



REGIONE
TOSCANA



Area
extra-dipartimentale
Statistica

Informazioni statistiche

in **breve**

INDAGINE CAMPIONARIA SUL TRASPORTO PUBBLICO.

I - GLI UTENTI DI AUTOBUS URBANO, AUTOBUS EXTRAURBANO E TRENO.

Indice

1. Introduzione e obiettivi dell'indagine campionaria
2. Premessa
 - 2.1. Alcune definizioni e convenzioni
 - 2.2. Traccia dell'analisi
3. Gli utenti dei mezzi pubblici
 - 3.1. Stima della percentuale di utenti
 - 3.2. Utenti sistematici e occasionali
 - 3.3. Utenti per tipologie territoriali
 - 3.4. Utenti per caratteristiche personali (profilo socio-demografico dell'utente)
 - 3.5. Profilo degli utenti di ciascuno dei mezzi pubblici
 - 3.6. Tipologia di spostamenti e motivi dell'uso dell'autobus urbano, dell'autobus extraurbano e del treno
 - 3.6.1. L'autobus urbano
 - 3.6.2. L'autobus extraurbano
 - 3.6.3. Il treno
 - 3.6.4. Conclusioni sull'uso dei tre mezzi
4. L'uso dei mezzi privati
5. Considerazioni conclusive

1. Introduzione e obiettivi dell'indagine campionaria

Nel processo di riforma del trasporto pubblico locale la qualità del servizio è fondamentale per almeno due ordini di problemi:

- da un lato sussiste la necessità, per le organizzazioni pubbliche e private che programmano e/o gestiscono servizi, di orientarsi sempre di più sulle aspettative del cliente verso il miglioramento tangibile degli aspetti relativi alla sicurezza, alla pulizia, al comfort, all'informazione tempestiva ed affidabile. Ciò sia per incrementare i ricavi (aziende) sia per aumentare gli spostamenti con il Trasporto pubblico a tutto vantaggio della sostenibilità ambientale delle nostre città e dei nostri territori (Enti).

- dall'altro, nello scenario della concorrenza (i servizi saranno affidati con gara dal 1.1.2004), il miglioramento degli standard di qualità diventa sia un obiettivo del processo di gara che uno strumento di valutazione e scelta del vincitore.

Gestire la qualità significa sia conoscere (sempre più approfonditamente) comportamenti e motivazioni dei propri utenti sia autovalutare (continuamente) le prestazioni della propria organizzazione nel "fidelizzarli" e nell'aumentarli. E già molte realtà aziendali si sono dotate della Carta dei servizi ed hanno svolto indagini di Customer Satisfaction per conoscere l'opinione dei propri clienti.

Con riferimento a questo contesto, l'indagine svolta dalla Regione (Area Extradipartimentale Statistica in collaborazione con l'Area Trasporti) tra il Dicembre 2000 ed il Gennaio 2001 aveva i seguenti obiettivi:

1. stimare il livello di utenza dei mezzi pubblici nella popolazione toscana con una serie di articolazioni, sia territoriali che socio-demografiche, approfondendo le motivazioni della scelta e le tipologie di spostamenti effettuate con tali mezzi. Con tale obiettivo sono state considerate le tre tipologie di mezzi pubblici collettivi: autobus urbano, autobus extraurbano, treno;

2. esaminare la soddisfazione degli utenti rispetto a un insieme di specifiche di qualità del servizio per le tre tipologie di mezzi sopra indicati;

3. contribuire a creare un Sistema Regionale della Qualità dei servizi integrando in prospettiva le iniziative dei vari enti ed aziende sia per gli aspetti metodologici che per i risultati. Si può parlare di Sistema Regionale della Qualità in quanto:

- entro il mese di giugno la Giunta proporrà al Consiglio l'approvazione della Carta Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico;

- i contratti di servizio con Trenitalia e con le aziende di TPL su gomma contengono specifici allegati riguardanti impegni e standard per la qualità, espressi in 11 fattori come:

- la Regolarità

- il Comfort
- la Sicurezza
- l'Informazione
- gli Aspetti relazionali e Comportamentali
- l'Attenzione all'ambiente
- l'Accessibilità per i disabili
- la Pulizia
- i Servizi aggiuntivi
- l'Integrazione modale
- il Livello di servizio nel front office

nei contratti di servizio le inadempienze rispetto agli standard sono contrattualizzate e quindi soggette a penale (e le esperienze negative dell'inizio dell'orario estivo ferroviario evidenziano come sia necessario prevedere anche questo aspetto sanzionatorio per conseguire in prospettiva il rispetto dei diritti dei cittadini)

4. utilizzare dati recenti ed aggiornati sull'entità e sui profili di utenza del Tpl in preparazione della nuova Conferenza dei Servizi prevista per la fine del 2001, Conferenza che dovrà definire la distribuzione territoriale delle risorse economiche per il trasporto pubblico tra i bacini provinciali.

I risultati della presente pubblicazione sono di particolare rilievo per quest'ultimo aspetto della problematica (Profili socio-comportamentali dell'Utenza del TPL) e costituirà una utile base di discussione ed approfondimento, con Province e Comuni, per programmare il nuovo assetto delle risorse e dei servizi, nell'ambito, appunto, della Conferenza dei Servizi.

2. Premessa

2.1. Alcune definizioni e convenzioni

La quantificazione del livello di utenza dei mezzi pubblici è stata realizzata attraverso il numero di giorni, negli ultimi trenta, in cui l'intervistato ha usato uno o più mezzi. Una alternativa sarebbe stata quella di chiedere il numero di spostamenti effettuati in un determinato arco temporale; tuttavia il pretest del questionario ha individuato la soluzione adottata come la più agevole per il rispondente.

E' stato individuato convenzionalmente come utente di uno specifico mezzo pubblico chi lo aveva usato almeno quattro giorni negli ultimi trenta, si è trattato di una convenzione necessaria per poter discriminare in fase di intervista i soggetti a cui somministrare la sezione del questionario sulla qualità dei mezzi pubblici.

Al fine di una corretta interpretazione delle tavole occorre tener presente la distinzione fra utenti di uno specifico mezzo (autobus urbano, autobus extraurbano, treno) e utenti di almeno un mezzo:

- Gli utenti di un mezzo specificato nelle testate sono coloro che hanno usato quel mezzo almeno 4

giorni negli ultimi trenta indipendentemente dal risultare o no utenti degli altri due mezzi pubblici.

