

Territorio e reti

(pp. 375 - 469 del volume)

La numerazione delle tabelle riproduce quella del testo integrale

Mercato immobiliare: un successo prolungato

Il 2005, forse al di là delle aspettative, è stato un altro anno di forti scambi per il mercato immobiliare residenziale: 370.000 case di abitazione acquistate nei primi cinque mesi dell'anno, cifra che proiettata sui dodici mesi si attesta a circa 810.000 compravendite annue - in leggera flessione rispetto all'anno precedente - per un valore complessivo scambiato stimabile in 130,5 miliardi di euro (fig. 1). Anche se da più parti si segnala l'inizio non certo di una crisi ma di un parziale assestamento verso la crescita zero, va ricordato che si tratta del settimo anno positivo consecutivo. Benché l'impennata della domanda abbia fatto lievitare i prezzi delle abitazioni, il mercato in questi anni ha potuto giovare di almeno tre formidabili fattori di spinta: l'andamento dei tassi di interesse gravanti sui mutui, mai così bassi negli ultimi anni; la scarsa remuneratività garantita dalle altre forme di investimento finanziario; l'erosione dell'offerta di alloggi in affitto e l'alto valore raggiunto dai canoni di locazione soprattutto nelle grandi città.

Tre fattori che, uniti alla presenza sul mercato della prima casa delle generazioni del *baby boom* degli anni '60, in questi anni hanno fatto innalzare in modo consistente il volume delle compravendite. Sono dunque ancora numerose le famiglie che decidono di smettere di pagare un affitto e che preferiscono accollarsi un mutuo, anche sopportando grandi sacrifici. Ed infatti cresce, mediamente, la quota finanziata e la durata dell'impegno. Nel 2004 i finanziamenti concessi alle famiglie dal sistema del credito per l'acquisto di abitazioni (+17,4% rispetto al 2003) sono ammontati a 49,1 miliardi di euro (i valori erano stati pari a 41,8 e a 36,9 miliardi di euro rispettivamente nel 2003 e nel 2002). Naturalmente esiste, ed è destinato a pesare sempre di più, anche un problema di offerta: dopo qualche anno record, la qualità del venduto è progressivamente scesa, ed i prezzi (a metro quadrato) degli alloggi di piccolo taglio sono saliti in modo particolare. Due le conseguenze inevitabili: da un lato l'allungamento dei tempi di ricerca e di contrattazione (anche perché il potere di acquisto dei compratori è in diminuzione), dall'altro la crescente tensione intorno al problema casa nelle grandi aree metropolitane.

Housing sociale: politiche locali per l'affitto sostenibile

Dopo anni di scarsa attenzione, in cui la questione abitativa è stata relegata in secondo piano essendo data sostanzialmente per risolta, la casa è di nuovo un tema caldo del dibattito pubblico, anche a fronte dell'acuirsi del problema degli sfratti: nel 2004 ne sono stati eseguiti in Italia quasi 24.000, dei quali circa la metà nelle sole 10 province a maggiore tensione abitativa (tab. 3). Non vi è dubbio che la crisi attuale riguardi in modo particolare le famiglie a basso reddito che vivono in alloggi in affitto in regime di libero mercato nelle aree metropolitane e che quindi sono state esposte in questi anni al forte incremento dei canoni. Basti pensare che gli sfratti per morosità rappresentano nel 2004 il 70,2% del totale, e che nel 1990 erano appena il 26%.

La riforma degli affitti (legge n. 431 del '98), sostitutiva della vecchia legge sull'equo-canone e dei cosiddetti "patti in deroga", non è riuscita a creare una reale offerta alternativa a quella cosiddetta libera (la quota di contratti a canone concordato è stimata tra il 10 e il 20% del totale), né a debellare le distorsioni del mercato come quella relativa alla grande diffusione di contratti totalmente o parzialmente "in nero".

Inoltre il patrimonio in locazione esistente (anche quello pubblico), già di dimensioni limitate, nell'ultimo decennio si è ulteriormente eroso, diminuendo di circa 1 milione di unità (dai 5 milioni del 1991 a poco più di 4 milioni attuali) ed è del tutto mancata una nuova offerta aggiuntiva. In questo quadro, se permane la carenza di politiche nazionali sul fronte abitativo, emerge tuttavia uno spazio di iniziativa significativo nell'azione dei governi delle grandi città. Il tratto comune delle iniziative innovative, in fase di sperimentazione, da parte degli enti locali, è costituito dal tentativo di creare un'offerta di alloggi in locazione a canone moderato o sostenibile per quei ceti medio-bassi tagliati fuori dalla possibilità di accedere all'edilizia sociale e che non sono in grado di sostenere i costi locativi del libero mercato né di acquistare una abitazione.

