



# **Autobus, smart mobility e sostenibilità: un'indagine diretta sull'opinione dei cittadini**

***Rapporto finale***

**Roma, 1 dicembre 2017**

# SOMMARIO

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

# Le premesse dell'indagine: l'autobus e la *smart&sustainable mobility*

*L'autobus è un mezzo di trasporto **ecologico, economico, sicuro, flessibile e confortevole**. Offre, in sintesi, una soluzione di spostamento che risponde pienamente ai parametri di identificazione della mobilità sostenibile e smart che tutti gli indirizzi nazionali e internazionali di politica dei trasporti raccomandano di promuovere.*



Questa affermazione può essere dimostrata da **confronti oggettivi e misurabili tra i diversi vettori di trasporto, sia individuali che collettivi**. In particolare, **rispetto a quello in automobile il viaggio in autobus è molto più economico, è molto meno inquinante, è più sicuro**; e i benefici sulla congestione da traffico (occupazione di spazio per passeggero) sono di tutta evidenza.

**Quanto alla flessibilità e al comfort, i due fattori su cui intuitivamente l'autobus potrebbe scontare un minor livello di competitività rispetto all'auto, il miglioramento dell'offerta registrato negli ultimi anni dal trasporto in autobus, in particolare sulla lunga percorrenza, è tangibile**: elevati standard ecologici dei veicoli, riduzione totale della rumorosità, attenzione per il comfort a bordo (spazi disponibili, ergonomia, ecc.) e la cura del viaggiatore (accesso internet, servizi al cliente ecc.). L'autobus inoltre è facilmente accessibile e offre **una copertura capillare di destinazioni finali raggiunte** molto più vicina al modello *door-to-door* del mezzo individuale (auto, moto bici) che al modello necessariamente più rigido del trasporto ferroviario o, ancor di più, di quello aereo.

# I punti di forza dell'autobus



**Efficienza:** capillarità dei servizi e capacità di fungere da “cerniera” rispetto ad altre modalità di trasporto (treno, aereo, ecc.)



**Accessibilità:** elevata flessibilità dei servizi e capacità di adattamento alla domanda



**Economicità:** ridotti costi del servizio per passeggero (il bus non necessita di costi di struttura dedicata), che consentono l'applicazione all'utenza di prezzi contenuti

**Contributo alla  
mobilità delle fasce  
svantaggiate**



**Ambiente:** un bus di medie dimensioni sostituisce il traffico di 30 vetture con effetti positivi su inquinamento e decongestione del traffico



**Sicurezza:** il bus è percepito come mezzo di trasporto sicuro. I dati della Commissione Europea lo confermano: la mortalità è 3 volte inferiore a quella dei treni e 30 volte a quella delle automobili

## **Gli obiettivi dell'indagine: misurare la percezione dei cittadini sui punti di forza «sostenibili» dell'autobus di lunga percorrenza (1/2)**

Gli oggettivi punti di forza dell'autobus di lunga percorrenza da un punto di vista della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, insieme ad uno sviluppo progressivo dei profili *smart* dell'offerta (service digitale per informazioni, ticketing ecc., integrazioni modali, servizi a terra e a bordo di customer care, e così via) sembrano **non essersi tradotti fino ad ora in un miglioramento altrettanto forte dell'opinione generale dei cittadini su questa modalità di trasporto.**

Al contrario, **nell'immaginario collettivo di quote significative di popolazione, l'autobus e il pullman restano mezzi di trasporto di «retroguardia».** Una modalità poco moderna e poco appetibile per spostarsi, certamente economica e quindi imprescindibile per molti, ma con problemi di vario tipo: viaggi scomodi e lunghi, poco sicuri, mal frequentati, con sistemi di accesso tradizionali e vetusti (anche esteticamente pensando a biglietterie e autostazioni).

In particolare è **il confronto con gli altri mezzi di trasporto pubblici,** il treno dell'alta velocità o l'aereo a cui si associano la centralità urbana, la bellezza e il respiro delle nuove stazioni ferroviarie o gli aeroporti-cittadella sempre più estesi e multiservizio, **ad accentuare la fittizia debolezza di immagine dell'autobus.**

## **Gli obiettivi dell'indagine: misurare la percezione dei cittadini sui punti di forza «sostenibili» dell'autobus di lunga percorrenza (2/2)**

L'indagine realizzata muove dunque da questa cornice di riferimento e si è posta **l'obiettivo di fondo di raccogliere le opinioni dei cittadini**, sia utenti che non utenti dell'autobus di lunga percorrenza, **in relazione alle diverse dimensioni della sostenibilità e della *smartness* del trasporto.**

Si è trattato in sostanza di rilevare e descrivere la percezione della collettività su alcuni dei fattori riconosciuti come punti di forza dell'autobus - sui quali peraltro molte aziende del settore stanno investendo in maniera significativa - per **misurare il gap ancora da colmare tra le politiche di miglioramento in attuazione e il livello di appeal che proprio su questi punti qualificanti dell'offerta di servizi l'autobus è in grado di esercitare.**

Dai risultati di questo esercizio di misurazione ne derivano conseguenze (potenzialmente) significative in chiave sia di **ulteriore rafforzamento o di riorientamento degli investimenti sulla qualità del servizio**, sia anche di **strategie di comunicazione e di riequilibrio di immagine** presso la collettività, in particolare verso le fasce di popolazione che non utilizzano l'autobus di lunga percorrenza o lo utilizzano saltuariamente. Va da sé, infine, che attorno ad un marketing più efficace su questi temi si gioca una **prospettiva di incremento della quota di mercato** del settore e quindi di sviluppo del business delle aziende che vi operano.

# I contenuti e la metodologia dell'indagine

L'indagine sui cittadini è stata realizzata attraverso la somministrazione ad un campione di cittadini di un **questionario** sui seguenti aspetti:

- ❑ la **frequenza d'uso** dei diversi mezzi di trasporto e del pullman nello specifico
- ❑ l'opinione rispetto al **posizionamento del pullman in termini di impatto ambientale, sicurezza, economicità, comfort, facilità d'uso**
- ❑ la valutazione specifica sul **tema della sicurezza** (percezione rispetto al passato, sicurezza a bordo, rischio attentati, rischio incidentalità)
- ❑ Il **confronto** sui medesimi aspetti con altri mezzi di trasporto potenzialmente competitor: **l'auto, il treno** (senza distinzione fra treni locali e alta velocità) **e l'aereo**

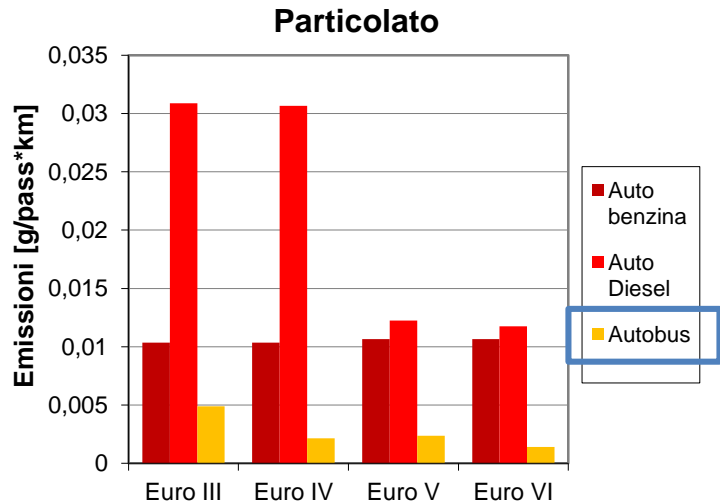
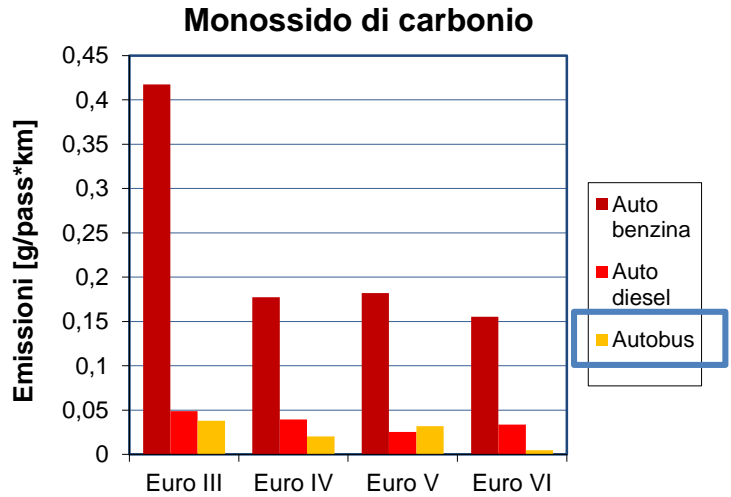
L'indagine è stata realizzata nei mesi di **settembre-ottobre 2017** per **via telefonica** con sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing) e CAMI (Computer Assisted Mobile Interviewing) e ha interessato **un campione di 807 individui sul territorio nazionale** distribuito proporzionalmente per genere, classi di età e ripartizione territoriale di residenza. L'errore statistico stimato con un livello di confidenza del 95% e sulla base delle consuete ipotesi di normalità, è pari al 3,4% sul totale nazionale.

# **SOMMARIO**

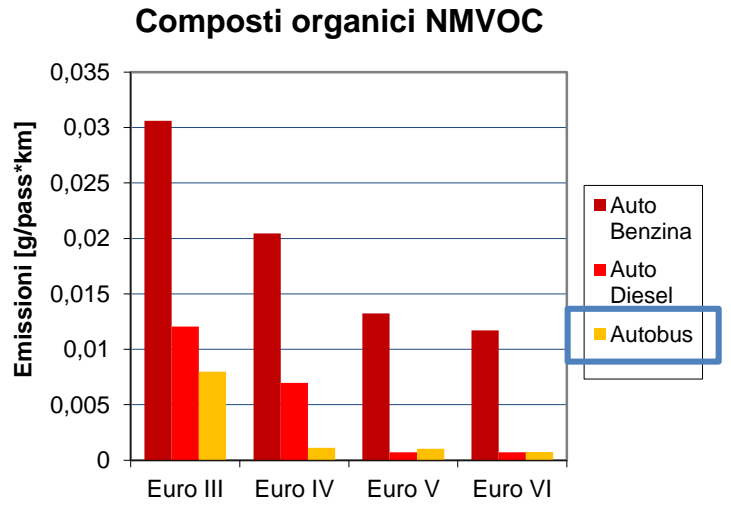
- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**