- Gli utenti di almeno un mezzo sono coloro che hanno usato 4 giorni negli ultimi trenta almeno uno dei tre mezzi considerati.

Questo fa sì che la somma delle percentuali degli utenti di ciascun mezzo pubblico risulti normalmente superiore alla percentuale degli utenti di almeno un mezzo per effetto dell'essere in alcuni casi utenti di più di un mezzo.

2.2. Traccia dell'analisi

L'analisi statistica dei dati dell'indagine è presentata in due rapporti della collana Informazioni statistiche in breve.

☐ *Indagine campionaria sul trasporto pubblico - I Gli utenti di autobus urbano, extraurbano e treno* - In questo rapporto viene analizzata l'utenza.

☐ *Indagine campionaria sul trasporto pubblico - II La qualità percepita dagli utenti di autobus urbano, extraurbano e treno*. In questo secondo rapporto vengono analizzati i giudizi di qualità percepita dagli utenti secondo profili di utenza e articolazioni territoriali.

In questo primo rapporto si esaminano i livelli di utenza secondo le caratteristiche territoriali (province, classi di ampiezza demografica dei comuni, comuni capoluogo e non); quindi si esamina il livello di utenza sulla base delle caratteristiche socio-demografiche con lo scopo di individuare categorie prevalenti di utenti. Per queste categorie si approfondisce l'analisi delle motivazioni all'uso e delle tipologie di spostamenti.

Una ulteriore analisi riguarda la individuazione di categorie di utenti dei mezzi privati utile per un confronto con quelle di utenti dei mezzi pubblici.

Infine una avvertenza va fatta circa le quantificazioni dei livelli di utenza poiché derivano dall'effetto combinato di due fattori: il livello di offerta del trasporto pubblico in quella specifica realtà territoriale e la scelta personale, fattori che con i dati dell'indagine non possono essere evidenziati separatamente.

3. Gli utenti dei mezzi pubblici

3.1. Stima della percentuale di utenti

La tavola 1 sintetizza il livello di utenza evidenziando, accanto alla distinzione fra utenti e non utenti dei mezzi pubblici secondo la convenzione adottata, la distribuzione per classi di giorni in cui è stato utilizzato uno dei tre mezzi pubblici.

Si nota come, accanto a una quota rilevante di per-

sone che non hanno mai usato alcun mezzo pubblico negli ultimi trenta giorni, il livello più elevato di utenza si riferisce all'autobus urbano, seguono il treno e l'autobus extraurbano. Il 18,9% infine è risultato utente di almeno uno dei tre mezzi.

Tavola 1 - Stima della percentuale di utenti per le classi di giorni di utilizzo del mezzo pubblico indipendentemente dall'uso degli altri mezzi

Classe di giorni utilizzo	MEZZO PUBBLICO		
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno
0	86,2	96,3	95,2
1 -- 3	0,7	0,3	0,7
Non utenti	86,9	96,6	95,9
4 --10	5,8	1,6	2,1
11--30	7,3	1,8	2,0
Utenti	13,1	3,4	4,1
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

3.2. Utenti sistematici e occasionali

E' interessante esaminare la distribuzione dei giorni di utilizzo dei tre mezzi come riportate nei grafici 1, 2 e 3 per coloro che hanno usato il mezzo almeno un giorno negli ultimi 30. Per tutti e tre i mezzi le distribuzioni presentano due picchi: uno, più accentuato, nella classe 1-5 giorni, l'altro nelle classi da 16 a 25 giorni, con alcune differenze fra un mezzo e l'altro. Quello che emerge è la presenza di due categorie di utenti: gli utenti "occasionalisti" che usano questi mezzi solo alcuni giorni in un mese e gli utenti "sistematici" quelli che usano il mezzo quasi tutti i giorni feriali. Si tratta di una prima distinzione dell'utenza in aggiunta alle altre basate su criteri socio-demografici, utile per individuare profili di utenza per i quali esaminare i comportamenti e i giudizi sulla qualità. Ai fini delle successive analisi abbiamo operativamente considerato occasionali coloro che usano lo specifico mezzo da 1 a 10 giorni al mese, mentre sistematici coloro che lo usano per più di 10 giorni.

Grafico 1 - Distribuzione del numero di giorni di utilizzo negli ultimi trenta per chi ha usato l'autobus urbano almeno un giorno



Grafico 2 - Distribuzione del numero di giorni di utilizzo negli ultimi trenta per chi ha usato il pullman extraurbano almeno un giorno

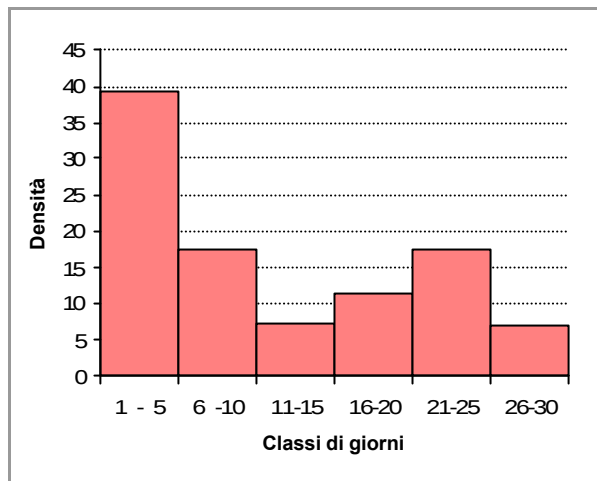
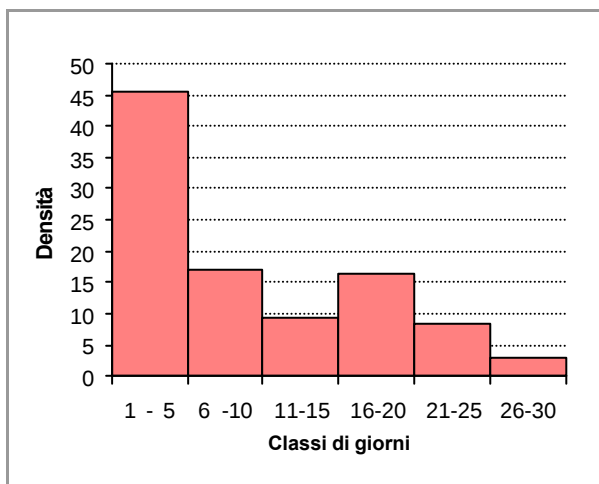


Grafico 3 - Distribuzione del numero di giorni di utilizzo negli ultimi trenta per chi ha usato il treno almeno un giorno



3.3. Utenti per tipologie territoriali

La percentuale di utenti di almeno un mezzo pubblico del 18,9% rilevata per l'intera Toscana si differenzia quando viene esaminata distintamente per le province, le classi di ampiezza demografica, i comuni capoluogo e non, come mostra la tavola 2. Le province con percentuali più alte di utenti risultano Firenze (30%), Siena (20,7%), Prato (19%) e

Livorno (18,2%), mentre le percentuali più basse si registrano a Pisa (12,2%), Grosseto (11,6%) e Lucca (9,6%).