L'intrattenimento, nuovo motore dello sviluppo urbano

Il sistema dell'intrattenimento urbano si basa su una miscela composita e variabile fatta di cinema, teatri e sale da concerto, musei e gallerie d'arte, stadi e palazzetti dello sport, ristoranti e locali notturni, sale gioco e luna park, pub e discoteche, che si traduce in una varietà di scelta per l'utente più o meno grande (tab. 5).

Nella politica di offerta dell'intrattenimento urbano, un ruolo di rilievo è affidato anche all'innovazione delle strutture per il tempo libero, sovente connesse a operazioni strategiche di riqualificazione di intere porzioni di città, sia in aree centrali che periferiche. L'edificio viene concepito in modo sempre più flessibile, e configurato per ospitare diversi tipi manifestazioni in modo da soddisfare così le molteplici esigenze dei loro utenti: concerti, opere teatrali, ma anche eventi sportivi, congressi, fiere e saloni espositivi per il grande pubblico.

L'attrattività delle città è legata, oltre alla qualità e varietà dell'offerta di intrattenimento di base, anche all'unicità degli eventi che in essa si svolgono. Per chi vive a Londra, Parigi, Dublino o Milano, ma anche a Stoccolma e Berlino, è relativamente facile poter assistere ad un grande evento musicale, una possibilità sostanzialmente preclusa agli abitanti delle città del Sud (Meridione italiano, Grecia) e dell'Est del vecchio continente, che anche dal punto di vista dell'offerta di spettacoli rappresentano evidentemente la periferia europea. Ma, se in passato solo le grandi città erano in grado di organizzare manifestazioni di alto livello, negli ultimi anni anche alcune piccole città d'arte del Nord Italia si sono promosse attraverso grandi mostre. Il primo caso è stato quello della "Casa dei Carraresi" a Treviso, le cui mostre dal 1998 al 2005 hanno attirato più di due milioni di visitatori. Oggi un caso di successo è quello di Brescia dove, anche grazie ad investimenti consistenti, il Museo di Santa Giulia è diventato sede di mostre di grandissimo richiamo. La struttura ha ospitato fino ad aprile 2005 una mostra dedicata a Monet, visitata da più di 400.000 persone (1° per numero di visitatori in Italia, vedi tab. 11), mentre in questi giorni ospita una mostra dedicata a Gauguin e a Van Gogh che si preannuncia come una delle più importanti dell'anno nel nostro Paese. Al di là dei grandi appuntamenti musicali e dell'arte, negli ultimi anni l'offerta di eventi si è ampliata

notevolmente, grazie anche al fiorire di rassegne e festival culturali divenuti appuntamenti fissi.

La crescita tumultuosa delle grandi superfici di vendita

Una recente indagine Censis-Confcommercio evidenzia che, tra il 2003 e il 2004, la quota di italiani che dichiarano di preferire la grande distribuzione per gli acquisti di capi di abbigliamento, è passata dal 21,6% al 40,2%. Analogamente, per quanto concerne i beni che incorporano tecnologie (elettrodomestici, personal computer, macchine fotografiche, telefoni portatili, ecc.), la quota di gradimento per le grandi superfici è passata dal 37% al 51,2% (tab. 13). Quando si parla di grandi superfici si fa riferimento ad un set variegato di canali di offerta che comprende al suo interno i tradizionali supermercati (con un peso preponderante) e la quota non residuale degli *hard discount*. Un ruolo importante, a questo proposito, viene giocato dalla crescita dei centri commerciali, degli ipermercati e dei *factory outlet*, una fenomenologia complessa in grado di coagulare intorno a sé tante differenti dimensioni di analisi. A proposito di queste forme distributive in Italia la loro diffusione è minore rispetto ai paesi del Centro e Nord Europa e in generale rispetto alle aree più evolute del mondo, e il loro tasso di crescita è stato molto alto negli ultimi anni recuperando parte del divario con le aree più avanzate. Per questa fenomenologia il Mezzogiorno è rimasto indietro e, conseguentemente, presenta le maggiori opportunità di crescita nel lungo periodo.

Prendendo in considerazione esclusivamente i centri commerciali di “grande o grandissima dimensione” si rilevano 131 punti vendita nel 2005, con un incremento di ben 15 punti vendita rispetto al 2004. Siamo dunque di fronte a una importante crescita del 12,9% in un anno specie se si considera il rallentamento generale subito dal settore del commercio nel periodo preso in considerazione. Da notare, nell’analisi per aree geografiche, il recupero del Mezzogiorno, con un incremento dei punti vendita del 26,1% (tab. 18).