# L'autobus inquina molto meno dell'auto (effetti a scala locale)



Fonte: Anav, 2017



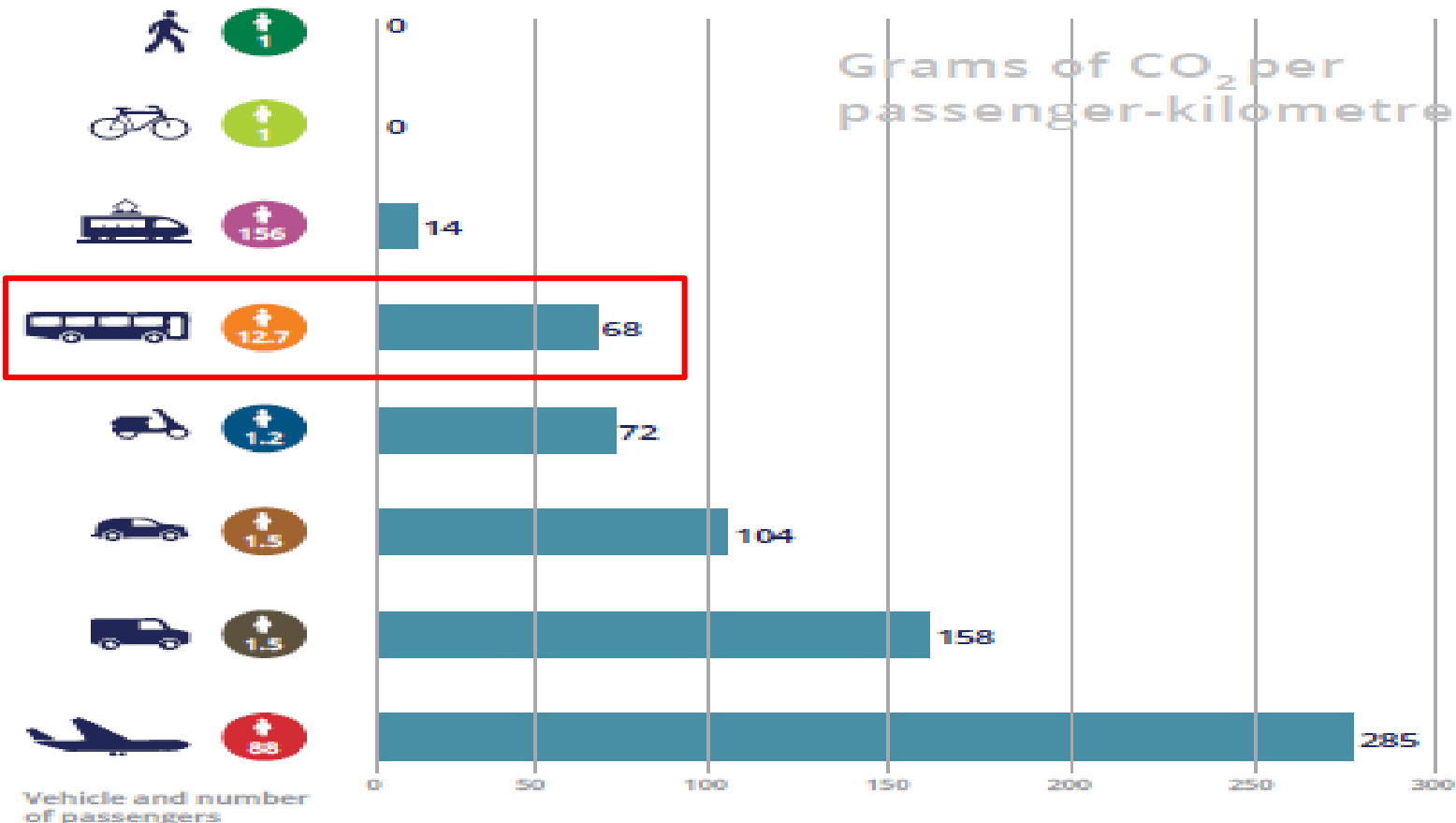
Considerata la capienza e i coefficienti di riempimento medi, il bus è il mezzo di trasporto su strada con minori emissioni nocive per passeggero, sia che si parli di gas responsabili del **cambiamento climatico** planetario (CO<sub>2</sub>), sia in riferimento agli inquinanti con **effetti a scala locale** (polveri fini, ossidi di azoto, composti organici).

# ...ed emette meno CO2 (effetti globali) nel confronto con altri sistemi di trasporto motorizzati



*Il basso impatto ambientale è quindi un oggettivo punto di forza dell'autobus*

### Emissioni CO2: vari modi di trasporto



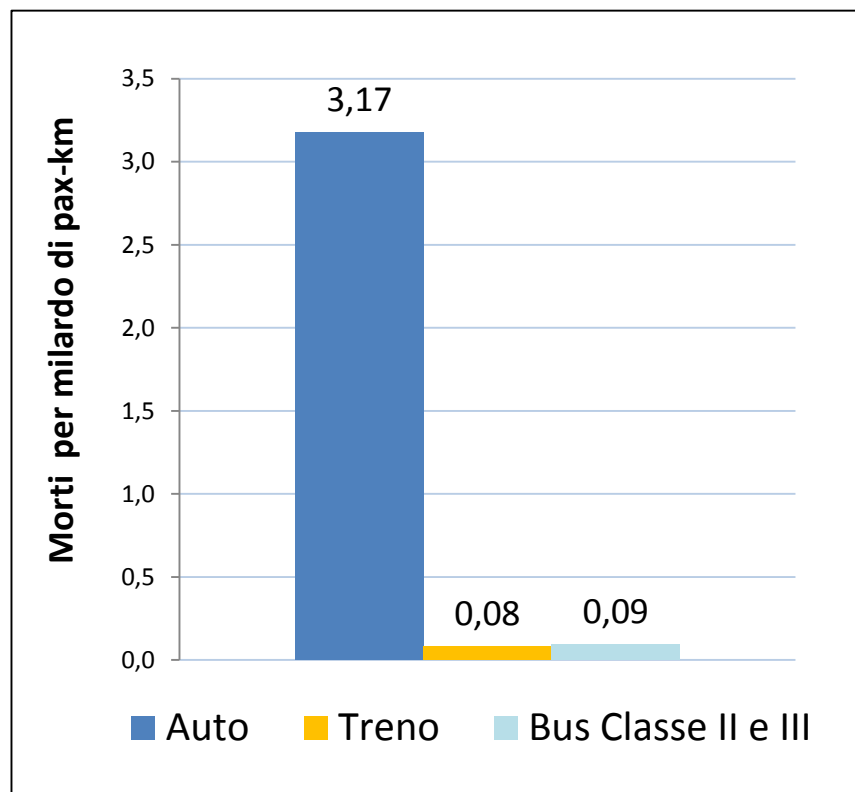
Fonte: European Environment Agency (EEA), 2016

# La sicurezza è un altro oggettivo punto di forza dell'autobus

L'autobus è un mezzo di trasporto **affidabile e tra i meno pericolosi**. Infatti, considerando i **morti in incidenti per pax-km**:

- un viaggio su un bus da turismo è **40 volte più sicuro di quello in auto** e circa 300 volte di uno effettuato con motociclo o ciclomotore
- l'autobus ha un livello di mortalità **paragonabile a quello del treno**, sistema di trasporto noto per i suoi elevati standard di sicurezza

## Indici di mortalità dei mezzi di trasporto

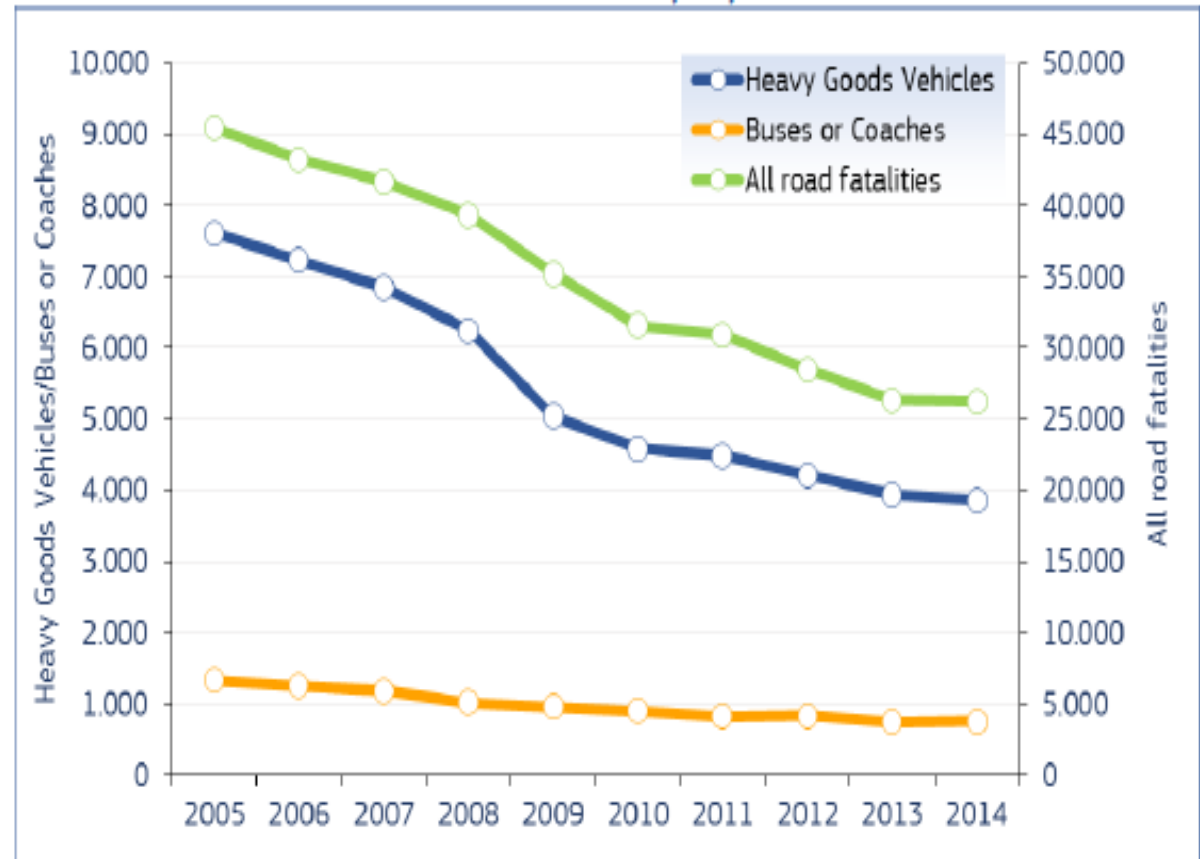


Fonte: elaborazioni ANAV su dati Aci-Istat 2009-2014

# Il trend decrescente dei decessi negli incidenti con bus/pullman

In UE i morti in incidenti che coinvolgono autobus sono diminuiti di quasi il 50% nel periodo 2005-2014: **solo il 3% dei decessi totali su strada è avvenuto durante viaggi in autobus.** L'Italia è tra i Paesi «virtuosi»: con 1,0 morti per mln di abitanti (media UE di 1,5), l'Italia si posiziona su un gradino intermedio tra Inghilterra e Spagna (1,2) da un lato, Germania e Francia (0,9) dall'altro.

## Vittime di incidenti stradali nella UE (2005-2014)



Fonte: CARE database, European Commission, 2016

# SOMMARIO

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

# Un quadro nell'insieme positivo, ma con alcune zone d'ombra (1/2)

In sintesi, l'indagine ha evidenziato i seguenti risultati principali:

- ❑ **complessivamente l'autobus a lunga percorrenza è percepito come mezzo di trasporto sostenibile e *smart*, nell'accezione ampia dei termini** (ecologico, che riduce il traffico, sicuro, economico, flessibile, di facile uso); l'immagine stereotipata a cui sopra si accennava, ovvero di un mezzo tradizionale, poco sicuro, scomodo, che si prende solo per necessità economica, sembra in verità lontana dall'opinione media dei cittadini
- ❑ il dato medio positivo va tuttavia interpretato con **cautela** alla luce di **tre chiavi di lettura**;
  - ✓ la prima è quella del **confronto con gli altri mezzi di trasporto collettivo** che a loro volta ricevono valutazioni positive sulla sostenibilità in misura superiore all'autobus, con articolazioni diverse; nello specifico il treno, anche per effetto della componente alta velocità, è percepito come leader nella sicurezza da incidenti e nell'impatto ambientale, mentre l'aereo è percepito come il mezzo collettivo più sicuro per la sicurezza da furti e molestia, nonché più comodo e confortevole; **all'autobus resta la palma del vettore collettivo ritenuto più economico**
  - ✓ la seconda è quella dei **divari rilevanti**, seppure sempre in territorio positivo, **tra i diversi fattori** sottoposti a valutazione: i riscontri per l'autobus di lunga percorrenza sono infatti ben superiori ai valori mediani sulle dimensioni del costo, della sicurezza, della facilità d'uso e dell'impatto sul traffico (risultato non scontato se si pensa all'idea diffusa del pullman come «bisonte della strada» soprattutto quando circola nelle aree urbane), mentre sono **più modestamente positivi per la dimensione ecologica e per il comfort**