L'utenza cresce all'aumentare della dimensione demografica dei comuni: si passa dal 12,9% dei comuni sotto 20.000 abitanti al 35,5% nei tre comuni sopra i 100.000 abitanti (Firenze, Prato e Livorno). Cresce al passare da comuni non capoluogo (13,6%) a quelli capoluogo (28,5%).

Nei comuni capoluogo e nei centri urbani di maggiori dimensioni è normalmente presente un servizio di autobus urbano e la stazione ferroviaria, nonché collegamenti di autobus extraurbano. Come evidenzia la tavola 2, l'utenza cresce nelle realtà territoriali in cui sono presenti i maggiori agglomerati urbani, anche se è degno di nota il livello di utenza della provincia di Siena.

3.4. Utenti per caratteristiche personali (profilo socio-demografico dell'utente)

Esaminiamo adesso come si compone l'utenza rispetto alle caratteristiche socio demografiche e come si differenzia rispetto all'intera popolazione regionale.

Riguardo al **sex** gli utenti di almeno uno dei mezzi pubblici considerati sono in forte prevalenza femmine: (65%, contro il 35% dei maschi).

Tavola 2 - Stima della percentuale di utenti di ciascun mezzo e di almeno un mezzo pubblico per provincia, classe di ampiezza demografica e comune

Provincie, Classi di ampiezza demografica, Tipo di comune	UTENTI				NON UTENTI	TOTALE
	Di ciascun mezzo			Di almeno un mezzo		
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno			
PROVINCIA						
Arezzo	6,5	3,4	6,5	14,8	85,2	100,0
Firenze	24,5	2,6	4,9	30,0	70,0	100,0
Grosseto	3,9	6,6	1,7	11,6	88,4	100,0
Livorno	13,7	2,0	3,6	18,2	81,8	100,0
Lucca	5,3	2,6	2,6	9,7	90,3	100,0
Massa	8,6	3,7	4,9	15,9	84,1	100,0
Pisa	7,6	3,3	3,0	12,2	87,8	100,0
Prato	12,8	2,8	5,1	19,0	81,0	100,0
Pistoia	7,7	4,4	4,2	14,4	85,6	100,0
Siena	14,7	5,6	3,0	20,7	79,3	100,0
Toscana	13,1	3,4	4,1	18,9	81,1	100,0
CLASSE DEMOGRAFICA						
Fino a 20.000	5,5	4,3	4,6	12,9	87,1	100,0
20.001 - 50.000	7,4	3,6	3,7	13,4	86,6	100,0
50.001 - 100.000	14,1	3,4	3,9	19,7	80,3	100,0
oltre 100.000	32,5	1,3	3,6	35,5	64,5	100,0
Toscana	13,1	3,4	4,1	18,9	81,1	100,0
TIPO DI COMUNE						
Non capoluogo	6,8	3,6	4,4	13,6	86,4	100,0
Capoluogo	24,4	2,3	3,6	28,5	71,5	100,0
Toscana	13,1	3,4	4,1	18,9	81,1	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Grafico 4 - Stima della percentuale di utenti di almeno un mezzo pubblico

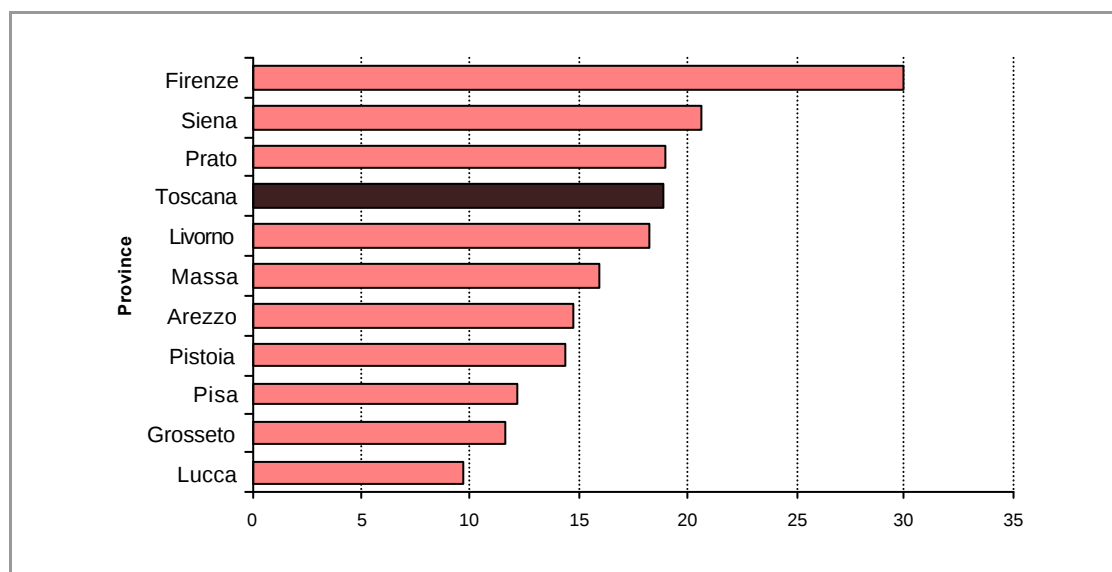


Tavola 3 - Stima della percentuale di utenti di almeno un mezzo per sesso titolo di studio, classe d'età con indicazione del rapporto tra utenti e popolazione