I progetti per la mobilità nelle politiche per la competitività urbana: il caso di Torino

Il sistema metropolitano torinese sta tentando di rilanciare il proprio ruolo grazie ai grandi progetti infrastrutturali e alla valorizzazione del contributo apportato dai molteplici soggetti protagonisti del cambiamento (dalle amministrazioni pubbliche ai soggetti imprenditoriali, dai grandi gestori di reti alle forze sociali), e la città sta riscoprendo una nuova centralità nell'ampia regione integrata europea con raggio Lione-Torino-Novara (tav. 1). Il sistema della mobilità urbana costituisce un fondamentale ingranaggio infrastrutturale al servizio del potenziamento della "città relazionale" e della città capitale della cultura e del turismo, che valorizza al meglio le risorse di cui dispone. Il modello di intervento per la mobilità a Torino rappresenta l'elemento fondamentale per segnare una svolta nella storia recente della città. La strategia che l'Amministrazione comunale di Torino sta attuando per la riqualificazione del proprio sistema della mobilità nasce con alcune caratteristiche di fondo che le conferiscono indiscutibili elementi di solidità. La sua intrinseca solidità va ricercata nel fatto di essere consolidata, partecipata, consapevole, articolata e periodicamente verificata. Torino si è dotata, prima città italiana in tal senso, di un Piano strategico che attribuisce alle azioni per la mobilità un ruolo di indubbia rilevanza.

Se questo è carattere tipico di ogni piano strategico, non scontata era la costituzione di un'associazione ("Torino internazionale"), in grado di monitorare l'attuazione del Piano attraverso la partecipazione di amministrazioni locali, organizzazioni economiche, sociali e culturali.

L'Amministrazione ha affiancato alle funzioni di pianificazione e attuazione, quelle di accompagnamento e *governance*.

Infine ha previsto *momenti di verifica presso i cittadini/utenti*, nella convinta consapevolezza che i comportamenti acquisiti possano essere caratterizzati da momenti inerziali, che si verifichi indisponibilità al coinvolgimento attivo o vera e propria resistenza al cambiamento. In questo senso affida grande rilevanza alle azioni basate sulla sequenza informazione - rilevazione - comunicazione - verifica della partecipazione.

Quattro leve per il rilancio del trasporto pubblico locale

Nonostante la giusta enfasi posta, nel dibattito corrente, sull'importanza delle grandi infrastrutture di comunicazione strategiche per lo sviluppo del Paese, dal punto di vista strutturale la mobilità è un fenomeno urbano e di scala locale. Nel 2004 ben l'88,5% degli spostamenti effettuati dagli italiani ha avuto origine e destinazione entro i perimetri urbani; in aggiunta, in un quadro tendenziale di stagnazione o riduzione dei consumi complessivi di mobilità, si segnala invece un incremento delle percorrenze urbane e della domanda di trasporto pubblico locale: tra il 2000 e il 2004, a fronte di una riduzione del 5,7% degli spostamenti complessivi, si registra un incremento del 2,8% dei flussi di traffico urbano.

Il bacino di utenza assorbito dai servizi pubblici in ambito urbano risulta crescente nel corso degli anni e concentrato nelle grandi città e nelle aree metropolitane, dove si consolida nel tempo la quota di mercato del trasporto collettivo. All'incremento della domanda (+10,2% di passeggeri tra il 1995 e il 2004) non ha però corrisposto un analogo rafforzamento dell'offerta (+1,8% di posti/km offerti nello stesso periodo di tempo), che sconta invece una riduzione delle percorrenze medie a causa della mancata estensione territoriale del servizio nelle periferie (figg. 5-6). In un quadro oggettivamente caratterizzato dalla carenza di risorse pubbliche disponibili, occorre tuttavia perseguire una *politica dell'offerta attraverso investimenti rilevanti*. Più in dettaglio, quattro appaiono le leve possibili da utilizzare per il rilancio del trasporto pubblico locale.

Promuovere politiche delle Amministrazioni locali finalizzate ad incentivare l'uso del trasporto pubblico e a scoraggiare la mobilità motorizzata individuale.

Conferire coerenza e celerità alla riforma del settore (avviata con il decreto Burlando del 1997 e oggi ancora non del tutto compiuta) finalizzata alla privatizzazione, alla liberalizzazione e alla introduzione di una reale competizione di mercato tra gli operatori, allo scopo di assicurare efficienza gestionale, qualità dei servizi e riduzione dei costi operativi.

