possesso di terminali personali di comunicazione, che assolvono pure funzioni di aiuto negli spostamenti. È dunque improbabile che le auto possano sostituire, nel tempo del viaggio, gli strumenti personali. È piuttosto verosimile che siano i sistemi di connettività delle auto ad accogliere quelli del guidatore (e dei passeggeri), magari aiutandone e amplificandone il funzionamento.

Tra queste due forme di comunicazione, se ne prevede anche una terza: la capacità del veicolo di relazionarsi con le 'istituzioni' della mobilità, ossia con tutto il sistema di regolamentazione del traffico, dalle città alle autostrade, agli snodi intermodali. È da questi strumenti, ad esempio, che i cittadini riceveranno risposte positive alla domanda di accesso alle ZTL, una volta superato l'ostacolo delle emissioni. Ma anche gli stalli dei parcheggi dovranno evolversi verso una gestione programmabile da remoto.

Insomma, la tecnologia della connettività potrà consentire finalmente di accogliere di più e meglio questo straordinario mezzo di trasporto e di mobilità, apparso oltre un secolo fa e mai davvero incastrato nelle strategie urbane, riducendone anche l'impatto negativo. Non si trascuri di considerare che i chilometri percorsi alla ricerca del parcheggio sono una produzione di traffico e di emissioni completamente inutile.

Autonomous cars

L'industria automobilistica sta procedendo a tappe forzate verso un prodotto che potremmo definire di seconda generazione, nel senso che riesce a svolgere parte del suo funzionamento senza l'intervento della persona alla guida.

Il ritmo è dettato anche dalla pressione che l'industria ICT sta dando alla materia, attraverso programmi in avanzata fase di sviluppo verso la capacità dell'auto di muoversi da sola, in piena autonomia. Si tratta di due giganti dell'industria mondiale, Google e Apple, che però sono la punta di un iceberg di altre imprese che formano il loro indotto. L'ingresso nel settore automobilistico di questi due giganti, che di fatto hanno determinato l'innovazione di questo scorcio di secolo (dopo che Microsoft l'aveva fatto sul finire del precedente), deve essere ben posizionato. È evidente che non sono stati attratti dalla irrefrenabile voglia di costruire automobili, come oggi le conosciamo. Più probabilmente, prevedono che le automobili attuali (propulsione, balistica e body) saranno una componente dello strumento di mobilità, un po' quello che è la tastiera per lo smartphone.

Tuttavia, come sempre avviene, il percorso si snoda per passi successivi. Mentre restiamo ammirati dall'auto che va in giro da sola in qualche esperimento, ci stiamo progressivamente abituando a varie forme di assistenza alla guida.

La prima è stata certamente il navigatore, che ha reso non necessaria la conoscenza del tragitto per potersi muovere. Ma ogni anno nuovi sistemi si diffondono per rendere la guida sempre più sicura e al riparo dall'errore umano. È questa infatti la causa principale di troppi accadimenti.

Si va dal parcheggio assistito al controllo di carreggiata, dal rispetto della distanza di sicurezza e della segnaletica al controllo dell'ebbrezza e del sonno.

Non abbiamo ancora tolto le mani dal volante, ma ci stiamo progressivamente abituando a una guida diversa, dove l'intervento umano non è l'unico. Si sta materializzando una sorta di co-pilotaggio.

Questa evoluzione ha i suoi vantaggi, visto che la maggior parte degli accadimenti negativi dipendono da errore umano: togli l'uomo dal volante e riduci drasticamente i morti e i feriti (e i premi assicurativi). Ovviamente, c'è anche il rovescio della medaglia. Quando non commette errori, l'uomo è straordinariamente più capace di cogliere le opportunità che non qualsiasi sistema (per quanto esperto), in quanto dotato di buon senso. Ma questo dilemma si inquadra nel più generale dibattito sulla quantità di regolamentazione delle attività umane e, ancora più in alto, sul libero arbitrio.

Il prossimo passo è probabilmente il platooning, sistema in cui la connessione tra i veicoli permette loro di viaggiare in fila indiana seguendo il primo, senza che gli altri guidatori debbano fare alcunché.