## Un quadro nell'insieme positivo, ma con alcune zone d'ombra (2/2)

- ❑ *(il dato medio positivo va tuttavia interpretato con cautela alla luce di tre chiavi di lettura):*
  - ✓ la terza chiave di lettura, infine, riguarda la **segmentazione** delle opinioni **per profili socioanagrafici** della popolazione; da questa analisi più fine risulta evidente che gli **apprezzamenti** per il pullman sui temi proposti si concentrano soprattutto sulle **fasce di età mature e senior, su chi ha minore livello di istruzione** e, con meno nettezza, sugli uomini, mentre i segmenti dei **giovani e ad alta istruzione**, oltre alla donne per il tema specifico della sicurezza - ovvero i segmenti più dinamici della domanda di mobilità - appaiono **più critici** sulle performance di sostenibilità e di smartness dell'autobus a lunga percorrenza
- ❑ **il giudizio specifico sulla sicurezza è superato a pieni voti, guardando alle diverse dimensioni indagate: rischio furti e molestie, rischio attentati, rischio incidenti.** E anche nel confronto con il passato recente (retrospettiva di 3/4 anni) la percezione maggioritaria è che la sicurezza del viaggio in autobus sia aumentata o rimasta uguale. Anche in questo caso il risultato non era scontato, se si considerano il forte impatto mediatico degli incidenti stradali provocati dai pullman e l'insicurezza diffusa della collettività in relazione al rischio terrorismo
- ❑ infine, rispetto ai cluster di utenza del pullman sorprende che **chi usa il mezzo occasionalmente tenda ad esprimere valutazioni più positive**, sia rispetto all'area della non utenza (come ci si poteva attendere), sia tuttavia anche – seppure in misura inferiore – alle fasce di cittadini che utilizzano il pullman in modo più sistematico

# Spunti per le strategie di comunicazione e per le politiche di rafforzamento dei servizi

I risultati dell'indagine offrono possibili spunti di lavoro per le strategie di comunicazione e per un migliore orientamento degli investimenti aziendali e settoriali sui temi della sostenibilità.

In primo luogo, appare evidente che rispetto ad alcune dimensioni della mobilità sostenibile l'autobus a lunga percorrenza sconta, in generale e rispetto ad altri mezzi, **un gap rilevante tra realtà e percezione collettiva**. I temi dell'**impatto ambientale** e del **comfort di viaggio** sono i più rilevanti; su questi aspetti il miglioramento del viaggio in autobus, soprattutto nel segmento del gran turismo ma non solo, frutto degli investimenti fatti dalle aziende, è di tutta evidenza, ma **questi sforzi non si sono tradotti in un miglioramento altrettanto robusto dell'immagine del mezzo**. Probabilmente c'è bisogno di lavorare su entrambi i lati del problema: **ulteriore miglioramento del servizio e accelerazione del recupero di immagine in chiave comunicativa**. Anche sul fattore costo l'impressione è che la forbice percettiva a favore dell'autobus *versus* altri vettori collettivi e *versus* l'automobile, benchè chiaramente registrata dall'indagine, siano meno ampi di quanto, «conti alla mano», ci si sarebbe potuto attendere.

In secondo luogo, in ottica di marketing va posto il problema di **migliorare la percezione di sostenibilità dell'autobus in alcuni cluster di utenza (giovani, fasce istruite, donne in riferimento alla sicurezza) e nell'intera area della non utenza**. Si tratta in questo caso di costruire strategie focalizzate per segmenti di domanda talora molto dinamici e promettenti, che oggi si mostrano (relativamente) «freddi» verso l'autobus, e possono invece essere attratti.

Infine, è necessario pensare a **politiche di miglioramento del servizio per gli utenti fidelizzati (*frequent users*)** in particolare sugli aspetti del comfort di viaggio sul quale sembrano manifestare qualche disagio in più rispetto ad altri gruppi di passeggeri.

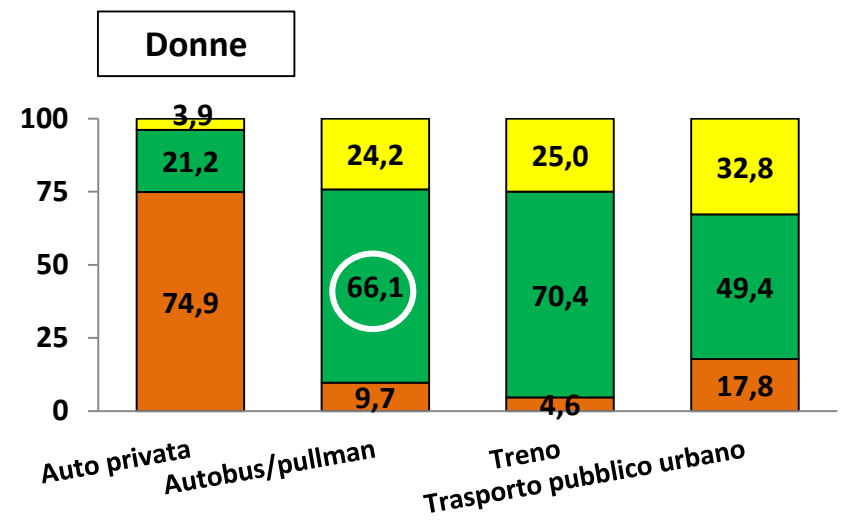
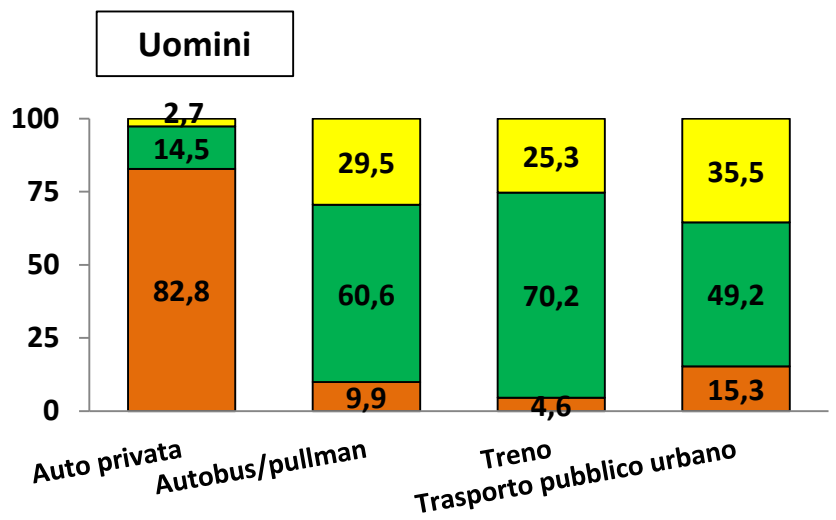
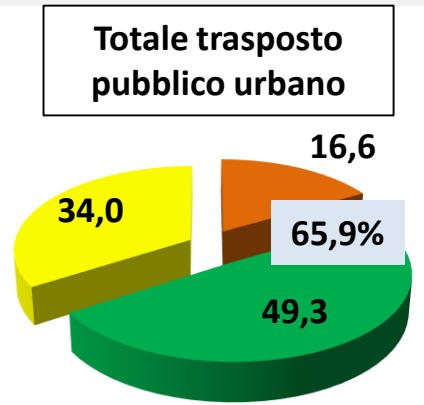
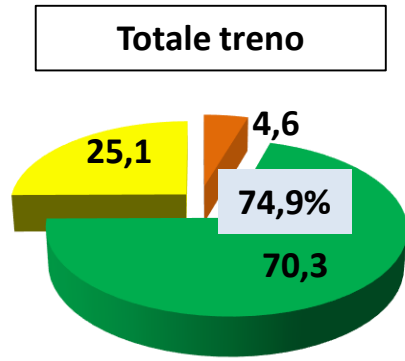
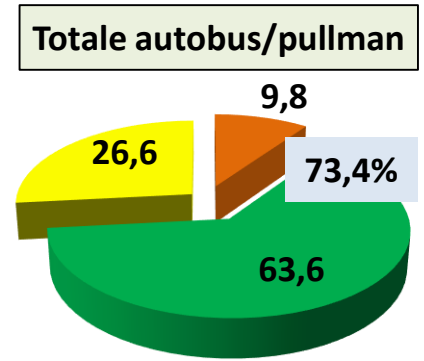
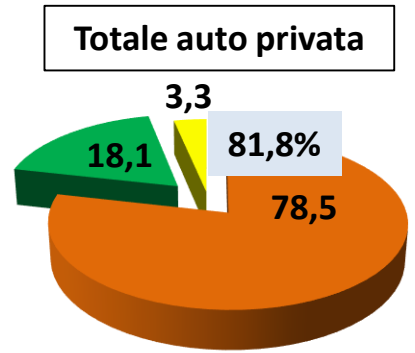


# SOMMARIO

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

# La frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto nell'ultimo anno (%)

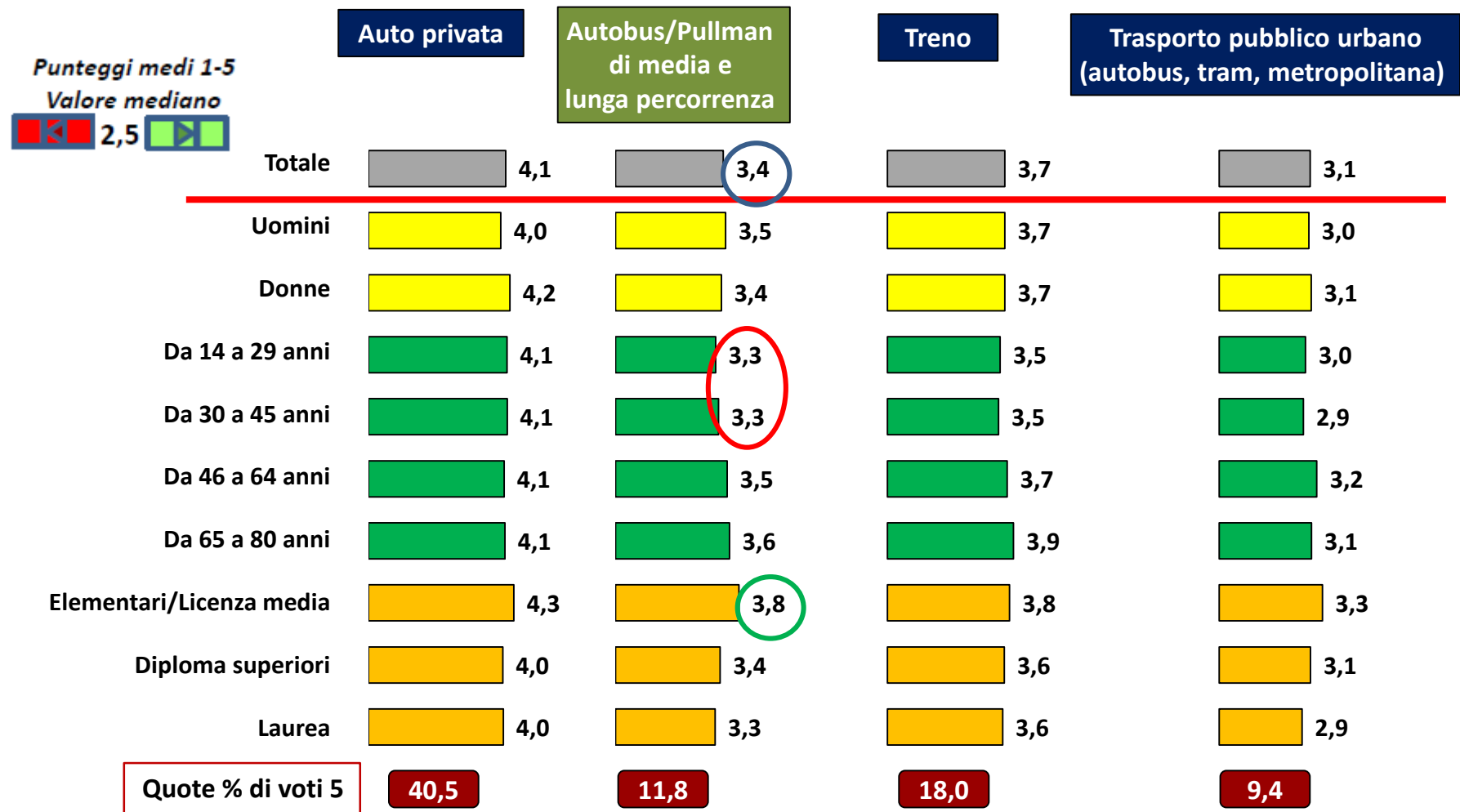
Quasi tre intervistati su quattro hanno dichiarato di aver utilizzato almeno qualche volta il pullman nell'ultimo anno. E' una frequenza d'uso simile a quella del treno e significativamente superiore a quella dei mezzi di trasporto pubblico urbani. La frequenza d'uso del pullman è prevalentemente non sistematica (max 1 o 2 volte a settimana per il 63,6% dei cittadini, come accade per gli altri mezzi di mobilità collettiva e a differenza invece dell'auto (quasi l'80% la usa almeno 3/4 volte a settimana). La frequenza d'uso (non sistematica) del pullman è maggiore tra le donne rispetto agli uomini.