Favorire il ricompattamento dei soggetti di offerta, dal momento che nel settore delle autolinee, ad esempio, meno dell'11% delle aziende italiane

conta oltre 100 addetti, e che pure sommando il fatturato di 10 tra le principali imprese italiane non si arriva al volume di affari dei principali singoli “big” esteri.

Attivare capitali privati per investimenti attraverso forme di partnership pubblico-privato, poiché in un contesto caratterizzato da scarse risorse finanziarie pubbliche, oltre agli sforzi per il raggiungimento di una maggiore efficienza interna del settore, la via obbligata per un rilancio strategico del trasporto pubblico locale va individuata in una politica dell’offerta con consistenti investimenti per l’acquisto di nuovi autobus, di materiale rotabile, di tecnologie innovative e per la costruzione di infrastrutture dedicate capaci di attrarre nuova utenza.

Incidentalità stradale: verso modelli di comportamento più sicuri

Le più recenti statistiche ufficiali sull’incidentalità stradale (limitate agli infortuni con danni alle persone rilevati dalle autorità pubbliche) confermano per il 2004 il trend decrescente, iniziato l’anno precedente, del numero di incidenti e di feriti sulle strade: rispettivamente, poco meno di 225.000 e oltre 316.000 nel corso dei dodici mesi.

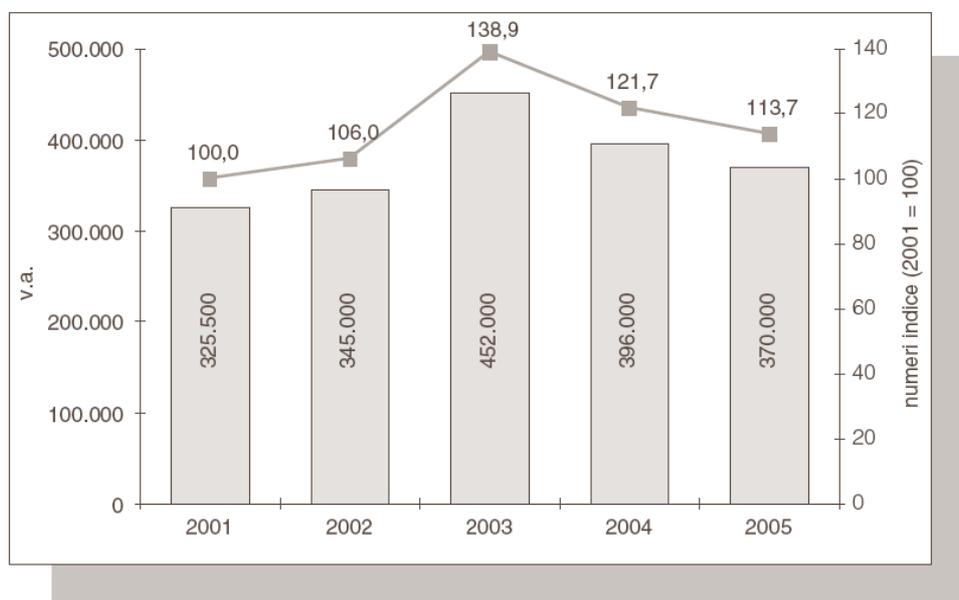
Si è consolidata altresì la tendenza alla riduzione del numero dei decessi che si era già registrata negli anni più recenti. Ciò nondimeno, ad esclusione dei morti (-15% rispetto al 1990), i tassi di incremento della fenomenologia incidentale rispetto all’inizio degli anni ’90 rimangono considerevoli: +38,8% gli incidenti, +43,3% il numero dei feriti. In particolare, nel 2004 sono stati 308 i minori deceduti a causa di un incidente stradale (il 5,5% delle morti sulle strade) e 28.242 hanno riportato lesioni di diversa gravità negli infortuni (pari all’8,9% dei feriti totali). Tra i minori si registra, infatti, un tasso di decremento annuo della mortalità (-3,8% tra il 2003 e il 2004) inferiore a quello medio (-7,3%).