Sesso, titolo di studio classe d'età	Utenti	Popolazione	Rapporto tra utenti e popolazione
SESSO			
Femmine	65,4	51,8	24,0
Maschi	34,6	48,2	13,6
Totale	100	100	18,9
TITOLO DI STUDIO			
Nessun titolo - Lic. Elementare	27,8	43,2	12,2
Licenza Media	27,6	27,1	19,3
Maturità	32,2	24,2	25,2
Diploma univ. - Laurea	12,4	5,5	42,4
Totale	100	100	18,9
CLASSE D'ETÀ			
14 - 30	25,9	22,0	24,7
31 - 40	12,0	17,4	14,5
41 - 50	12,1	15,0	17,0
51 - 60	14,1	15,3	19,4
61 - 70	19,1	13,8	29,0
71 e oltre	16,8	16,5	21,3
Totale	100,0	100,0	18,9

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

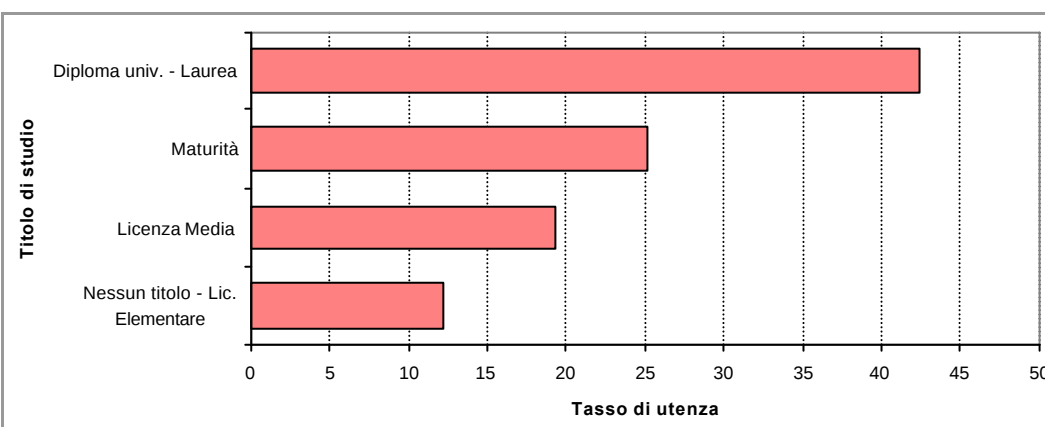
Tavola 4 - Stima della percentuale di utenti di almeno un mezzo per condizione occupazionale con indicazione del rapporto tra utenti e popolazione

Condizione Occupazionale	Utenti di almeno un mezzo	Popolazione	Rapporto tra utenti e popolazione
Dirigenti e impiegati	16,8	15,0	24,1
Operaio	10,2	17,8	12,4
Imprenditore e libero professionista	3,9	3,2	26,2
Lavoratore in proprio	4,4	9,1	10,3
Casalinga	10,0	16,2	13,1
Studente	19,1	7,2	57,0
Pensionato	33,5	24,2	29,8
Disoccupato o in cerca di occupazione	2,1	7,3	6,2
Totale	100,0	100,0	18,9

Fonte: Regione Toscana - Servizio Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Grafico 5 - Stima del tasso di utenza di almeno un mezzo pubblico per il titolo di studio

Quanto all'età prevalgono fra gli utenti i giovani della classe 14-30 anni e gli anziani della classe 61-70. Il rilievo degli anziani quali utenti dei mezzi pubblici emerge ancor più se si considera il rapporto utenti/popolazione in ciascuna classe di

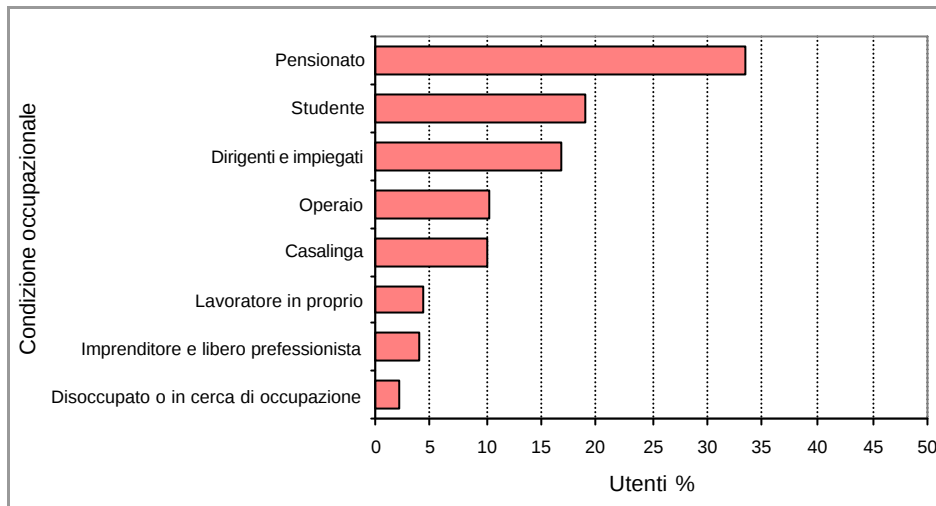


età riportato nella terza colonna della tavola 3: circa il 30% della popolazione fra 61 e 70 anni risulta essere utente secondo la convenzione adottata. Le classi d'età degli utenti più rappresentate rispetto alle corrispondenti dell'intera popolazione risultano essere quelle da 61 e oltre e da 14 a 30 anni.

Considerando la composizione degli utenti per titolo di studio, emerge una composizione dell'utenza in cui prevalgono titoli di studio medi e bassi. Considerando il rapporto utenti/popolazione all'interno di ciascun titolo di studio emerge un tasso di utenza crescente col titolo di studio: nella classe licenza elementare o nessun titolo appena il 12,2 residenti su 100 risultano utenti dei mezzi pubblici; al contrario la popolazione laureata usa i mezzi pubblici per il 42,4%.

Considerando infine la **condizione occupazionale** e la posizione nella professione gli utenti si trovano prevalentemente fra pensionati (33%), studenti (19%), impiegati (14%) e casalinghe (10%); appena un 5,5% sono operai. Basse sono le percentuali di utenti nelle figure dei liberi professionisti, lavoratori in proprio, dirigenti e quadri. Le tipologie più rappresentate rispetto alla struttura della popolazione sono studenti e pensionati.

Grafico 6 - Stima della percentuale di utenti di almeno un mezzo pubblico per condizione occupazionale



L'analisi incrociata per sesso, età, titolo di studio e occupazione degli utenti, permette di caratterizzare in modo più analitico alcune tipologie di utenti dei mezzi pubblici

Dalla tavola seguente (tavola 5), dove sono riportate le percentuali di utenti per sesso e classe d'età, emergono due tipologie di utenti costituite dalle donne anziane e dai giovani di entrambi i sessi.