Se la metropolitana di Torino può indicare qualcosa, avanti in fondo c'è sicuramente un'auto con quattro o cinque passeggeri e nessuno al volante. È ovvio che ci arriveremo, passando attraverso due evoluzioni. Quella della tecnologia, che dovrà essere tanto sofisticata e perfetta da rendere la cosa possibile e soprattutto agevolare la seconda evoluzione: quella della nostra capacità di lasciarci trasportare nel traffico da un mezzo completamente autonomo.

Del resto, nel momento in cui le auto si muoveranno in maniera autonoma e indipendente dal guidatore, saranno non dissimili da convogli ferroviari, in grado di tenere un rotta determinata non da binari ma da una segnaletica digitale virtuale. In uno scenario simile, non è irrealistico ipotizzare che le corsie stradali potranno essere ampliate e ristrette in modo da favorire i flussi di traffico più intenso in una direzione,

secondo i diversi giorni e orari di punta. Ma è un'ipotesi che sta probabilmente più in là nel tempo.

Nel frattempo, assisteremo alla diffusione dell'automobile accessibile e utilizzabile senza chiavi, solo con codici elettronici e digitali. Oggi è già così per le vetture di car sharing, ma c'è ancora da fare.

Se dunque la tecnologia è disponibile, occorre prepararci all'impatto che questo avrà sulle automobili ad uso privato. Che potranno essere scambiate tra le persone da remoto. È ciò che si chiama direct access.

Un altro cambiamento nelle abitudini deriverà, più in là, dalla capacità delle auto di compiere tragitti, anche brevi e in contesti attrezzati, senza la persona a bordo. Questa funzione avrebbe un impatto enorme su una parte della mobilità automobilistica che sta diventando sempre più onerosa, il parcheggio. Riuscire a separare il momento di salita e discesa del guidatore dal momento della sistemazione del veicolo significa poter dedicare spazi al parcheggio ragionevolmente distanti dagli spazi dell'uomo, senza aver bisogno del concorso della persona, come avviene adesso (in rarissimi casi, visto il costo).

Tutto quanto sopra viene in genere sinteticamente indicato con le espressioni smart mobility e smart city. Si tratta dell'insieme dei sistemi di trasporto (e logistica) supportati ed integrati dall'ICT. In particolare, per smart mobility si intende un nuovo paradigma di mobilità che utilizza le nuove tecnologie per la sicurezza stradale, integrando le informazioni e le innovazioni a bordo del veicolo per aumentare l'efficienza dei trasporti.

10. INDUSTRIA

Di fronte a rapidi e profondi mutamenti nella domanda di mobilità degli Italiani, l'industria dell'autonoleggio punta a sviluppare ogni forma di possibile evoluzione della propria offerta, per andare incontro alle esigenze dei clienti attuali e per agevolare la mobilità di nuove fasce di clientela.

Gli operatori si muoveranno in linea con la filosofia che ha caratterizzato il settore fin dalle origini, ossia offrendo servizi moderni, in grado di soddisfare svariate esigenze da parte di ogni segmento di clientela, sempre nel rispetto delle normative e sempre assicurando il più elevato livello di qualità e di affidabilità.

10.1 La filosofia dei noleggiatori 1965 – 2015

L'autonoleggio è sorto nei primi decenni della motorizzazione, tra le due guerre mondiali.

Il bisogno iniziale era il medesimo che ancora oggi ritroviamo in alcuni dei servizi essenziali. Persone moderne, che vogliono una mobilità individuale occasionale, per la quale non intendono utilizzare un'auto di proprietà, per motivi diversi: perché hanno effettuato una tratta di viaggio con altro mezzo (treno ieri, treno/aereo/nave oggi), perché non dispongono di un'auto propria, o semplicemente perché, pur disponendone, giudicano inopportuno utilizzarla.

In epoca in cui il turismo era poco sviluppato e la motorizzazione di massa ancora di là da venire, buona parte della domanda era generata da persone che non possedevano una propria automobile. A questi il sistema dell'autonoleggio ha

garantito una valida possibilità di spostarsi, aiutando la società a ritrovarsi e a intensificare le relazioni.

Negli anni del boom economico, oltre ad accompagnare la penetrazione sociale dell'auto come strumento di libertà e di mobilità individuale, l'autonoleggio si è modernizzato anche grazie all'arrivo di alcuni leader mondiali del settore.