- Sistematica (almeno 3/4 volte la settimana)
- Non sistematica (1/2 volte la settimana o più raramente)
- Mai utilizzato

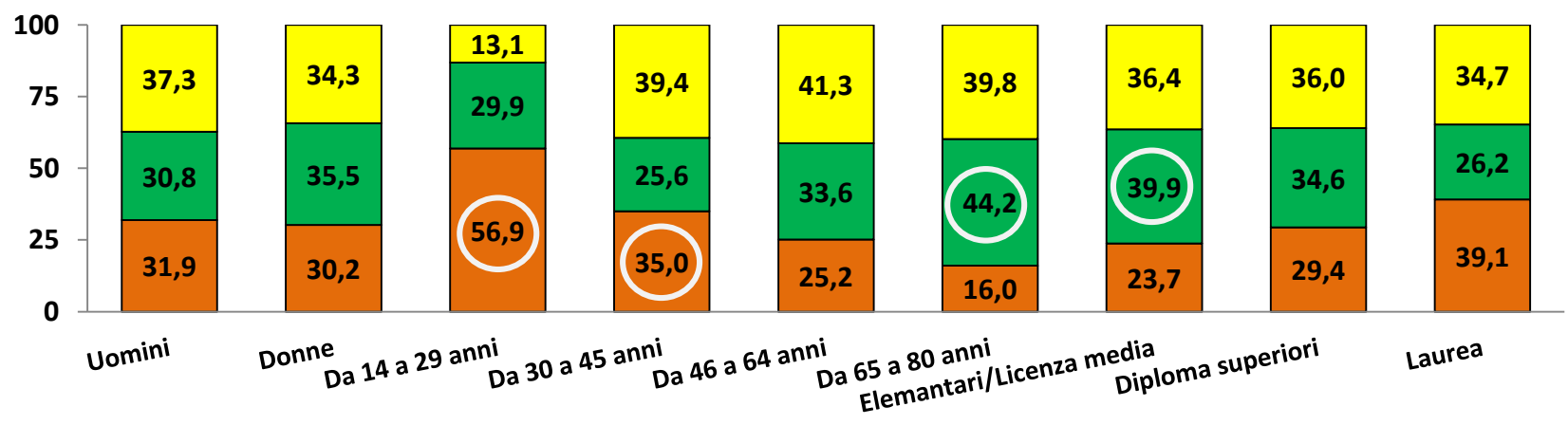
# Il grado di soddisfazione per i mezzi di trasporto utilizzati

Misurata in termini di comfort, rapidità, puntualità, sicurezza, economicità, la **soddisfazione degli utenti del pullman/autobus di lunga percorrenza si attesta ad un punteggio medio di 3,4 in una scala 1-5, valore intermedio tra gli altri mezzi pubblici valutati** (più basso del treno a 3,7, più alto dei vettori urbani a 3,1). Come ci si poteva attendere l'auto raccoglie il maggior gradimento dei cittadini con un punteggio medio pari a 4,1 (il 40% assegna il punteggio di eccellenza 5). Il pullman raccoglie un livello di soddisfazione **più alto tra gli uomini, le fasce di età mature o senior, i cittadini con minor istruzione**.



# Le motivazioni principali di spostamento con il pullman (%)

Le ragioni di utilizzo del pullman/autobus a lunga percorrenza sono piuttosto equilibrate tra le motivazioni tipiche dello spostamento pendolare (per lavoro o per studio) e le motivazioni occasionali legate al turismo e allo svago. Al nucleo delle motivazioni occasionali si aggiunge la quota rilevante di intervistati (35,7%) che dichiarano di usare il pullman molto raramente. Il gruppo del pendolarismo con pullman è significativamente più alto tra i giovani e giovanissimi (studenti evidentemente) e tra i laureati, mentre l'uso occasionale prevale nettamente tra gli over 65 e gli utenti con bassa istruzione.

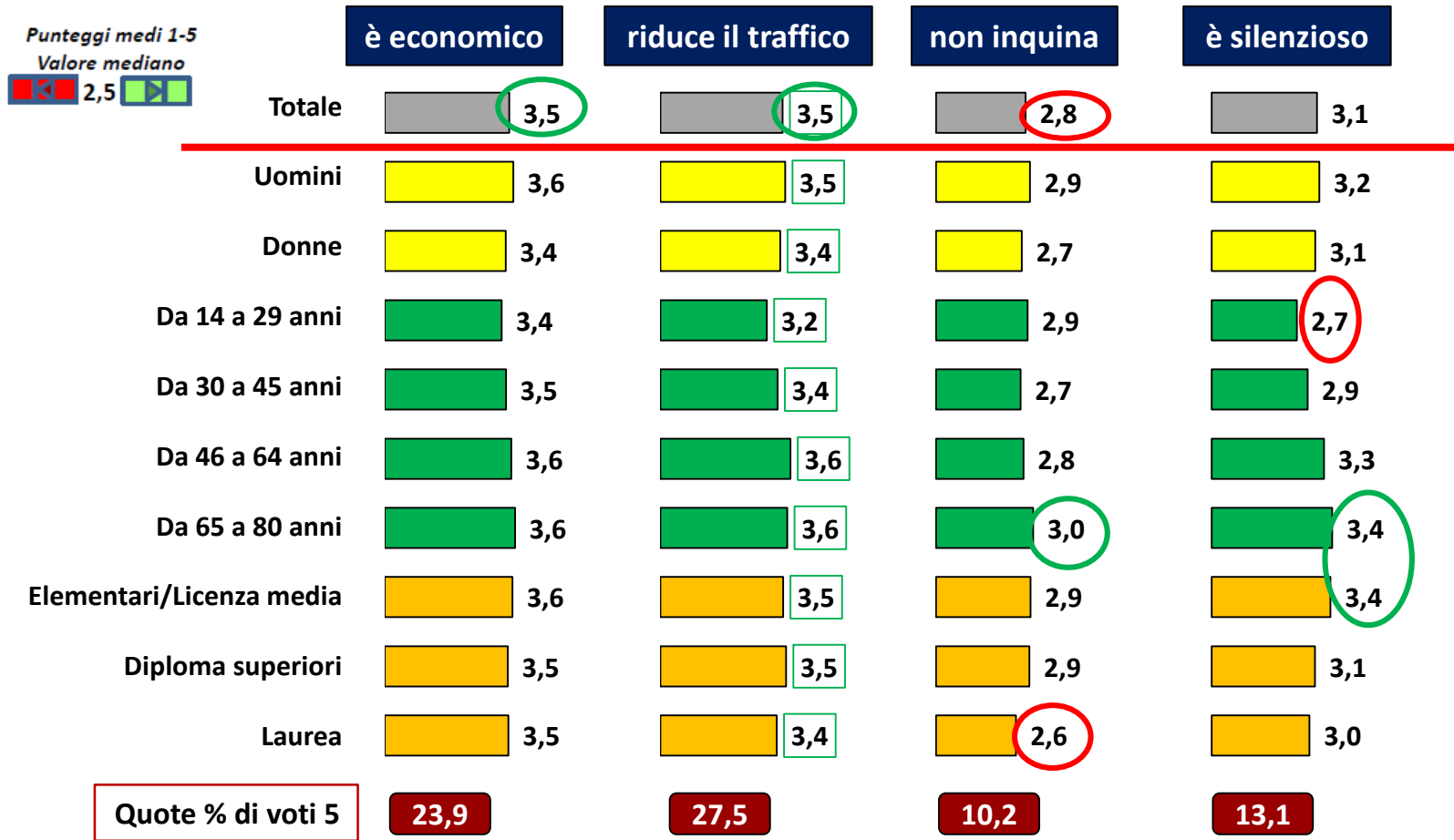


# SOMMARIO

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

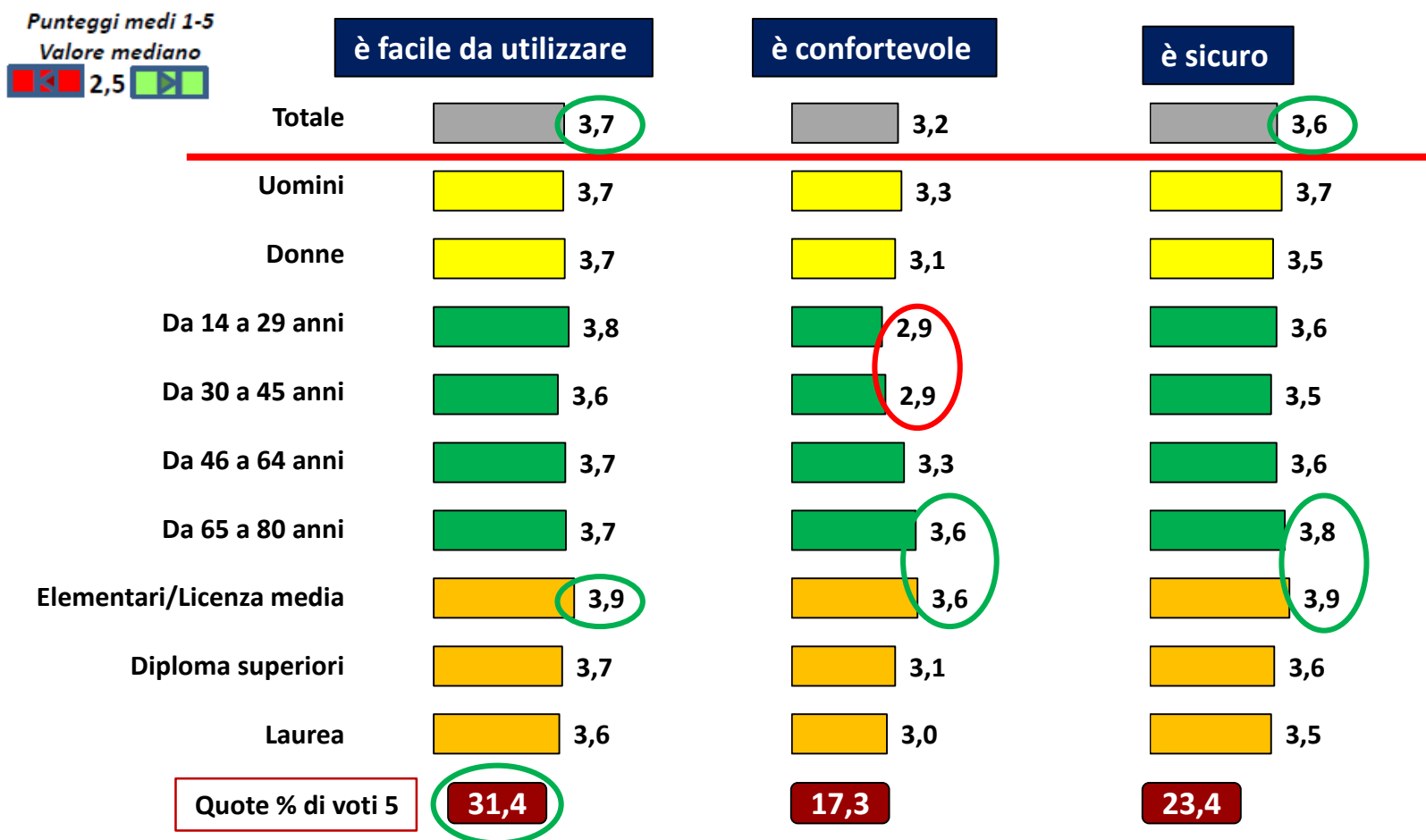
# La percezione del pullman rispetto all'economicità, alla congestione, all'inquinamento ambientale e acustico....