In particolare, 129 delle 308 vittime minorenni (quattro su dieci) hanno perso la vita in conseguenza di un incidente occorso mentre erano alla guida di un veicolo a due ruote. È proprio la guida di ciclomotori e motocicli a rappresentare una variabile “di resistenza” rispetto alla tendenza generalizzata alla riduzione dei tassi di mortalità. I risultati dei test di

autovalutazione della propensione al rischio compilati da tutti gli studenti delle scuole secondarie superiori italiane forniscono al riguardo indicazioni preziose, riepilogate nella tavola 3. L'elevata vulnerabilità dei giovani nell'ambiente stradale è legata soprattutto alla scarsa esperienza, alla eccessiva fiducia in se stessi, e alla ridotta comprensione delle variabili ambientali in grado di influenzare le prestazioni individuali e di condizionare negativamente la sicurezza della guida. Oltre a ciò, va segnalata la scarsa conoscenza delle norme del Codice della strada. Basti pensare che il 46,3% dei giovani italiani non comprende in modo inequivocabile il significato dei segnali stradali che regolano la circolazione o non vi presta affatto attenzione. Il confronto con i comportamenti rilevati l'anno precedente evidenzia, tuttavia, un *sensibile miglioramento in relazione ai principali comportamenti di guida a rischio*, che documenta un cammino in corso verso paradigmi di sicurezza più efficaci. In particolare, si è ridotto il numero dei giovani che: non indossano il casco in motorino (dall'8% al 3,3% a livello nazionale, e nel Mezzogiorno dal 22,3% al 7%); percorrono un incrocio con il semaforo rosso (dal 37,3% al 31,5%); circolano in due sul motorino (dal 59,6% al 52,7%, ma la rispettiva quota è ancora pari al 79,9% al Sud) (fig. 12).

Questi positivi mutamenti sono riconducibili ad una molteplicità di fattori, non ultimo il fatto che l'educazione stradale ha cominciato ad avere una reale diffusione negli istituti scolastici, guadagnando peraltro un crescente apprezzamento da parte degli studenti: il livello di gradimento dei corsi per ottenere il "patentino" è decisamente elevato, dal momento che complessivamente l'82,9% degli studenti ha dichiarato che il corso frequentato è "molto" o "abbastanza" utile per diventare un buon utente della strada (tab. 28).

Fig. 1 - Abitazioni acquistate dalle famiglie italiane, 2001-2005 (primi cinque mesi dell'anno) (v.a. e numeri indice: 2001=100)



Fonte: elaborazione Censis su dati MonitorImmobiliare, 2005

Tab. 3 - Provvedimenti esecutivi di sfratto, richieste di esecuzione, sfratti eseguiti nel periodo gennaio-dicembre 2004 e variazioni % rispetto al 2003. Dati riferiti alle Province dei grandi Comuni

Province	PROVVEDIMENTI DI SFRATTO EMESSI di cui per morosità			Richieste di esecuzione (1) v.a.	Sfratti eseguiti (2) v.a.
	v.a.	v.a.	var. %		
Roma	6.214	3.763	60,5	10.868	2.724
Milano (3)	3.174	1.312	41,3	8.999	4.240
Napoli (3)	2.405	1.226	50,9	4.830	1.299
Palermo	1.553	1.348	86,7	1.684	586
Torino (3)	1.498	1.139	76,0	5.545	1.207
Genova	1.336	1.052	78,7	2.810	795
Firenze	1.272	775	60,9	1.146	617
Catania	1.258	946	75,1	2.527	569
Bologna	1.118	826	73,8	2.123	588
Verona	762	580	76,1	466	118
Totale 10 province	20.590	12.967	62,9	40.998	12.743
Totale Italia	43.892	30.816	70,2	74.755	23.780

(1) Presentate all'Ufficiale Giudiziario

(2) Con l'intervento dell'Ufficiale Giudiziario

(3) Dati incompleti

Fonte: elaborazione Censis su dati Ministero dell'Interno

Tab. 5 - Alcuni numeri sull'offerta di intrattenimento delle città (v.a.)

Città	Cinema	Teatri	Musei	Ristoranti(*)	Discoteche/ sale da ballo(*)
Torino	22	16	28	1.220	67
Genova	15	12	35	762	42
Milano	38	25	40	2.417	108
Verona	5	14	9	442	9
Venezia	6	12	32	756	23
Bologna	13	14	45	609	31
Firenze	18	14	64	712	40
Roma	64	33	123	4.309	110
Napoli	13	18	30	952	28
Bari	10	11	15	428	12
Palermo	13	12	17	671	22
Catania	13	15	14	298	16

(*) Dato al 2001

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Ministero beni culturali e Censis, 2005

Tab. 11 - Le 10 mostre d'arte più visitate in Italia nel 2005 (dati al 17 ottobre)