Questi, unitamente ad alcuni eccellenti operatori domestici, hanno avvertito la necessità di condividere le basi di qualità e di attenzione alle esigenze dei clienti, oltre all'opportunità di rappresentare unitariamente gli interessi di questo settore nei confronti delle istituzioni e degli altri stakeholder.

Su tali fondamenta è nata, nel 1965, quella che oggi è l'ANIASA.

Da quel momento, non è mai venuta meno l'attenzione verso i cambiamenti delle esigenze di mobilità di un Paese che continuava a trasformarsi economicamente e socialmente. La presenza stessa del rent-a-car dentro il sistema di mobilità aeroportuale ha contribuito al suo sviluppo e a quello del sistema turistico nazionale, anche promuovendo l'immagine del Paese sulla scena internazionale.

Il forte sviluppo del terziario degli anni '70 e '80 ha determinato una richiesta da parte delle imprese di una somministrazione di mobilità assistita, che si estendesse a tutte le incombenze legate alle auto aziendali. Tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 si è affermato il nuovo prodotto del 'Noleggio a Lungo Termine'.

Questa nuova attività – originariamente curata dai noleggiatori a breve, il rent-a-car-divenne ben presto appannaggio di operatori specializzati e altamente capitalizzati. Si trattava infatti di un servizio basato su un modello di business più capital intensive rispetto al rent-a-car, che invece resta ancora oggi più labour intensive.

Contestualmente, l'ANIASA provvedeva a strutturarsi in due sezioni, una per ciascuno dei due prodotti, in modo da garantire una adeguata specializzazione a entrambi.

Il nuovo secolo ha portato all'attenzione del settore la mobilità della Pubblica Amministrazione, alla ricerca di efficienza e ottimizzazione, e quella delle PMI e dei professionisti con Partita IVA. Soprattutto questi ultimi sono portatori di bisogni differenti da quelli delle grandi flotte, poiché la dimensione personale assume una rilevanza maggiore.

Ma il nuovo secolo ha visto soprattutto la nascita di un servizio di mobilità urbana individuale su base oraria, il Car Sharing. Dopo un decennio di esperimenti, spinti dalle amministrazioni locali, negli ultimi due anni il fenomeno si è affermato e si sta diffondendo nelle principali città. Il cardine su cui ruota il servizio è la tecnologia che permette l'accesso diretto all'auto senza la presenza di una persona. In questo senso è una ulteriore piccola rivoluzione, perché mette la fisicità e il territorio in un contesto mai esplorato prima.

Pure in questo caso, è rimarchevole la tempestività con cui ANIASA ha provveduto a includere questi nuovi prodotti in una sezione dedicata ai servizi.

Questa breve storia dell'associazione serve a far emergere una cosa e una sola: la volontà di guardare sempre avanti, ai cambiamenti nella domanda di mobilità di cittadini e imprese, per rispondere con servizi adeguati, sottoposti all'unico giudizio che conta, quello dei clienti.

10.2 Direttirici di sviluppo al 2030.

Individuare i prodotti e i servizi che il sistema attuale dell'autonoleggio offrirà nel 2030 è un esercizio che non compete all'ANIASA, sia per la distanza temporale e sia, soprattutto, perché una simile attività speculativa rientra nei compiti delle imprese, non già della loro associazione.

È però possibile individuare le principali direttrici di sviluppo, lungo le quali è probabile che emergeranno nuovi prodotti e anche trasformazioni di prodotti attuali. È anche opportuno specificare che il focus di questo esercizio non sono le novità del 2030 ma quelle novità del 2020 che nel 2030 saranno diffuse a tutti. Innovazioni che risiedono su bisogni e su tecnologie già oggi facilmente individuabili, che stanno per originare progetti dentro le imprese. Da questi progetti deriveranno le innovazioni, adottate prima dai 'pionieri' del cambiamento. Al giro di boa del decennio in corso, un certo numero, non grande, di nuovi servizi starà concretamente nel paniere di offerta a disposizione del pubblico, che li adotterà nel corso degli anni successivi. Sono questi l'oggetto delle indicazioni che seguono.

Il cambiamento che farà da fondamento a tutti gli altri consiste nel fatto che gli operatori affiancheranno allo sviluppo di nuovi prodotti e servizi un'altra attività di arricchimento dell'offerta.

La proposizione di prodotti e servizi sempre più innovativi, di emanazione degli operatori, proseguirà come è sempre stato.