In una scala da 1 (più negativo) a 5 (più positivo), il pullman è percepito positivamente come mezzo di trasporto economico e che riduce la congestione stradale (entrambi i punteggi medi si attestano a 3,5 rispetto al valore mediano di 2,5). Ugualmente positiva la valutazione rispetto all'impatto inquinante, ma in misura molto meno marcata: 3,1 il punteggio medio sulla rumorosità, 2,8 rispetto alle emissioni. Rispetto al tema dell'inquinamento quindi la percezione generale dei cittadini sul pullman è ancora debole a confronto con la performance oggettiva del mezzo. Uomini e cittadini di età più alta in media esprimono giudizio più positivi sull'impatto «sostenibile» del pullman, mentre in particolare sull'inquinamento appaiono relativamente più critici laureati, donne e giovani.



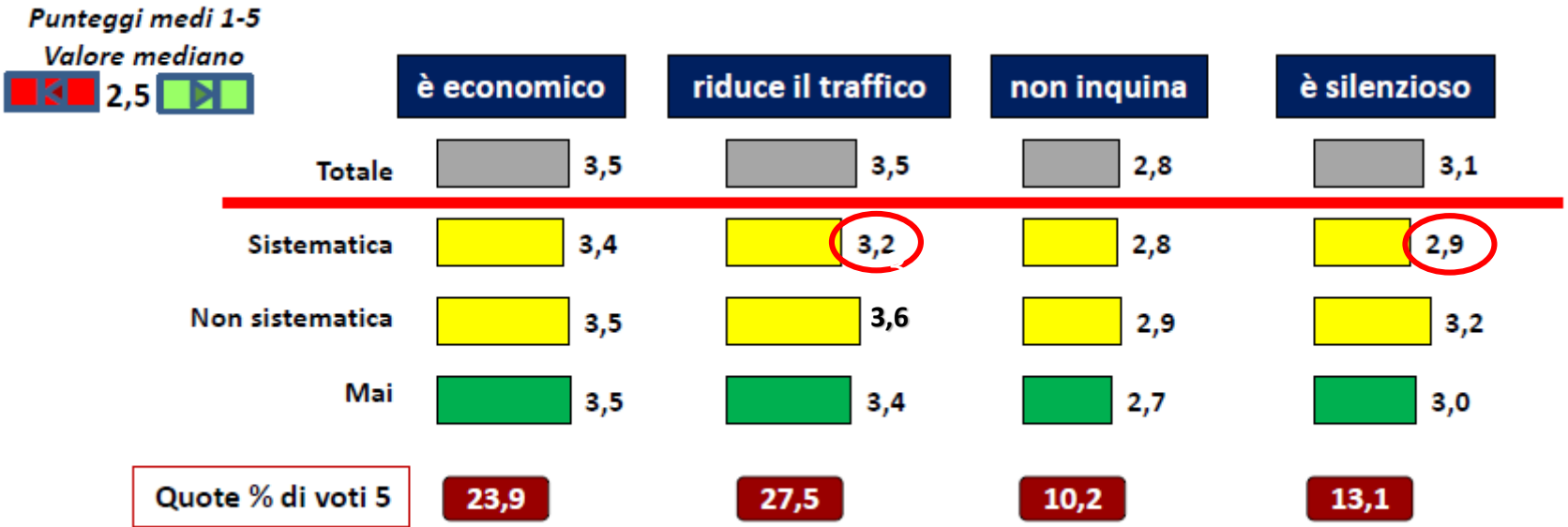
# ....e rispetto alla facilità d'uso, al comfort e alla sicurezza

**Soprattutto il pullman è un mezzo facile da utilizzare;** qui il punteggio medio sale a 3,7 (sempre in scala 1-5) con quasi un terzo degli intervistati che assegna il voto massimo 5. Interessante osservare che in questo caso i giovani tendono ad una valutazione lievemente più positiva. **Molto alta anche la percezione di sicurezza del pullman** con un livello medio attestato a 3,6 (e quasi il 25% di risposte sul punteggio massimo); la sicurezza considerato un punto di forza del pullman soprattutto dagli over 65 e da chi ha titoli di studio più bassi. Infine, il **comfort raccoglie giudizi un po' meno positivi**, ma sempre ben superiori (3,2) al valore mediano (2,5). E' un fattore di valutazione con discriminazione molto netta tra i segmenti con percezione più positiva (over 65 e bassa istruzione soprattutto) e quelli con percezione negativa (critiche soprattutto le fasce di età giovani).



# La segmentazione dei giudizi per frequenza d'uso (1): economicità, impatto sulla congestione, impatto ambientale

Guardando ai cluster di cittadini per frequenza d'uso del pullman emerge qualche differenza di giudizio sulla sostenibilità del mezzo, peraltro non così accentuata, fra i tre segmenti di riferimento: chi non utilizza, chi utilizza sistematicamente e chi utilizza occasionalmente. **Tra i fattori qui esaminati, ovvero economicità, impatto sulla congestione e impatto ambientale quello del costo raccoglie i giudizi più omogenei**, mentre qualche divario più apprezzabile si legge nei punteggi assegnati alla riduzione del traffico e alla silenziosità del pullman. Il dato interessante è che **i giudizi leggermente più positivi sono espressi dagli utenti non sistematici, in particolare sul tema ambientale, mentre gli utenti sistematici sembrano essere i meno entusiasti soprattutto guardando alle valutazioni sulla riduzione del traffico e sulla silenziosità**. Anche il cluster dei non utenti tende a collocare i propri giudizi leggermente sotto la media.

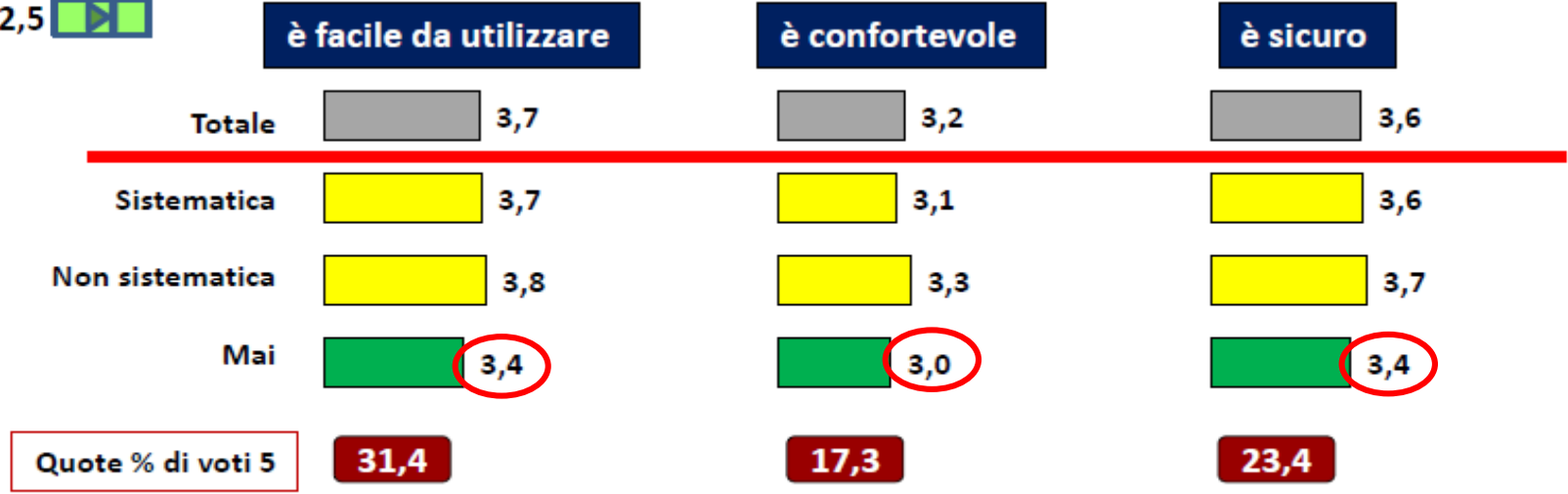




# La segmentazione dei giudizi per frequenza d'uso (2): facilità d'uso, comfort, sicurezza

Passando ora agli altri fattori di valutazione, ovvero **la facilità d'uso, il comfort e la sicurezza del pullman**, cambia decisamente il posizionamento dei tre cluster di utenza (non utenti, utenti sistematici, utenti occasionali). Infatti, **marcatamente sotto la media si attestano i giudizi dei non utenti**, soprattutto rispetto alla facilità d'uso (3,4 contro 3,7), mentre gli utenti sistematici tendono a riallinearsi alle medie generali. Chi usa il pullman più occasionalmente conferma invece giudizi più positivi rispetto agli altri due gruppi per tutti e tre i fattori sottoposti a valutazione.