Tavola 5 - Stima delle percentuali degli utenti di almeno un mezzo pubblico in Toscana per sesso e classe di età

Classe d'età	SESSO		
	Femmine	Maschi	Toscana
14 - 30	14,5	11,4	25,9
31 - 40	7,4	4,6	12,0
41 - 50	8,8	3,3	12,1
51 - 60	9,6	4,5	14,1
61 - 70	13,8	5,3	19,1
71 e oltre	11,4	5,4	16,8
Toscana	65,4	34,6	100

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

La Tavola 6, in cui sono considerati congiuntamente il sesso con la condizione professionale, mette in evidenza che l'utenza è costituita, in ordine di rilevanza, da donne pensionate (22%), da uomini pensionati (11%), da studentesse (11%), impiegate (10%), casalinghe (9.8%).

Sotto il 10% vi sono poi gli studenti e gli impiegati. Si nota infine (tavola 7) che le donne, che costituiscono come si è già visto la componente dominante dell'utenza (65%), nel 60% dei casi hanno titoli di studio bassi (licenza media, elementare e nessun titolo); al contrario gli uomini che costituiscono invece la

componente minoritaria (35%), presentano titoli di studio più elevati (il 53% di essi ha la licenza superiore o la laurea).

Tavola 6 - Stima delle percentuali degli utenti di almeno un mezzo pubblico in Toscana per sesso e condizione occupazionale

Condizione occupazionale	SESSO		
	Femmine	Maschi	Toscana
Dirigenti e impiegati	10,5	6,3	16,8
Operaio	5,9	4,3	10,2
Lavoratori autonomi	4,5	3,8	8,3
Casalinga	9,8	0,1	9,9
Studente	10,7	8,4	19,1
Pensionato	22,3	11,2	33,5
Disoccupato o in cerca di occupazione	1,7	0,4	2,1
Toscana	65,4	34,6	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Tavola 7 - Stima delle percentuali degli utenti di almeno un mezzo pubblico per sesso e titolo di studio

Titolo di studio	SESSO	
	Femmine	Maschi
Basso	60,0	46,7
Alto	40,0	53,3
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Questi dati, naturalmente, sono fortemente influenzati dalla struttura per età dell'utenza: se come si è visto una tipologia importante dell'utenza è costituita dalle donne anziane è naturale che queste siano caratterizzate da bassi titoli di studio.

In conclusione gli utenti di almeno una delle tre tipologie di mezzi pubblici sono individuabili in alcuni gruppi predominanti, nell'ordine:

- donne anziane con basso titolo di studio e pensionate
- studenti di entrambi i sessi con una prevalenza delle femmine
- dirigenti e impiegati prevalentemente di sesso femminile.

3.5. Profilo degli utenti di ciascuno dei mezzi pubblici

Abbiamo fin adesso esaminato l'utenza senza la distinzione dello specifico mezzo. È interessante fare un approfondimento, distinguendo l'utenza che fa uso dell'autobus urbano, da quella che utilizza l'autobus extraurbano, da quella che usa il treno, allo scopo di verificare se, sotto il profilo delle caratteristiche socio-demografiche, queste utenze sono simili o diverse. A tal proposito la tavola 8 riporta gli utenti distintamente per ciascun mezzo, la tavola 9 riporta la composizione degli utenti occasionali e sistematici secondo l'età e la condizione occupazionale come definiti nel paragrafo 3.3.

Tavola 8 - Stima della proporzione di utenti di ciascun mezzo pubblico e di almeno uno per sesso, classi di età, titolo di studio e condizione occupazionale

Sesso, Classe d'età, Titolo di studio, Condizione occupazionale	UTENTI			
	Di ciascun mezzo			Di almeno un mezzo
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno	
SESSO				
Femmine	69,2	67,4	51,6	65,4
Maschi	30,8	32,6	48,4	34,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
CLASSI D'ETÀ				
14 - 30	21,0	33,4	42,7	25,9
31 - 40	11,7	9,7	16,7	12,0
41 - 50	10,9	13,3	14,8	12,1
51 - 60	15,9	9,2	10,7	14,1
61 - 70	21,2	19,1	8,7	19,1
71 e oltre	19,3	15,3	6,4	16,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
TITOLO DI STUDIO				
Nessun titolo- Lic.Elementare	30,0	32,8	10,6	27,8
Licenza Media	28,2	37,3	16,8	27,6
Maturità	28,6	23,4	56,1	32,2
Laurea	13,2	6,5	16,5	12,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
CONDIZIONE OCCUPAZIONALE				
Dirigenti e impiegati	15,9	14,0	24,3	16,8
Operaio	9,3	9,0	13,9	10,2
Imprend. e libero prefess.	4,1	2,0	6,3	3,9
Lavoratore in proprio	4,2	5,6	4,4	4,4
Casalinga	11,0	8,8	4,4	10,0
Studente	15,8	28,3	28,3	19,1
Pensionato	37,8	30,0	14,8	33,5
Disoccup./in cerca di occup.	1,9	2,3	3,6	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Gli utenti dell'autobus urbano (il mezzo pubblico più utilizzato: la stima degli utenti dell'autobus urbano, come abbiamo visto, è pari al 13,1%), confermano le caratteristiche socio-demografiche generali dell'utenza del mezzo pubblico: si tratta prevalentemente di anziani pensionati soprattutto di sesso femmini-

le, di giovani studenti, di casalinghe, seguite a distanza dagli impiegati, in prevalenza donne. La presenza di pensionati è prevalente negli utenti occasionali, mentre in quelli sistematici prevalgono gli studenti, pur avendo anche qui i pensionati un peso rilevante.