A questa però si aggiungerà un'offerta di servizi aggiuntivi che – seppur non di diretta produzione – aiuteranno a soddisfare in modo olistico le esigenze di mobilità dei clienti.

In questo senso, è possibile identificare un'evoluzione della missione, da auto-noleggio a mobi-noleggio, in cui l'oggetto dell'offerta non è solo l'auto, ma la mobilità nel suo complesso.

Insomma, gli operatori già oggi si vedono proiettati in una dimensione più ampia, dove oltre a essere operatori iper-specializzati di alcuni prodotti sono pure aggregatori di altri servizi complementari, in modo da poter servire il cliente a 360° con una sola interfaccia commerciale. Certamente, sarebbe sbagliato prevedere solo questo orientamento, che sarà seguito da molti, ma non da tutti.

Altri (soprattutto chi ha dimensioni più limitate e meno mezzi finanziari) sceglieranno strategie centrate sulla specializzazione e sull'eccellenza operativa, puntando ad un mercato stimolato proprio dagli "integratori di servizi di mobilità" che faranno crescere la domanda dei clienti "finali", ma che cercheranno partner specialistici per buona parte dei servizi "integrati" (secondo un percorso già vissuto in altri settori merceologici, più "techy").

Questa volontà di far confluire servizi diversi dentro un'unica relazione col cliente potrà avere l'effetto di sfumare alcune delle barriere che oggi separano i singoli prodotti: il rent-a-car, il noleggio a lungo termine, il car sharing e l'assistenza su strada. Alcune imprese del settore punteranno a mantenere una forte specializzazione operativa, pur offrendo al cliente un portafoglio completo di soluzioni.

Altre invece potranno esplorare una strada diversa, determinando anche un superamento della definizione del servizio in funzione della durata, optando per un servizio di mobilità ampiamente inteso.

Non appare irrealistico dunque immaginare nel 2030 un servizio di noleggio/assistenza 2.0, che vada da 15 minuti a 5+ anni, garantendo una serie di strumenti di mobilità e l'accesso a territori, spazi a pedaggio e parcheggi.

Di conseguenza, anche l'attuale modello 'targa-centrico' di alcuni servizi potrebbe non essere l'unico, affiancato magari da un altro modello centrato sul livello di servizio.

Il faro che illuminerà questi e altri tentativi di sviluppo sarà in generale la domanda dei clienti di accedere in maniera più facile e immediata a forme diverse e integrate di mobilità.

La facilità di accesso, attraverso una relazione fondata su basi digitali e sulla pre-selezione del cliente, sarà una richiesta difficilmente eludibile.

Al tempo stesso, la velocità con cui il cliente formulerà le sue scelte e le sue decisioni d'acquisto renderanno impossibile non disporre di servizi flessibili, in grado di essere attivati e interrotti, ovvero prolungati o altrimenti modificati nella loro sostanza, senza preavviso.

In termini operativi, i cambiamenti saranno sensibili. Le relazioni umane tra impresa e cliente saranno forse anche intensificate, ma spostandosi su piattaforme digitali e remote. I clienti avranno bisogno di un dialogo crescente con gli operatori, ma non per operazioni fisiche legate al veicolo, visto che questo sarà più autonomo. Potrà passare dalle mani di un cliente a quelle di un altro cliente senza intermediazione fisica dell'operatore e senza continuità temporale, come già adesso accade per il car sharing.

La stessa organizzazione territoriale ne risulterà modificata, con il superamento del concetto di 'stazione' a cui si affiancheranno stalli di parcheggio riservati e distribuiti sull'intero territorio.

Questo scenario evolutivo non sarebbe completo se non ipotizzasse anche un possibile cambiamento della natura stessa degli operatori. Oggi l'auto-noleggio è espressione di equity-fund, banche e costruttori di auto. Domani, quando la mobilità sarà al centro della domanda e dell'offerta, i settori del travel e delle TLC saranno probabilmente più coinvolti e magari anche più attivamente interessati, al punto da poter assumere un ruolo attivo.

11. ISTITUZIONI

La mobilità terrestre quale fattore strategico di sviluppo della società è stata la grande intuizione della Roma antica.

Ancora oggi, resta un compito strategico per le Istituzioni migliorare la capacità delle persone di muoversi, nel minor tempo possibile, con il minor impiego di risorse e riducendo al minimo l'impatto ambientale.