Città/sede	Mostra	Visitatori	Media giornaliera	Giorni di apertura
Brescia Museo di Santa Giulia	<i>Monet, la Senna, le ninfee</i>	440.564	2.754	160
Torino Parco del Valentino	<i>Gli impressionisti e la neve. La Francia e l'Europa</i>	301.706	1.807	167
Roma Scuderie del Quirinale	<i>Capolavori del Guggenheim. Il grande collezionismo da Renoir a Warhol</i>	242.000	2.241	108
Roma Musei Capitolini	<i>Nell'occhio di Escher</i>	201.713	1.978	108
Venezia Giardini della Biennale e Arsenale	<i>51ma Biennale di arti visive</i>	197.000	1.602	123
Roma Complesso del Vittoriano	<i>Munch 1863-1944</i>	179.560	1.832	98
Roma Chiostro del Bramante	<i>De Nittis. Impressionista italiano</i>	118.236	1.171	101
Venezia Collezione Peggy Guggenheim	<i>Senza confini, solo bordi: Jackson Pollock. Dipinti su carta</i>	114.551	1.231	93
Venezia Museo Correr	<i>Lucian Freud</i>	88.262	718	123
Bergamo Accademia Carrara	<i>Cézanne Renoir. 30 capolavori dal Musée de l'Orangerie</i>	87.861	955	92

Fonte: elaborazione Censis su dati del sito www.repubblica.it, 2005

Tab. 13 - Canali di acquisto preferiti per capi di abbigliamento e prodotti tecnologici, 2003 e 2004
(val. %)

	Abbigliamento		Prodotti tecnologici (elettrodomestici, televisori, pc, cellulari, ecc.)	
	2003	2004	2003	2004
Grandi superfici di vendita	21,6	40,2	37,0	51,2
Negozi di quartiere specializzato	49,3	40,2	42,5	32,0
Discount	0,1	4,6	0,7	0,8
Mercato rionale	7,3	12,6	0,1	0,0
Dove capita	21,8	2,3	19,7	16,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Censis-Confcommercio, 2004-2005

Tab. 18 - Centri commerciali con più di 20 mila mq Gla per fasce dimensionali

	2004		2005		Var. % punti vendita	Var. % Gla per 1.000 abitanti
	N. di CC >20mila mq Gla	Mq Gla per 1.000 abitanti	N. di CC >20mila mq Gla	Mq Gla. per 1.000 abitanti		
Nord-Ovest	41	85	46	95	12,2	11,8
Nord-Est	34	94	36	97	5,9	3,2
Centro	18	45	20	48	11,1	6,7
Sud e Isole	23	31	29	39	26,1	25,8
Italia	116	60	131	67	12,9	11,7

Fonte: elaborazioni Censis su dati Larry Smith

Tav. 1 - I principali interventi infrastrutturali in corso a Torino

Progetti	Tempi di realizzazione	Comitanti	Totale investimento (euro)	Natura del progetto	Fase del progetto
Passante ferroviario	2010	Gtt, Fs, Città di Torino, Regione Piemonte, Stato	1.187.850.868	Mobilità urbana	In corso d'opera
Metropolitana linea 1	1° tratto: 2006 2° tratto: 2010	Gtt, Min. Trasp. e Infr., Regione Piemonte, Città di Torino	970.000.000	Mobilità urbana	In corso d'opera
Tram linea 4	2005	Gtt, Città di Torino	177.000.000	Mobilità urbana	Fase conclusiva
Sistema parcheggi	2005	Gtt	143.800.000	Mobilità e riqualificazione	Fase conclusiva
Piste ciclabili	2006	Città di Torino	3.390.657	Mobilità urbana	In corso d'opera
Spina centrale	2010	Città di Torino	1.629.470.000	Riqualificazione urbana	In corso d'opera
Sottopasso piazza Rivoli	2004	Città di Torino	12.983.000	Viabilità urbana	Realizzato
Sottopasso corso Spezia	2005	Città di Torino	48.000.000	Viabilità urbana	Fase conclusiva
Piazza S. Carlo	2005	Città di Torino	9.938.710	Riqualificazione urbana	Fase conclusiva
Stazione Porta Susa	2005	Fs, Gtt	40.000.000	Stazione di interscambio	In corso d'opera
Stazione Porta Nuova	2005	Fs (Grandi Stazioni)	50.000.000	Stazione di interscambio	In corso d'opera