Punteggi medi 1-5  
Valore mediano  
2,5

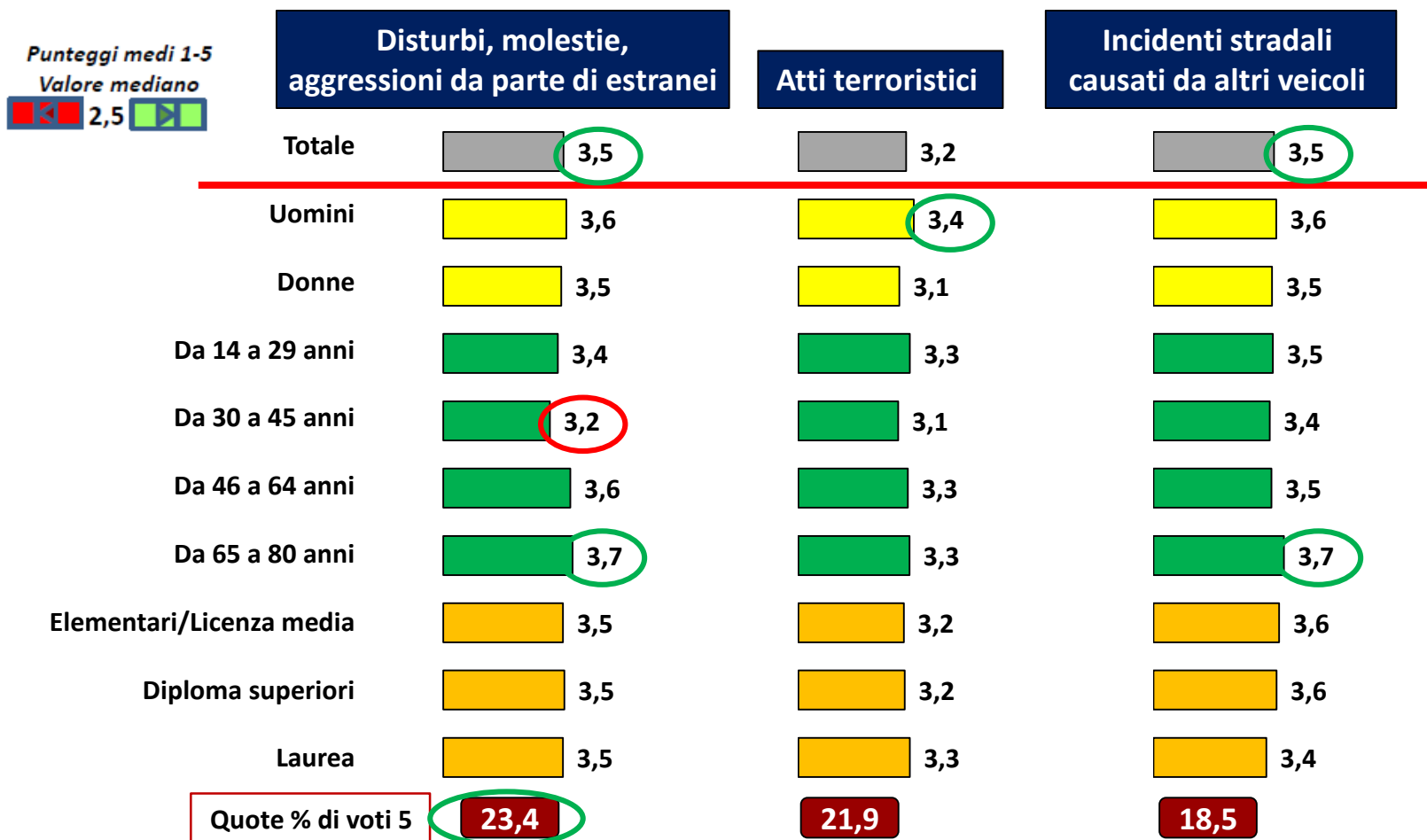


# **SOMMARIO**

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

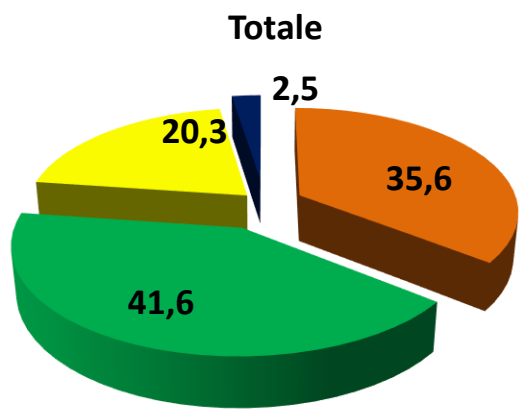
# La percezione della sicurezza (*safety e security*) nel viaggio in pullman

*L'autobus a lunga percorrenza è percepito dai cittadini come un mezzo di trasporto sicuro, guardando a tutte le diverse dimensioni implicate dal tema. Nei confronti del rischio di subire disturbi, molestie, aggressioni il livello medio di protezione percepita si attesta a 3,5 (sempre in scala 1-5; quasi un intervistato su 4 assegna il punteggio massimo 5), con una punta superiore a 3,7 tra gli over 65 e una punta inferiore a 3,2 nella fascia di età 30-45 anni. Nei confronti del pericolo di atti terroristici la valutazione scende a 3,2 (comunque ben superiore al valore mediano 2,5), più alta tra gli uomini (3,4) rispetto alle donne. Infine, il rischio di incidenti stradali causati da altri veicoli risposta la soglia di sicurezza percepita è di nuovo a 3,5, di nuovo più alta tra gli uomini e gli over 65.*



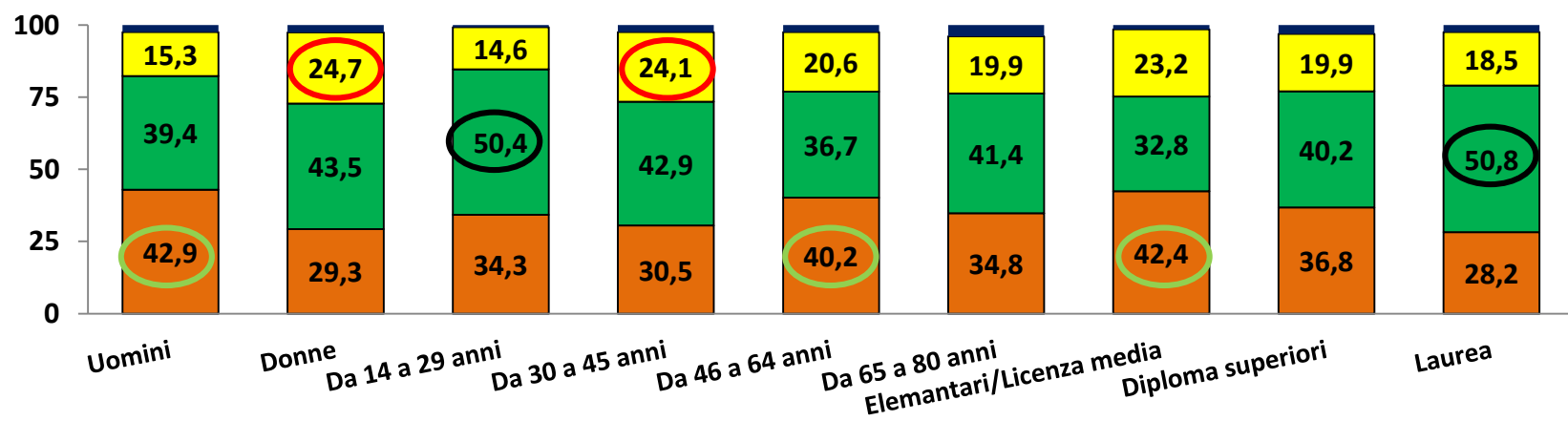
# La percezione dinamica della sicurezza nel viaggio in pullman (%)

Nel confronto temporale con un passato relativamente recente (3/4 anni fa) la maggior parte dei cittadini ritiene che complessivamente la sicurezza del viaggio in pullman sia rimasta uguale (41,6), ma la quota di chi percepisce un aumento della sicurezza è decisamente più alta di chi si sente meno sicuro (35,6% contro il 20,3%). Il miglioramento dei livelli di sicurezza è condiviso in proporzione maggiore (sopra al 40% dei rispondenti) dagli uomini, da chi ha tra 46 e 64 anni e da chi ha titolo di studio inferiore; viceversa la quota di chi valuta un peggioramento (mai comunque superiore ai livelli della percezione di miglioramento) è più alta tra le donne e tra i 30-45 anni. La fascia maggioritaria di chi non vede cambiamenti è infine più ampia tra i giovani e tra i laureati (in questi casi le percentuali di risposte superano di poco il 50%).



Secondo la sua percezione rispetto a 3/4 anni fa la sicurezza del viaggio in pullman è aumentata o diminuita? (val. %)

- Aumentata, molto aumentata
- Rimasta uguale
- Diminuita, molto diminuita
- Non utilizzavo in passato



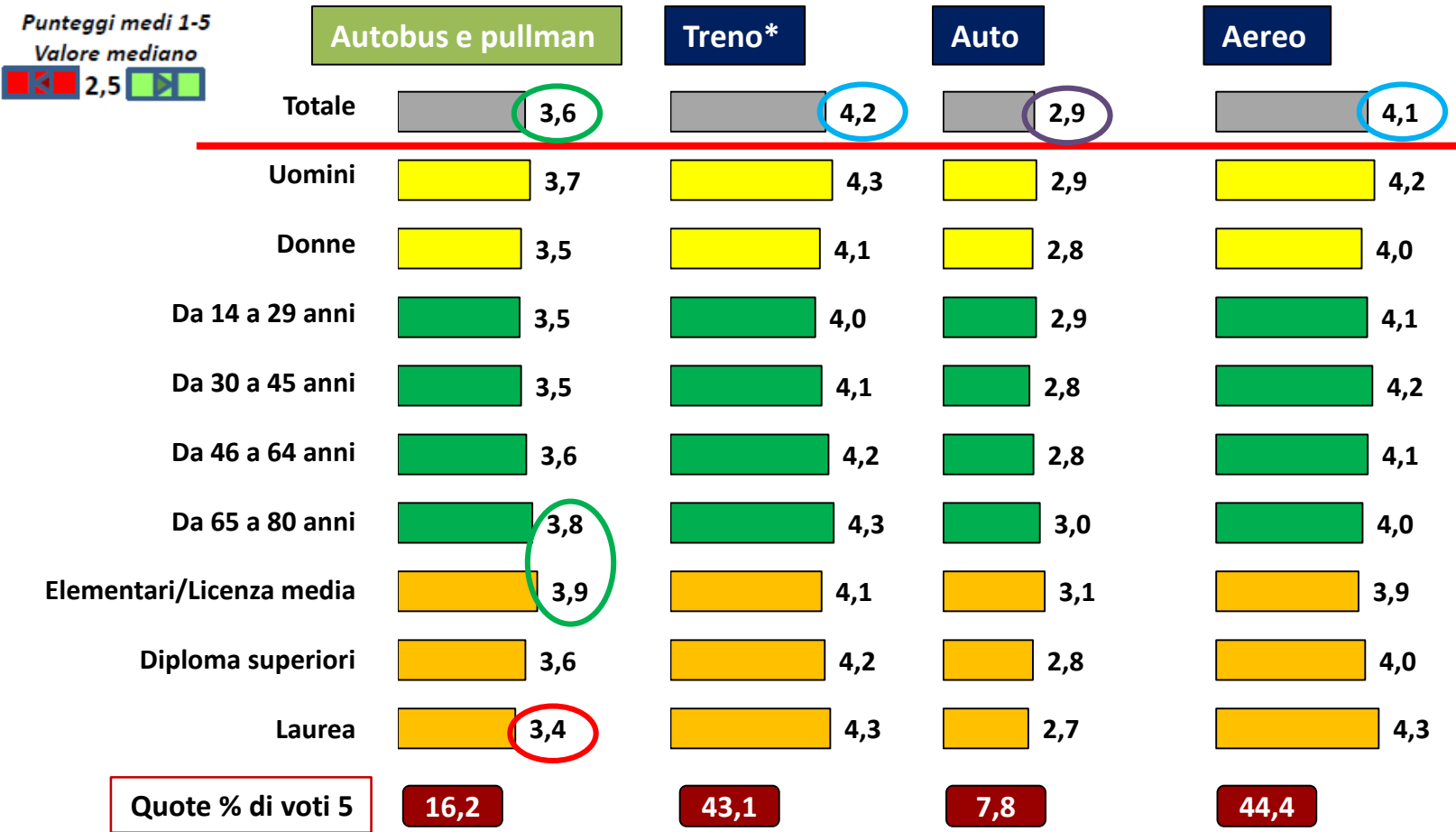
# **SOMMARIO**

- 1. Obiettivi, contenuti e metodologia dell'indagine**
- 2. I dati strutturali su impatto ambientale e incidentalità (per un inquadramento introduttivo)**
- 3. I risultati principali (sintesi)**
- 4. I comportamenti di mobilità degli intervistati**
- 5. La percezione dell'autobus/pullman come mezzo di trasporto sostenibile**
- 6. Il focus sulla sicurezza**
- 7. Il confronto con gli altri modi di trasporto**

# Il confronto sulla valutazione del rischio incidenti

*Il pericolo di incidentalità è valutato dai cittadini più basso per il treno (locale e lunga percorrenza) e per l'aereo rispetto ad autobus e pullman che in ogni caso mostrano un'eccellente livello di affidabilità (3,6 il punteggio medio). Molto distanziata dai mezzi collettivi rispetto al rischio percepito di subire incidenti è invece l'auto, con un punteggio di 2,9. Guardando ai segmenti socioanagrafici lo scarto di percezione di sicurezza tra autobus e treno si allarga tra i laureati mentre si restringe tra chi ha bassa istruzione; tra autobus e aereo invece si allarga nelle fasce centrali di età e di nuovo tra i laureati, mentre si conferma che il divario si restringe tra gli over 65 e, in questo caso fino ad annullarsi, tra i meno istruiti.*

**Pensando agli incidenti dei mezzi di trasporto, quali mezzi ritiene che siano più sicuri tra i seguenti?**  
(punteggi medi 1-5; 1 meno sicuro)