Da questo punto di vista, la crescita dei servizi che si integrano con i sistemi di mobilità pubblica e collettiva e con il sistema della mobilità privata e individuale è un elemento da agevolare e stimolare.

Questi sistemi di 'mobi-noleggio' possono contribuire a migliorare la mobilità nel suo complesso in diversi modi.

Innanzitutto, riducendo progressivamente la dotazione ipertrofica di veicoli privati del nostro Paese. L'automobile personale è stata una grande conquista di libertà e indipendenza, ma adesso ci troviamo di fronte a una sfida. Poiché il tempo di utilizzo delle auto è molto basso, è possibile e necessario garantire la medesima libertà e indipendenza con un numero inferiore di auto disponibili. Se fino ad oggi questo è

stato difficile, da adesso in avanti è possibile ottenerlo grazie alla tecnologia e alla vocazione alla mobilità degli operatori associati all'ANIASA.

Inoltre, la disponibilità di mobilità spot nell'ultimo miglio aiuterà nel medio raggio l'utilizzo di sistemi di mobilità collettiva, che sono più efficienti e comodi (a volte) ma che non sempre portano esattamente a destinazione.

Infine, è innegabile che riuscire ad associare la mobilità individuale a mezzi di trasporto disponibili a tutti, sebbene in via temporanea ma esclusiva, ridurrebbe il numero di auto immobilizzate che occupano suolo pubblico, destinabile alla mobilità anziché alla sosta.

Ma non possiamo dimenticare che – oltre ai mezzi – la mobilità dipende anche dalla fluidità del traffico, che a sua volta è sempre più condizionato dalle informazioni disponibili per gli automobilisti, oggi, e per le stesse auto, domani. Di conseguenza, le reti ICT d'ora in avanti saranno importanti quanto e più di quelle stradali.

In conclusione, le Istituzioni si trovano davanti alla sfida di una nuova mobilità urbana ed extra-urbana, che risponda alle esigenze delle persone con sistemi di trasporto efficienti, sicuri e sostenibili, in grado di gestire i flussi di traffico e di adattarsi in tempo reale, eliminando gli spostamenti non necessari.

La realizzazione delle 'smart city' non è un compito esclusivo delle Istituzioni, ma è indubbio che la loro missione sia di agevolare la diffusione dei sistemi creando le infrastrutture adeguate e adattando il relativo quadro normativo di riferimento.

11.1 Adeguamento delle infrastrutture

Le Istituzioni, a vari livelli di competenza, dovrebbero impegnarsi a rendere disponibili alcune infrastrutture essenziali in settori cruciali della mobilità urbana e extra-urbana.

Accessi alle ZTL. Dovranno essere più flessibili e sofisticati, tanto da garantire un numero massimo di accessi in funzione delle singole zone e dei diversi orari. Dovrà dunque essere implementato un sistema di contatori IN/OUT (come già è nei parcheggi). Inoltre, l'accesso dovrà essere disponibile non solo su base permanente ma anche su base occasionale, a pagamento, in funzione delle disponibilità di capienza del momento.

Parcheggi segmentati ad accesso digitalizzato. Le strisce blu sono state una buona innovazione, che risale alla fine del secolo scorso. Oggi la tecnologia consente una regolamentazione più flessibile e sofisticata, che andrebbe esplorata senz'altro.

Strade attrezzate con sistemi di rilevamento e comunicazione digitale, in grado di intercettare e dialogare con il singolo veicolo.

Potenziare e diffondere la copertura wi-fi con reti 4G. Le auto connesse avranno bisogno di reti digitali per comunicare alla massima velocità possibile, altrimenti ogni soluzione immaginata sarà indisponibile.

11.2 Adeguamento normativo

Questo non è il luogo per rivendicare questo o quell'adeguamento normativo, quanto piuttosto l'occasione di riflettere sulle cause che troppo spesso portano all'emanazione di norme che si rivelano modeste e difettose, sia nel raggiungere gli

obiettivi che si prefiggono, sia nel considerare l'impatto sul funzionamento della materia su cui insistono. Di nuovo, ogni esempio risulterebbe tanto facile quanto fuorviante.