Grafico 7 - Stima della proporzione di utenti di ciascun mezzo per classe d'età

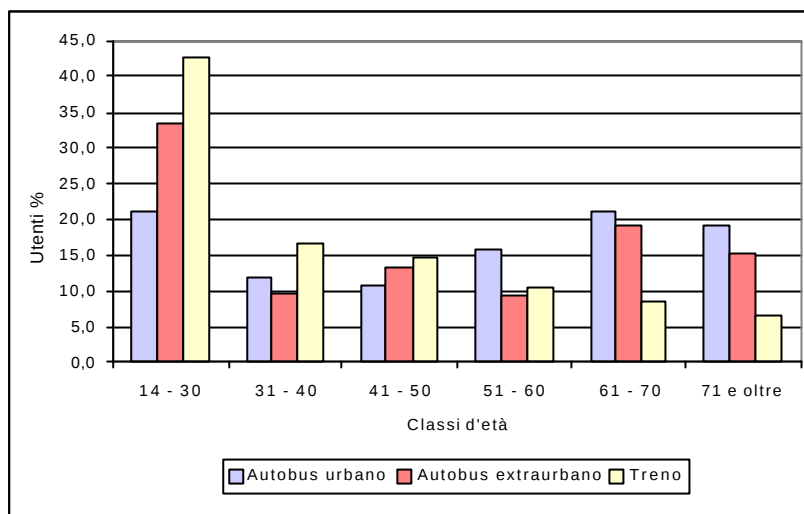


Grafico 8 - Stima della proporzione di utenti di ciascun mezzo per titolo di studio

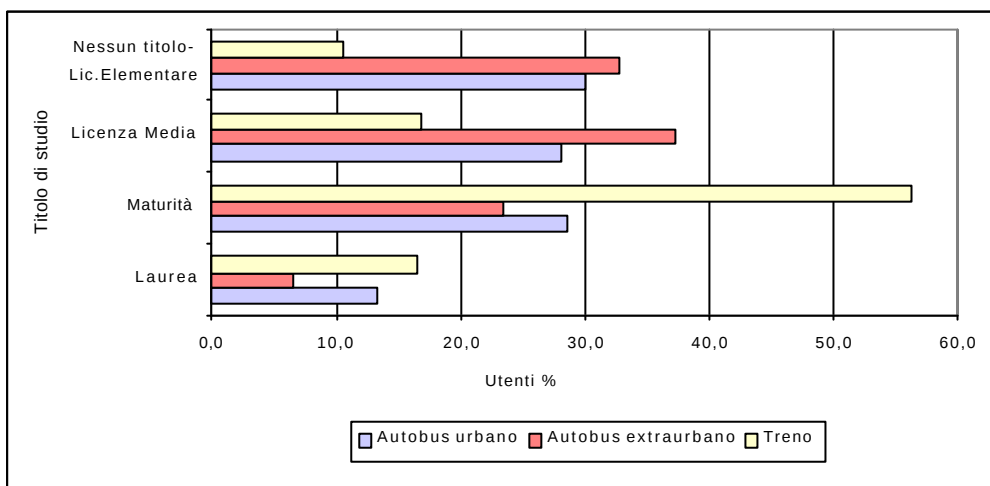


Grafico 9 - Stima della proporzione di utenti di ciascun mezzo per condizione occupazionale

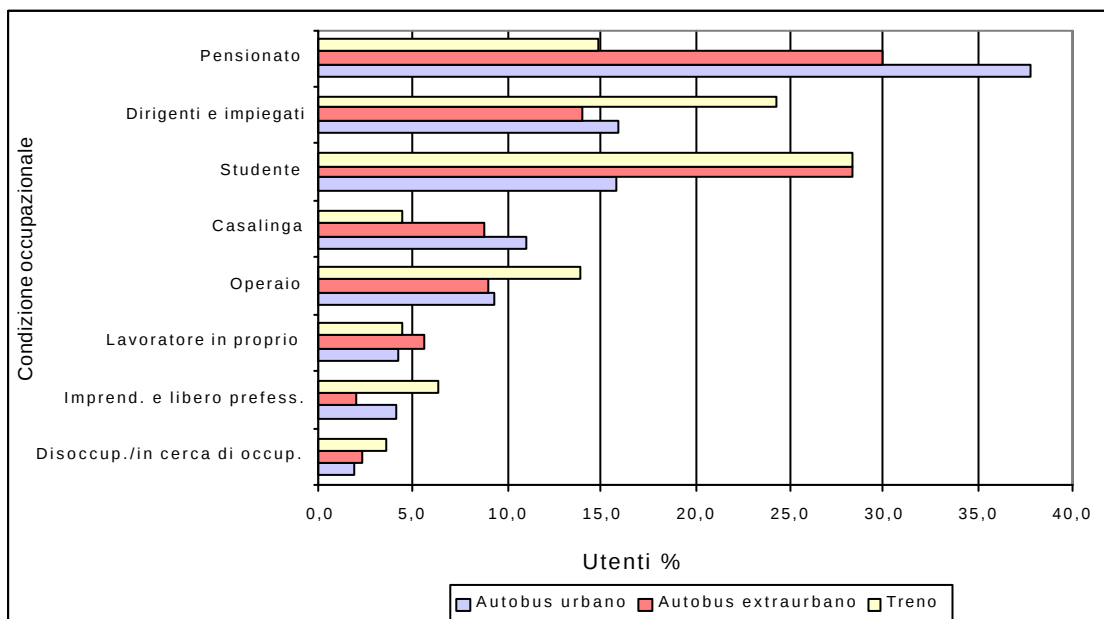


Tavola 9 - Stima della proporzione di utenti occasionali e sistematici di ciascun mezzo pubblico per classi di età e condizione occupazionale

Classe d'età e condizione occupazionale	UTENTI					
	OCCASIONALI			SISTEMATICI		
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno
CLASSI D'ETÀ						
14 - 30	13,9	15,4	15,4	37,0	57,6	48,3
31 - 40	14,0	13,5	13,5	9,3	8,8	18,8
41 - 50	14,9	14,2	14,2	8,2	7,4	13,8
51 - 60	14,3	14,3	14,3	13,6	11,6	14,1
61 - 70	16,1	16,6	16,6	15,9	7,1	4,6
71 e oltre	26,9	26,1	26,1	16,0	7,5	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
CONDIZIONE OCCUPAZIONALE						
Dirigenti e impiegati	14,4	14,3	14,3	15,0	18,0	26,5
Operaio	15,0	14,5	14,5	10,3	8,8	12,8
Imprend. e libero profess.	4,5	4,5	4,5	3,2	1,3	5,5
Lavoratore in proprio	5,4	5,2	5,2	4,1	3,7	2,2
Casalinga	11,9	11,8	11,8	8,8	3,9	0,7
Studente	11,1	12,8	12,8	35,4	54,0	48,3
Pensionato	35,1	34,2	34,2	21,4	8,9	2,3
Disoccup./in cerca di occup.	2,8	2,7	2,7	1,8	1,5	1,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Gli utenti dell'autobus extraurbano (il mezzo pubblico meno utilizzato: la stima degli utenti di questo mezzo è pari al 3,4%), presentano caratteristiche simili agli utenti dell'autobus urbano, con alcune differenze che riguardano la condizione professionale: i giovani studenti prevalgono sugli anziani pensionati, che in questo caso sono costituiti, ancor più che negli altri casi, da donne. Considerando la tipologia di uso (occasionale o sistematico) emerge come ben il 54% degli utenti sistematici è costituito da studenti, seguiti, ma a notevole distanza dai dirigenti e impiegati (18%). Gli utenti occasionali dell'autobus sono invece meno concentrati e ritroviamo la predominanza dei pensionati.