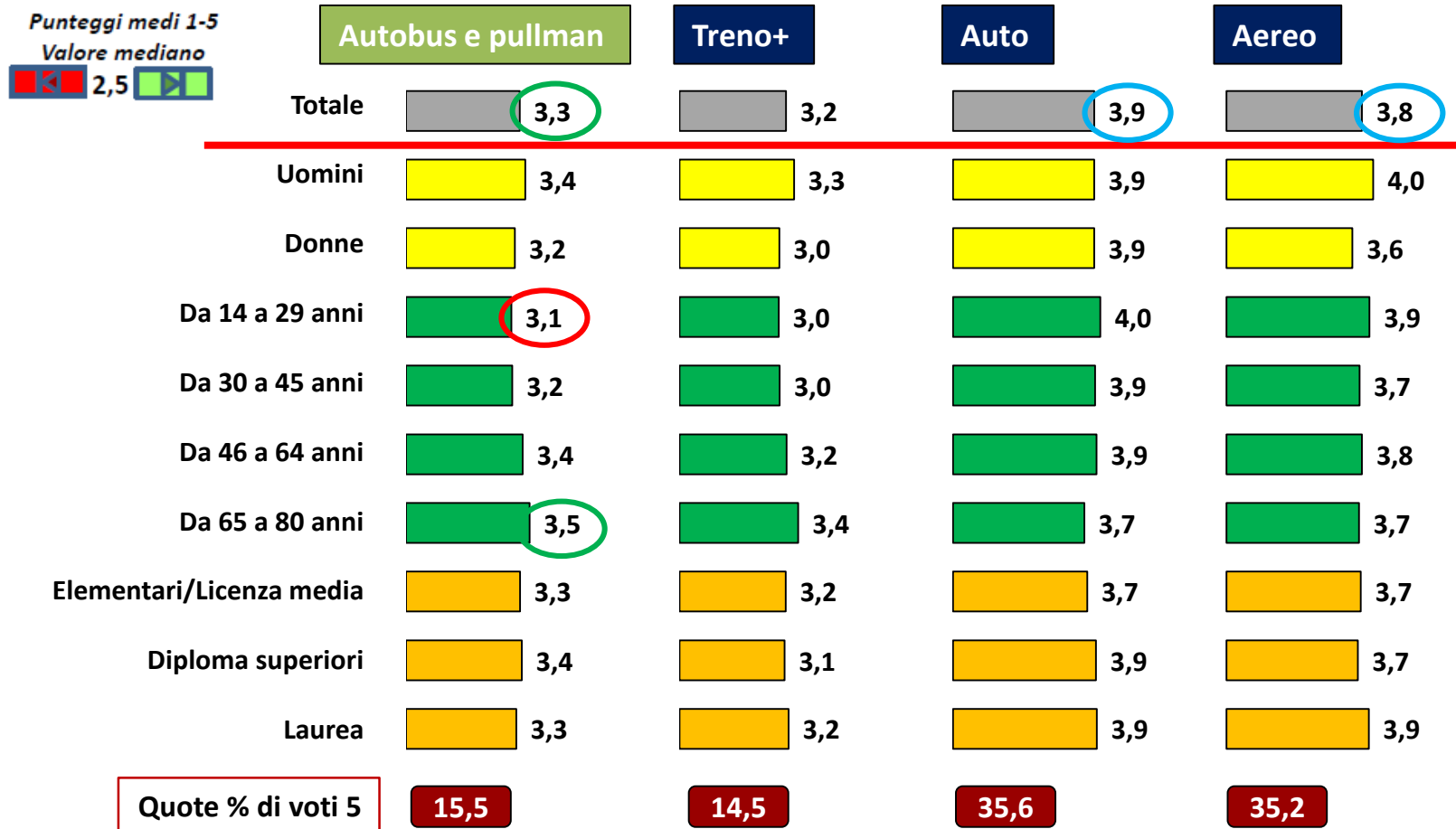


\*Locale e lunga percorrenza

# Il confronto sulla valutazione del rischio furti, vandalismi, attentati

Per ciò che riguarda invece la valutazione della sicurezza a bordo mezzo da furti, vandalismi, attentati, sale in posizione leader l'auto con un punteggio medio di 3,9, seguita a un passo dall'aereo (3,8). L'autobus raccoglie un livello di percezione rischio più alto, anche rispetto all'altra dimensione della sicurezza (incidentalità), pari a 3,3 leggermente superiore a quello del treno. La forbice sfavorevole tra autobus e auto si amplia soprattutto tra i giovani, mentre si riduce fortemente tra gli over 65; lo stesso accade per quella tra autobus e aereo.

Pensando alla **sicurezza a bordo** dei mezzi di trasporto (vandalismi, furti, attentati) quali mezzi ritiene che siano più sicuri tra i seguenti?

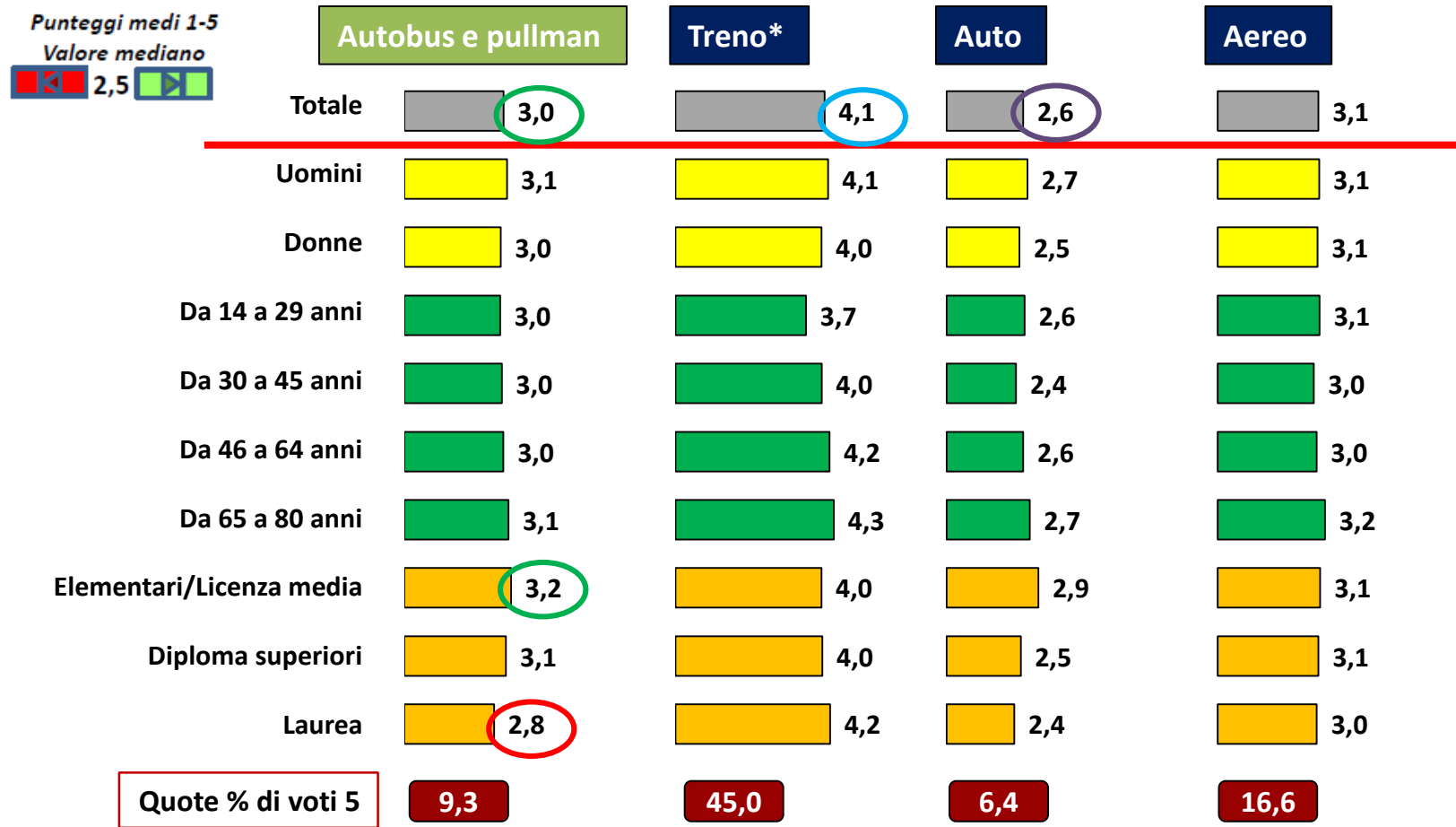


\*Locale e lunga percorrenza

# Il confronto sulla valutazione dell'impatto ambientale

*Sulla valutazione dell'impatto ambientale è il treno il mezzo di trasporto che raccoglie nettamente le indicazioni più positive. Il punteggio medio è 4,1 (quasi metà degli intervistati assegnano il voto massimo 5), mentre l'autobus si colloca a 3,0 grossomodo come l'aereo e sopra l'auto. Fasce di età più mature e laureati marcano il differenziale maggiore nel giudizio «ecologico» tra autobus e treno, mentre per i giovani il divario tende a ridursi. In generale, è questa una delle dimensioni della sostenibilità dove l'autobus e il pullman scontano a proprio svantaggio una percezione della collettività maggiormente distante (in negativo) dagli effettivi dati di fatto (l'autobus come si è visto in precedenza produce livelli molto bassi di emissioni inquinanti).*

**Pensando all'impatto ambientale** dei mezzi di trasporto, quali mezzi ritiene che siano meno inquinanti tra i seguenti?