Fonte: elaborazioni Censis su dati Regione Piemonte, Comune di Torino, Gtt

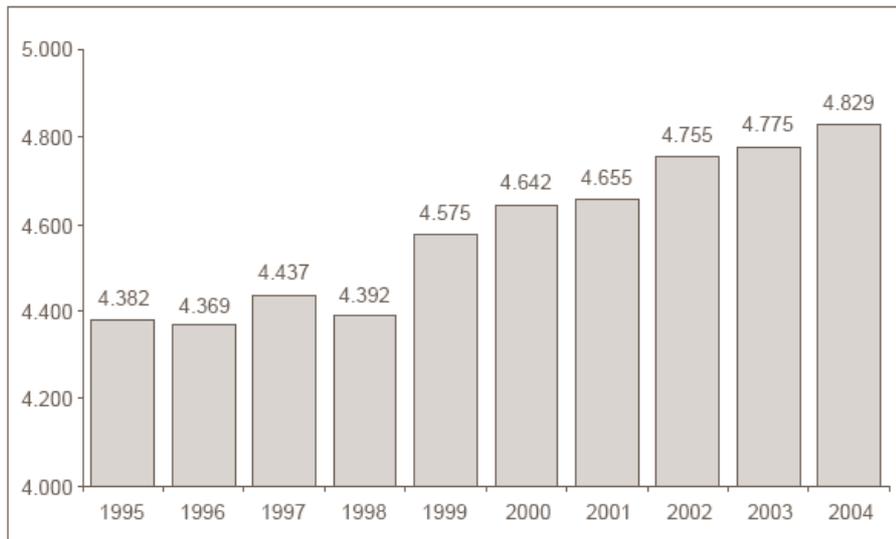
Tab. 20 - Indicatori dimensionali dei principali operatori di trasporto pubblico locale italiani, 2002

	Vetture/km (milioni)	Viaggiatori trasportati (milioni)	Dipendenti (n.)	Parco mezzi (n.)		Estensione della rete (km)	Territorio servito (kmq)	Comuni serviti (n.)
				Urbano	Extraurbano			
Atac (Roma) (*)	162,4	n.d.	12.453	3.167	67	3.234	2.370	21
Atm (Milano)	137,1	597,3	8.535	2.413	592	3.005	1.052	86
Gtt (Torino)	66,5	192,4	5.160	1.500	360	1.860	4.628	232
Atc (Bologna)	36,4	106,7	1.878	507	460	967	3.700	87
Amt (Genova)	36,1	155,1	2.890	904	-	904	244	1
Anm (Napoli)	34,5	172,9	3.689	998	-	998	443	19
Actv (Venezia)	32,0	180,4	2.874	147	-	147	1.829	35
Amat (Palermo)	22,5	70,0	2.200	612	-	612	159	5
Ataf (Firenze)	19,3	80,1	1.374	441	-	441	538	9

(*) Il dato si riferisce a Trambus e Met.Ro.

Fonte: Asstra, 2004

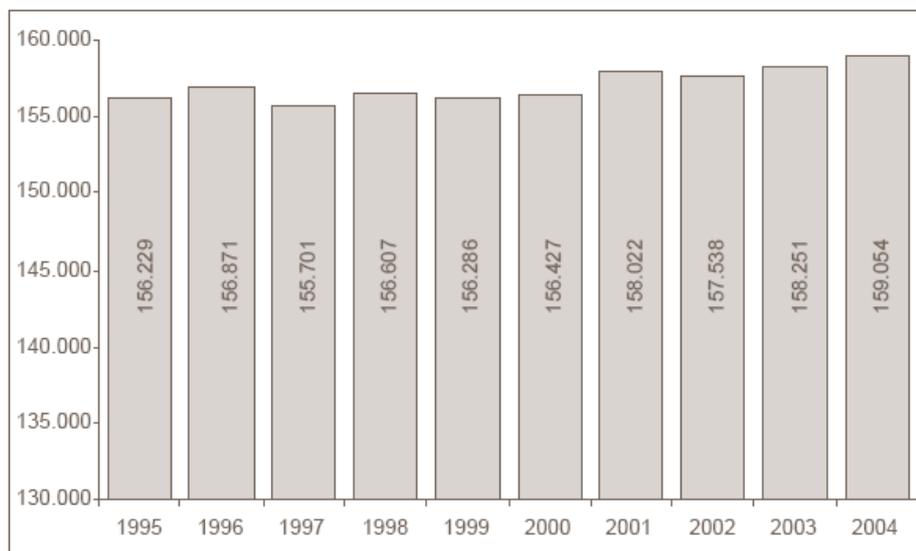
Fig. 5 - La domanda di trasporto pubblico locale (*), 1995-2004 (milioni di passeggeri)



(* Esclusi navigazione interna e impianti a fune)

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2005

Fig. 6 - L'offerta di trasporto pubblico locale (*), 1995-2004 (milioni di posti/km)



(* Esclusi navigazione interna e impianti a fune)