In generale, l'auspicio è che il processo normativo venga rafforzato in due direzioni. Innanzitutto, incrementando la cooperazione con gli operatori, che possono e vogliono fornire ogni conoscenza disponibile a rendere le norme efficaci ma anche efficienti per il sistema, nel pieno rispetto della filosofia che le ispira e degli interessi sociali che perseguono.

In secondo luogo, potenziando la tempestività degli interventi e i sistemi di controllo delle devianze. Una norma che arriva tardi può fare più danni che benefici, spesso perché si basa su una lettura della realtà ormai superata, dove il rosso è diventato nero e il nero è diventato giallo.

Ovviamente, perseguire cooperazione e tempestività farà emergere una selezione di politici e amministratori esperti di mobilità. L'ANIASA è e sarà sempre costantemente disponibile a collaborare per aiutare la conoscenza della materia e dei meccanismi che la regolano.

In un simile contesto di mutua collaborazione, sarebbe ipotizzabile un passaggio fondamentale: svincolare la mobilità dalla targa del veicolo e agganciarla invece alla persona che si muove, attraverso i suoi strumenti di connettività (smartphone o altri).

In altri termini, superare il fatto che oggi troppi servizi sono associati alla targa del veicolo, che a sua volta identifica un proprietario. In un mondo dove la proprietà dei mezzi sarà sempre meno corrispondente al loro utilizzo, questo legame è fuorviante. Se non altro perché a una targa non corrisponde più un proprietario/utilizzatore, ma un proprietario e molti utilizzatori.

Semplificando, si passerebbe dal 'bene mobile registrato' al 'soggetto driver registrato', il cui corollario sarebbe l'impatto sulla responsabilità civile, non più legata alla vettura ma al suo conducente. Un'evoluzione che potrebbe coprire meglio diverse fattispecie della mobilità: dall'accesso alle ZTL ai parcheggi; dalle coperture assicurative alle infrazioni. Ma soprattutto consentirebbe un'offerta di mobilità automobilistica più veloce e fruibile, dove ciascun soggetto si farebbe carico (essendo identificato) di ciò che usa, per il periodo di impiego.

Anche sul piano fiscale, l'intero impianto del fringe benefit andrebbe adeguato. Oggi il fringe benefit è 'auto-centrico', mentre domani il perimetro potrebbe essere ampliato. Più specificamente, un trattamento fiscale legato a un tetto che considera solo il valore dell'auto potrebbe non corrispondere a un benefit composto da molteplici servizi di mobilità (auto assegnata, auto occasionale, car sharing, altre forme di mobilità).

Ultimo ma non meno importante, su un piano più generale, il legislatore dovrà confrontare l'attuale impianto normativo con una realtà sociale che vede crescere in maniera esponenziale le transazioni tra soggetti privati, il cosiddetto peer-to-peer, che riguardano molto anche gli strumenti di mobilità. Occorre illuminare l'intera materia, per evitare zone d'ombra che finirebbero per amplificare storture e abusi sul piano della sicurezza e sul piano fiscale.

IMPRESE ASSOCIATE



ACI GLOBAL S.p.A.

Via Stanislao Cannizzaro, 83/a - 00156 Roma
Tel. 06 432261 - Fax 06 43226360
marketing@aciglobal.it - www.aciglobal.it
Presidente: Marco Franzoni



ALD AUTOMOTIVE

Axus Italiana S.r.l.
Viale A. Gustave Eiffel, 15 - 00148 Roma
Tel. 06 656851 - Fax 06 65671113
direzione.it@aldautomotive.com - www.aldautomotive.it
Amministratore Delegato: Andrea Badolati



ALPHABET ITALIA FLEET MANAGEMENT S.p.A.

Via Vincenzo Lamaro, 51 - 00173 Roma
Tel. 06 512981 - Fax 06 5123290
servizio.clienti@alphabet.com - www.alphabet.com/it
Presidente e Amministratore Delegato: Andrea Cardinali



ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

Via Pisana, 314/B - 50018 Scandicci (FI)
Tel. 055 73701 - Fax 055 7370370
arval@arval.it - www.arval.it
Direttore Generale: Grégoire Chové



ATHLON CAR LEASE ITALY S.r.l.