Gli utenti del treno, la cui proporzione è stata stimata nel 4,1%, presentano una struttura socio demografica piuttosto diversa da quella degli utenti dell'autobus urbano e dell'autobus extraurbano. Innanzi tutto, mentre per autobus urbano e autobus extraurbano le donne costituiscono quasi il 70% degli utenti, nel caso del treno i due sessi sono molto più equamente rappresentati: 52% donne e 48% uomini. In secondo luogo, mentre per l'autobus urbano e l'autobus extraurbano le persone anziane costituiscono una quota molto importante dell'utenza (gli oltre 60enni sono pari al 40,5% per l'autobus urbano, il 34,4% per il autobus extraurbano), per il treno prevalgono i giovani (quasi il 60% ha meno di 40 anni) e

l'utenza diminuisce al crescere dell'età. Considerando la tipologia d'uso, gli utenti sistematici del treno sono concentrati nei giovani studenti e nei

dirigenti e impiegati mentre la composizione degli utenti occasionali è più equilibrata e simile a quella vista per l'autobus urbano e autobus extraurbano. Per quanto riguarda gli utenti sistematici del treno il 48% è studente, il 27% è dirigente e impiegato e 12% è operaio

Nella tavola 10 che segue si individuano alcune tipologie di utenti del treno per sesso e condizione occupazionale, costituite, in ordine di rilevanza, dai giovani studenti di entrambi i sessi, dai dirigenti e impiegati prevalentemente uomini e di età centrali, dagli operai e liberi professionisti di età centrali prevalentemente di sesso maschile, dalle donne pensionate.

Per ciò che riguarda i titoli di studio, mentre per l'autobus urbano e l'autobus extraurbano prevalgono

non i titoli medio-bassi (il 58% e il 70% degli utenti non va oltre la licenza media), nel caso del treno il 56% dell'utenza ha il diploma di maturità e il 17% la laurea. Infine l'analisi della condizione professionale mette in evidenza che i pensionati che nel caso dell'autobus urbano e dell'autobus extraurbano costituiscono, con oltre il 30% dell'utenza, la modalità principale, nel caso del treno scendono in terza posizione preceduti dagli studenti (28.3%) e dagli impiegati (24.3%). Rilevante anche la presenza di operai (13.8%).

Tavola 10 - Stima delle percentuali degli utenti di almeno il treno in Toscana per sesso e condizione occupazionale

Condizione occupazionale	SESSO		
	Femmine	Maschi	Toscana
Dirigenti e impiegati	9,7	14,6	24,3
Operaio	5,1	8,7	13,8
Imprenditore e libero profes.	2,2	4,2	6,4
Lavoratore in proprio	1,5	2,8	4,3
Casalinga	4,4	0,0	4,4
Studente	17,3	11,1	28,4
Pensionato	8,4	6,4	14,8
Disoccupato o in cerca di occupazione	3,0	0,6	3,6
Toscana	51,6	48,4	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

In conclusione l'esame delle caratteristiche socio-demografiche degli utenti distintamente per i tre mezzi pubblici considerati conduce alla individuazione di profili di utenza prevalenti differenziati.

➔ L'utente occasionale è in prevalenza anziano pensionato mentre l'utente sistematico è prevalentemente studente e in parte lavoratore.

➔ L'utente dell'autobus urbano è rappresentato in prevalenza da donne anziane pensionate, seguite da giovani studenti e lavoratori della categoria impiegatizia. Vedremo nel seguito le motivazioni di tale uso e le destinazioni tipiche di queste categorie di utenti. Gli utenti sistematici degli autobus urbani sono prevalentemente studenti ma anche pensionati e impiegati, dirigenti e operai.

➔ L'utente del autobus extraurbano presenta analogie con quello dell'autobus urbano: è ancora in prevalenza di sesso femminile, ma con una maggior rilevanza dei giovani soprattutto studenti, rilevanti ancora gli anziani pensionati. Gli utenti sistematici dell'autobus extraurbano vedono una forte prevalenza di studenti, seguiti, ma a notevole distanza, da dirigenti e impiegati.

➔ L'utente del treno si discosta sensibilmente da quello degli altri due mezzi: i due sessi all'incirca si equivalgono, prevalgono le classi d'età giovane e media, titoli di studio medio alti, studenti e condizioni occupazionali attive specialmente nelle attività impiegate del settore terziario. Questa tipologia di utenza usa il treno in modo sistematico.

➔ Si conferma per l'autobus extraurbano e treno un uso molto rilevante di pendolari studenti e lavoratori soprattutto del ceto impiegatizio.

➔ Un approfondimento delle tipologie di utenza per i tre mezzi pubblici, a conferma o precisazione dei profili individuati, può venire dall'esame svolto nella successiva sezione, degli spostamenti e dei motivi connessi a ciascun tipo di mezzo.

3.6. Tipologia di spostamenti e motivi dell'uso dell'autobus urbano, dell'autobus extraurbano e del treno

La tavola 11 riporta quali sono gli spostamenti principali che gli utenti effettuano con i tre mezzi pubblici considerati; erano possibili fino a tre risposte così che le modalità non sono esclusive e le corrispondenti percentuali forniscono solo una graduatoria di tipologie di spostamento per gli utenti di ciascun mezzo.