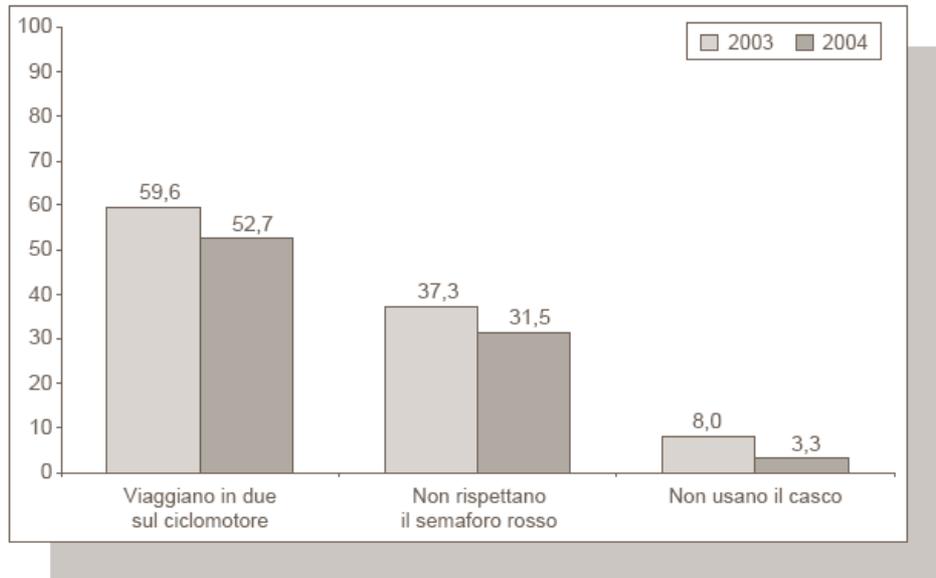
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2005

Tav. 3 - La vulnerabilità dei giovani utenti della strada in sintesi

Alto livello di motorizzazione	Il 54,7% dei giovani usa il motorino (il mezzo motorizzato più usato). In Italia circolano 6,1 milioni di ciclomotori (50 cc) e 4 milioni di scooter e motocicli.
Alto livello di incidentalità	308 sono i minori morti in incidenti stradali nel 2004 (-3,8% rispetto al 2003): - di cui 129 (il 41,9%) alla guida delle "due ruote" (stesso numero del 2003). 28.242 sono i minori feriti in incidenti stradali nel 2004 (-4,3% rispetto al 2003). Il 17,1% dei giovani ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi. Il 15,5% ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi alla guida o a bordo, come passeggero, delle due ruote. Il 23,9% dei giovani che utilizzano regolarmente moto, scooter e motorini ha avuto almeno un incidente negli ultimi 12 mesi (uno su quattro).
Elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati	Per consuetudine e bassa probabilità di essere sanzionato: - il 31,5% percorre in motorino un incrocio con il semaforo rosso. Per sottovalutazione del rischio: - il 3,3% non usa mai il casco, il 18,7% lo indossa solo per paura delle multe; - il 13,2% non usa mai le cinture di sicurezza in auto, il 12,2% le allaccia solo perché obbligato dai genitori. Per motivazioni "relazionali" e tolleranza delle autorità: - il 52,7% viaggia in due sul motorino (il 79,9% al Sud).
Scarsa comprensione delle norme del Codice della strada	Il 50,7% non comprende/interpreta correttamente il Codice. Il 46,3% non capisce il significato di tutti i segnali stradali.
Diminuiscono i comportamenti più a rischio (confronto 2003-2004)	Diminuiscono: - i giovani che non usano il casco dall'8% al 3,3% (al Sud dal 22,3% al 7%); - che passano con il rosso dal 37,3% al 31,5%; - che circolano in due sul motorino dal 59,6% al 52,7%.
Cresce il ruolo della scuola nell'educazione stradale	Gli studenti che lamentano l'assenza dell'educazione stradale si riducono dall'83,5% (2002) al 69,5% (2003) al 51,2% (2004). Gli studenti soddisfatti della formazione aumentano dal 9,6% (2002) al 18,6% (2003) al 39,6% (2004).

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2004

Fig. 12 - Le violazioni più pericolose dei giovani sul ciclomotore, 2003-2004 (val. %)



Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2004

Tab. 28 - Ritieni che il corso per il "patentino" che hai frequentato ti sarà utile per diventare un buon utente della strada? (val. %)

Modalità di risposta	val. %
Molto	27,5
Abbastanza	55,4
Poco	10,6
Per niente	6,5
Totale	100,0

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2004