Via Goito 58/A - 00185 Roma
Tel. 06.412071 - Fax 06.41207222
clienti@athloncarlease.it - www.athloncarlease.it
Amministratore Delegato: Luca Nuvolin



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

Viale Carmelo Bene, 70 - 00139 Roma (Sede Amministrativa)
Via Roma, 96 - 39100 Bolzano (Sede Legale)
Tel 06 419941 - Fax 0641994218
www.avisautonoleggio.it - www.budgetautonoleggio.it
Amministratore Delegato: Gianluca Testa



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

Via Predda Niedda, 23/A - 07100 Sassari
Tel. 079 2639000 - Fax 079 2639039
info@autonoleggidemontis.com
Presidente: Antonio Demontis



CAR SERVER S.p.A.

Via G.B. Vico, 10 - 42124 Reggio Emilia
Tel. 0522 940610 - Fax 0.522 940626
carserver@carserver.it - www.carserver.it
Amministratore Delegato: Giovanni Orlandini



CARTABIANCA S.r.l.

Corso Svizzera, 106 10143 Torino
Tel. 011 747032 - Fax 011 7412522
info@cartabianca.eu
Presidente ed Amministratore Delegato: Gioachino Pedrel



DEKRA ITALIA S.r.l.

Via Fratelli Gracchi 27 - Torre Sud - 20092 Cinisello B.mo (MI)
Tel. 02 899.29090 - Fax. 02 899.29200
info.it@dekra.com - www.dekra.it
Amministratore Delegato: Alberto Da Silva
Amministratore Delegato: Toni Purcaro



ECOPROGRAM S.p.A.

Via Circonvallazione 16 - 15050 Alzano Scrivia (AL)
Tel. 0383 382701 - Fax 0383 382691
info@ecoprogram.net - www.ecoprogram.net
Amministratore Delegato: Gianluca Barabino



ESCARGO S.r.l.

Strada Genova, 214 - 10024 Moncalieri (TO)
Tel. 011 6899800 - Fax.011 6899879
info@escargo.it - www.escargo.it
Amministratore Delegato: Silvio Diciolla



EUROPCAR ITALIA S.p.A.

Corso Italia, 32 - 39100 Bolzano
Tel 06 967091 - Fax 06 96709227
www.europcar.it
Amministratore Delegato e Direttore Generale: Fabrizio Ruggiero



GE CAPITAL SERVICES S.r.l.

Via Giuseppe Rosaccio, 33 - 00156 Roma
Tel. 06 415381 - Fax 06 41217060
info.italy@ge.com - www.gecapital.it
Amministratore Delegato: Dario Casiraghi



HERTZ ITALIANA S.r.l.

Via del Casale Cavallari, 204 - 00156 Roma
Tel. 06 542941 - Fax 06 54294349
ufficiostampa@hertz.com - www.hertz.it
General Manager: Massimiliano Archiapatti



It's easier to leaseplan

LEASEPLAN ITALIA S.p.A.

Viale Alessandro Marchetti, 105 - 00148 Roma
Tel. 06 967071 - Fax 06 96707400
www.leaseplan.it
Amministratore Delegato: Alfonso Martinez Cordero



LOCAUTO S.p.A.

Via Gustavo Fara, 39 - 20124 Milano
Tel. 02 43020.1 - Fax 02 43020390
www.locauto.it
Amministratori delegati: Mario Tavazza, Agatino Di Maira



LOCAUTO RENT S.p.A.

Via Gustavo Fara, 39 - 20124 Milano
Tel. 02 43982911 - Fax 02 43980845
www.locautorent.com
Presidente: Mario Tavazza



MAGGIORE RENT S.p.A.

Via di Tor Cervara, 225 - 00155 Roma
Tel. 06 229351 - Fax 06 22935323
info@maggiore.it - www.maggiore.it
Amministratore Delegato: Gianluca Testa



MERCEDES-BENZ CHARTERWAY S.p.A.

Via Giulio Vincenzo Bona, 110 - 00156 Roma
Tel. 06 41595.678
www.charterway.it
Rappresentante Legale: Luca Secondini



MERCURY S.p.A.

Via della Volta, 183 - 25124 Brescia
Tel. 030 3533354 - Fax 030 3546095
info@mercuryspa.it - www.mercuryspa.it
Amministratore Delegato: Italo Folonari



PROGRAM di Autonoleggio Fiorentino Srl

Via Piantanida 14 - 50127 Firenze
Tel. 055 3436040 - Fax 055 3436042
program@programautonoleggio.com
www.programautonoleggio.com
Amministratore Unico: Patrizia Bacci



SICILY BY CAR S.p.A.