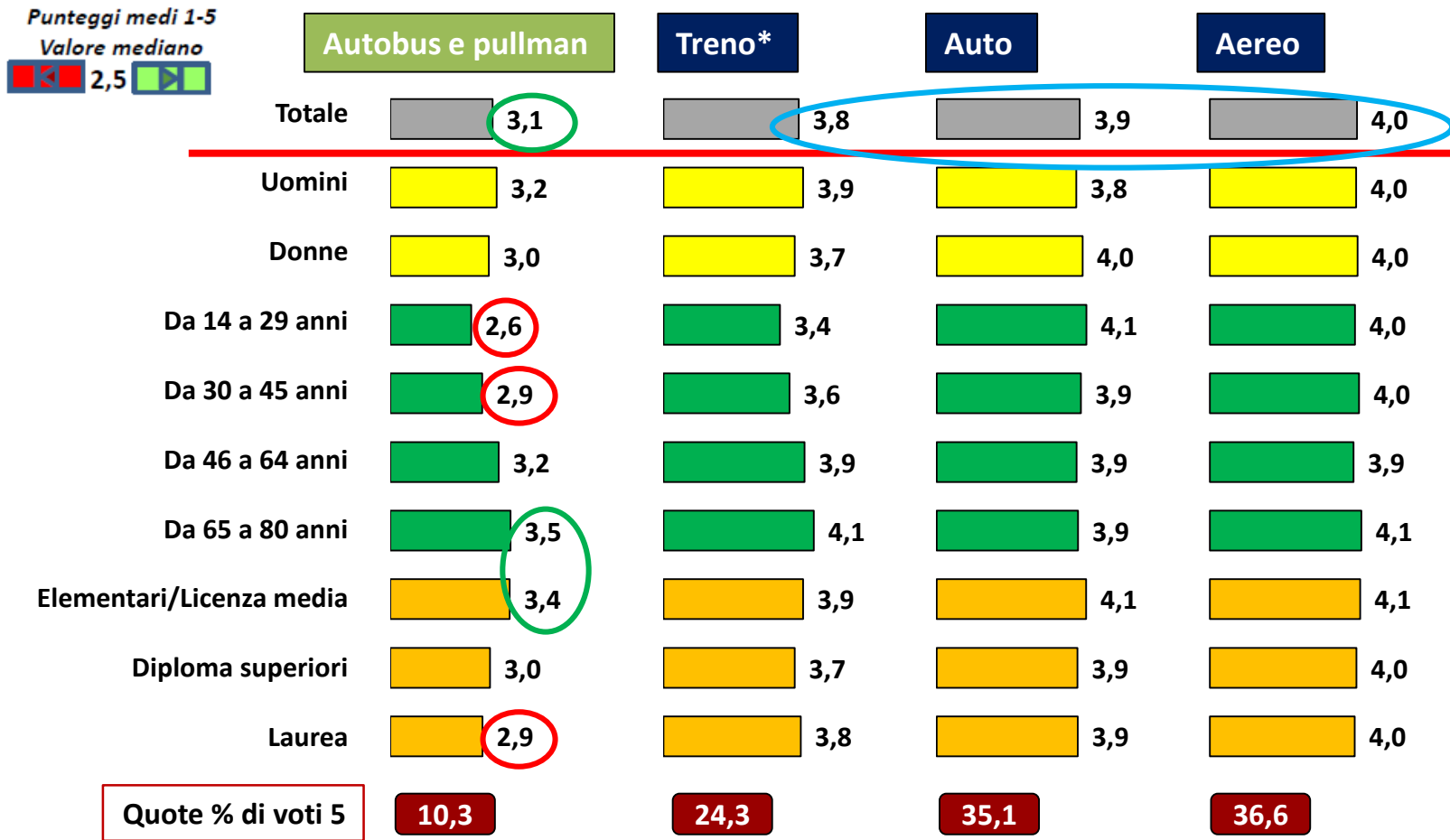
\*Locale e lunga percorrenza



# Il confronto sulla valutazione del comfort del viaggio

Anche per il comfort del viaggio le prestazioni riconosciute ad autobus e pullman sono inferiori, e in misura non trascurabile, rispetto agli altri mezzi di trasporto. Infatti il punteggio medio dell'autobus si ferma a 3,1, comunque sempre ben superiore alla soglia mediana (2,5), mentre treno, auto e aereo si attestano a livello 4 o poco sotto. Il dato in verità non è così sorprendente se si pensa da un lato a quanto l'uso dell'auto sia considerato – e sia oggettivamente in molti casi – «comodo», e dall'altro lato a quanto, anche presso l'ampia fetta dei non utenti, la percezione di comfort del treno sia trainata dal segmento dell'alta velocità e quella dell'aereo dall'idea di massima rapidità di spostamento.

Pensando al **comfort del viaggio in generale**, quali mezzi ritiene che siano più comodi e confortevoli?

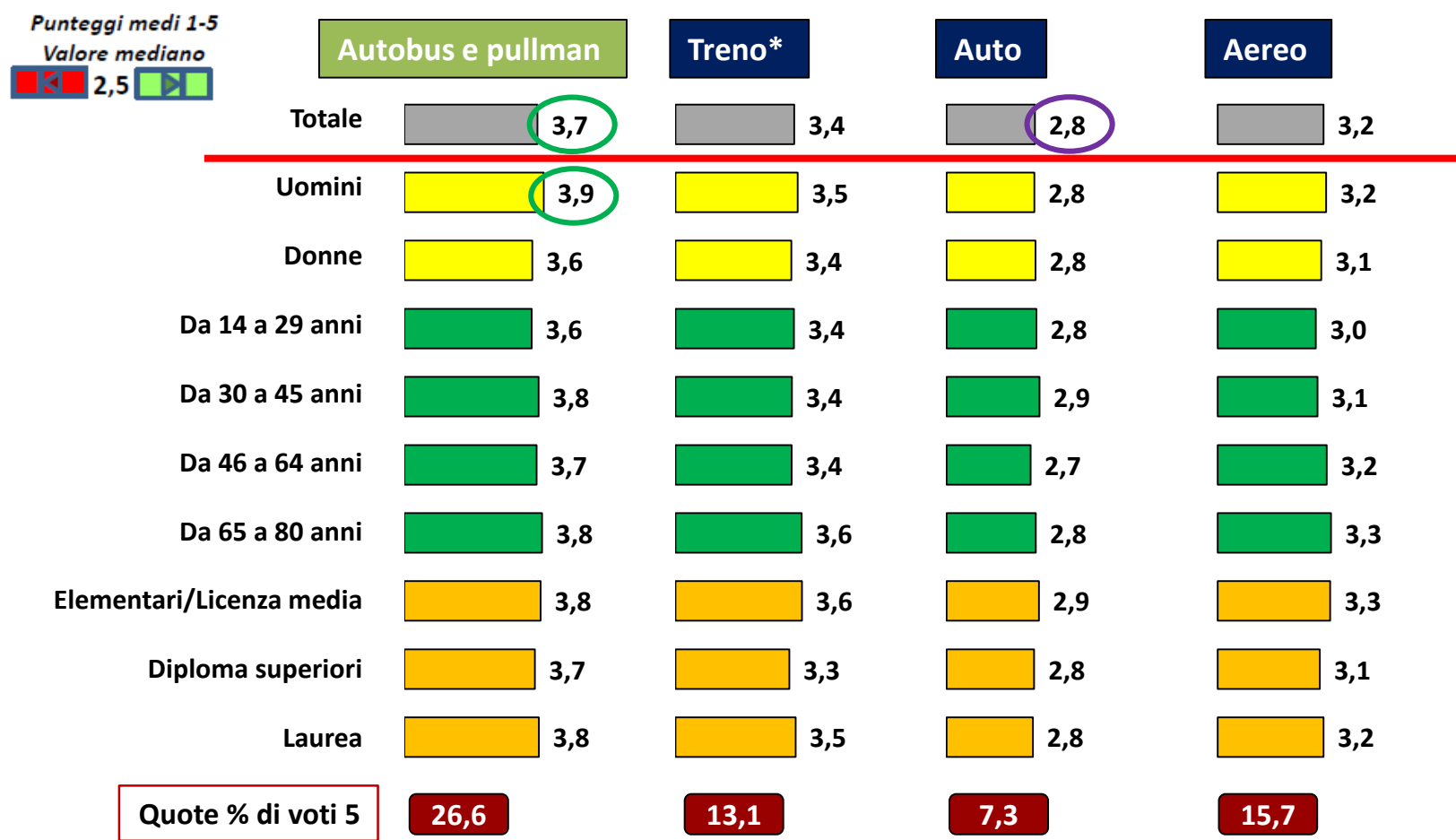


\*Locale e lunga percorrenza

# Il confronto sulla valutazione del costo del viaggio

Chiudendo le valutazioni comparate di sostenibilità tra i mezzi, il costo è invece percepito come un rilevante punto di forza di **autobus e pullman**. Il punteggio medio raggiunge il livello 3,7, con oltre un quarto degli intervistati che assegna il voto massimo 5. Più distanti tutti gli altri mezzi, in particolare l'auto si ferma a 2,8, un punteggio comunque superiore al valore mediano; in effetti la forbice di costo percepito tra viaggio in auto e viaggio in autobus sembra essere più contenuta rispetto ai risparmi oggettivi che il trasporto pubblico su gomma assicura per km percorso.

Pensando al **costo**, quali mezzi ritiene che in media siano più economici tra i seguenti (a parità di lunghezza del viaggio)?

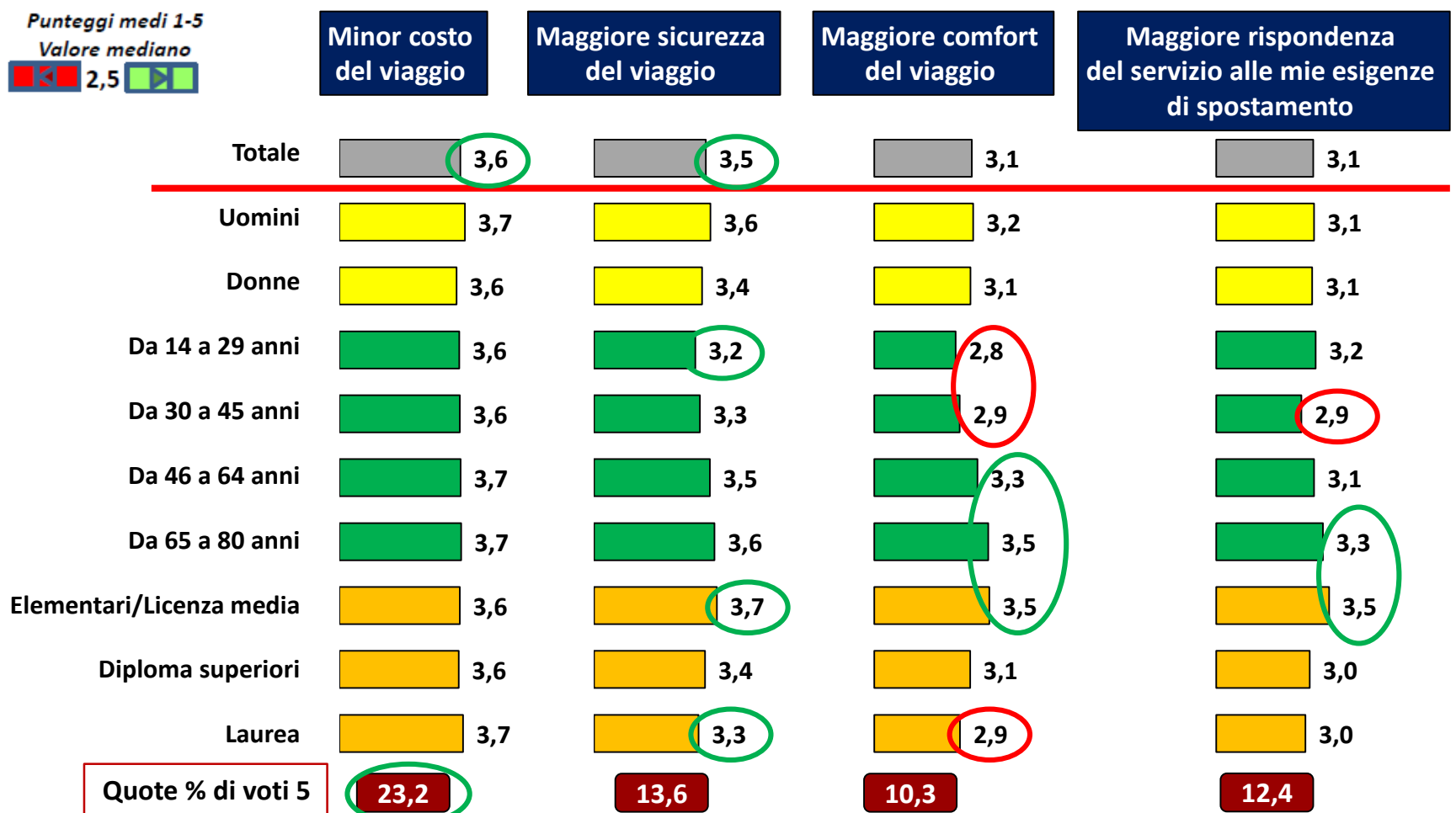


\*Locale e lunga percorrenza

# In sintesi, il giudizio sui punti di forza del pullman

Riepilogando, i fattori costo e sicurezza sono percepiti dalla collettività come i maggiori punti di forza di autobus e pullman rispetto agli altri mezzi di trasporto potenziali competitor, mentre comfort e «comodità» in senso generale (rispondenza alla esigenze di spostamento) appaiono come fattori di competitività rispetto ai quali la mobilità collettiva su gomma ha nel tempo conquistato un posizionamento non disprezzabile (valori superiori alla soglia mediana) ma comunque inferiore e quindi da migliorare.

Ricapitolando, quali sono i punti di forza del pullman che lei apprezza di più rispetto agli altri mezzi di trasporto?



# I punti di forza del pullman in base alla frequenza d'uso

Guardando alla segmentazione degli intervistati per profili di uso del pullman è evidente che l'area della non utenza esprime una valutazione di competitività del trasporto collettivo su gomma peggiore per tutti i fattori qui considerati, mentre gli utenti sistematici, come ci si poteva attendere, assegnano punteggi in media più alti sia dei non utenti che degli utenti sistematici.

Ricapitolando, quali sono i punti di forza del pullman che lei apprezza di più rispetto agli altri mezzi di trasporto?

Punteggi medi 1-5  
Valore mediano  
2,5