Via Cinisi, 3 - 90044 Villagrazia di Carini (PA)
Tel. 091 6390111 - Fax 091 6390330
sbc@sbc.it - www.sbc.it
Presidente: Tommaso Dragotto



VODAFONE AUTOMOTIVE ITALIA S.p.A.

SS 33 del Sempione Km 35, 212 - 21052 Busto Arsizio (VA)
Tel. 0331 072200
Via Monte Urano, 96 - 00138 Roma
Tel. 06 88170 1
automotive.vodafone.it
Amministratore Delegato: Nicolaus Gollwitzer

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

FINANZIAMENTI, LEASING, NOLEGGIO, ASSICURAZIONI

VOLKSWAGEN

Volkswagen Financial Services è un marchio di Volkswagen Leasing GmbH
Via C.I. Petitti, 15 - 20149 Milano
Tel. 02 39267881 - Fax 800 904 234
vlcommerciale@vws.com - www.volkswagenleasing.it
Country Managers: Bernhard Dyckhoff - Fabrizio Ruggiero



WIN RENT S.p.A. - SIXT ITALY

Direzione Generale e Amministrativa:
Viale delle Arti, 123 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 65211 - Fax 06 65003121
Sede legale: Corso Italia, 17 - 39100 Bolzano
Tel. 199 100 666 - vintis@sixt.it - www.sixt.it
Presidente Cda: Salvatore Vinti

ADESIONE TECNICA



LEASYS S.p.A. a socio unico

Viale delle Arti, 181 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 83131131 - Fax 06 83132132
marketing@leasys.com - www.leasys.com
Amministratore Delegato: Claudio Manetti

SOCI AGGREGATI



AGENZIA ITALIA S.p.A.

Via Vittorio Alfieri n. 1 - 31015 Conegliano (TV)
Tel. 0438 3681 - Fax 0438 22734
info@agita.it - www.agita.it
Presidente: Daniele Da Lozzo
Amministratore Delegato: Eros De Stefani



AUTONOLEGGI MORINI S.p.A.

Via Antonini 20 - 20141 Milano
Tel. 02 89550840 - Fax 02 89550888
www.morinirent.com
Amministratore Delegato: Fabio Bigo



D.E.A. Servizi S.r.l.

Viale Raf Vallone, 5 - 00173 Roma
tel. 324 6121508 – Fax 06 94443382
deaservizi@live.it
Amministratore Unico: Ernesto Consonni



ELITE RENT A CAR S.r.l.

Via Albricci 9 - 20122 Milano
Tel. 02 804435 - Fax 02 86455598
italy@eliterent.com - www.eliterent.com
Amministratore Delegato: Roberto Canedoli



PRIME S.r.l.

Via Flaminia Vecchia, 514 - 00191 Roma
Tel. 06 33220167 - Fax 06 33225369
info@primerentcar.com - www.primrentcar.com
Amministratore Delegato: Saverio Castellaneta



RENT MAX S.p.A.

Via G. Delitala 76 - 00173 Roma
Tel 06 72900500 - Fax 06 72902400
info@rentmax.it - www.rentmax.it
Direttore Generale: Francesco Giovanni Maria Nardulli



ROMA PARKING S.r.l.

Via Sicilia, 9/13 - 00187 Roma - Tel. 06 47082853
www.romaparking.net
Presidente: Simone Arbib



SABA ITALIA S.p.A.

Via Abruzzi, 25 - 00187 Roma - Tel 06 421521
Fax 06 42014046 - sabaitalia@saba.eu - www.sabait.it
Amministratore Delegato: Carlo Tosti



SAFO GROUP S.p.A.

Piazzale Ezio Tarantelli 100 - 00144 Roma
Tel.: 06 97990100 - Fax: 06 97990129
info@safogroup.it - www.safogroup.it
Presidente ed Amministratore Delegato: Elpidio Sacchi



VAN4YOU S.r.l.

Via Ticino, 30 - 20900 Monza (MB) - Tel. 039 946 72 59
servizioclienti@van4you.it - www.van4you.it
Amministratore Delegato: Massimo Del Mul



Via del Poggio Laurentino, 11
00144 Roma
Tel. 06 99695713 - Fax 06 5919955
aniasa@aniasa.it
www.aniasa.it