Tavola 11 - Stima dei principali spostamenti effettuati con ciascun mezzo pubblico indipendentemente dall'uso degli altri (valori percentuali)

TIPO DI SPOSTAMENTO	MEZZO PUBBLICO		
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno
Per lavoro	24,7	24,6	33,9
Per la scuola	23,2	38,1	38,9
Per gli acquisti	31,5	18,4	6,0
Per affari	6,5	3,3	2,7
Per il tempo libero	41,9	28,7	28,7
Per pratiche	8,6	5,9	2,4
Per visite mediche/assistenza	10,6	11,7	3,9

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001

Tavola 12 - Stima delle principali motivazioni d'uso di ciascun mezzo pubblico indipendentemente dall'uso degli altri (valori percentuali)

TIPO DI MOTIVAZIONE	MEZZO PUBBLICO		
	Autobus urbano	Autobus extraurbano	Treno
Per problemi di parcheggio	18,4	15,0	18,0
Deve andare nella ZTL	15,6	-(*)	-(*)
Per il risparmio	3	8,9	25,4
Fermate comode	13,1	17,0	7,3
Non ha altri mezzi	37,7	46,0	17,0
Motivazioni personali	7,5	10,1	20,3
Non sopporta guidare nel traffico	1,6	-(*)	-(*)
Brutto tempo	3,1	1,3	0,6
Non vuole guidare per molti Km	-(*)	1,7	11,4
Totale	100,0	100,0	100,0

() modalità non presente

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

In seguito analizzeremo gli spostamenti e le motivazioni indicate dagli utenti di ciascuno dei mezzi pubblici in base alle caratteristiche socio demografiche, ai profili indicati nei paragrafi precedenti, e alla sistematicità d'uso del mezzo pubblico. Gli utenti occasionali non esprimono giudizi in merito al tipo di spostamento forse per il fatto che l'occasionalità rende l'uso meno coinvolgente.

3.6.1. L'autobus urbano

Dall'esame congiunto degli spostamenti e del motivo prevalente d'uso emergono le caratteristiche dell'offerta che questo mezzo soddisfa.

Al primo fra le tipologie di spostamento emerge il tempo libero, seguito dagli acquisti, quindi il lavoro e la scuola. Quest'ordine si inverte quasi completamente per gli utenti sistematici che utilizzano l'autobus

urbano principalmente per scuola e lavoro e in secondo luogo il tempo libero. Tempo libero e in secondo luogo gli acquisti sono caratteristici degli utenti anziani, pensionati con titolo di studio basso; il tempo libero viene dopo la scuola per i giovani, mentre se consideriamo gli utenti con un alto titolo di studio, il lavoro è il fattore di spostamento predominante seguito dal tempo libero.

Il tempo libero è indicato al primo posto sia per maschi che femmine. Alcune differenze si notano invece per i fattori indicati al secondo posto in quanto le donne indicano gli acquisti e lavoro, gli uomini invece la scuola e il lavoro. Nei capoluoghi di provincia l'autobus urbano viene usato principalmente per il tempo libero e per gli acquisti, mentre in province piccole come Grosseto e Lucca e nei comuni che non sono capoluogo, per la scuola.

La scelta dell'autobus urbano è dettata per gran parte dalla indisponibilità di mezzi alternativi: così si esprime il 37,7% degli utenti specialmente se di sesso

femminile con 43% contro il 25% dei maschi. Seguono altre motivazioni quali la difficoltà di parcheggio (18,4%), al primo posto per il sesso maschile con il 20% e per andare nella ZTL il 20% (contro 17% e il 13% per le donne); la comodità delle fermate (13%), il dover accedere alla zona a traffico limitato (16%). Il motivo economico del risparmio è segnalato solo nel 3% dei casi.

La mancanza di mezzi alternativi è molto forte nei comuni che non sono capoluogo di provincia e fa scendere in secondo piano il problema del parcheggio (le percentuali decrescono al decrescere del numero di abitanti). Non è da sottovalutare nei comuni tra 20 e 50 mila abitanti la motivazione delle comodità delle fermate, perché può essere sintomo di una migliore organizzazione del servizio. Tale risultato è confermato nelle province di Arezzo, Grosseto, Lucca e Massa. In province come Livorno, Pisa, Prato, Pistoia, Siena prevale la motivazione di problemi di parcheggio.

Tavola 13 - Stima dei principali spostamenti effettuati con ciascun mezzo pubblico per classe di ampiezza demografica dei comuni

TIPO DI SPOSTAMENTO	AUTOBUS URBANO				AUTOBUS EXTRAURBANO				TRENO			
	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000
Per lavoro	27,5	23,6	20,6	25,8	25,0	18,8	26,7	34,3	31,6	32,8	31,4	45,7
Per la scuola	40,8	29,4	24,9	11,9	43,8	41,5	23,4	23,0	39,5	38,9	46,3	27,3
Per gli acquisti	19,4	28,3	36,8	35,7	16,1	15,3	27,8	17,9	8,3	5,1	3,7	3,7
Per affari	5,2	3,7	7,3	7,6	2,8	4,0	4,5	1,7	4,0	1,7	1,3	1,9
Per il tempo libero	28,8	39,4	43,2	48,5	26,1	28,4	36,1	29,1	30,2	26,4	24,9	32,0
Per pratiche	4,2	8,7	8,7	10,7	5,1	6,4	7,5	5,6	2,0	2,9	2,6	2,6
Per visite mediche/assistenza	5,9	10,9	12,7	11,7	11,1	13,7	13,3	3,3	4,6	4,9	1,1	4,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Queste tipologie di spostamenti e motivazioni concordano col profilo dell'utente sopra tratteggiato. Gli anziani usano l'autobus urbano nel tempo libero e per fare acquisti, i giovani per recarsi a scuola e gli impiegati per raggiungere il posto di lavoro. La indisponibilità di altri mezzi è tipica soprattutto delle persone anziane specialmente di sesso femminile, men-

tre i problemi di parcheggio, l'accesso alle zone a traffico limitato ove sono presenti le scuole e le attività del terziario riguardano soprattutto studenti e impiegati.

Nei comuni piccoli non ci sono problemi di parcheggio e il mezzo pubblico viene utilizzato soprattutto per mancanza di mezzi alternativi.

Tavola 14 - Stima delle motivazioni d'uso dei mezzi pubblici per classe di ampiezza demografica dei comuni

TIPO DI MOTIVAZIONE	AUTOBUS URBANO				AUTOBUS EXTRAURBANO				TRENO			
	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000	fino a 20.000	20.001- 50.000	50.001 - 100.000	oltre 100.000
Non risponde												
Per problemi di parcheggio	16,3	14,3	17,9	21,0	15,5	14,2	14,0	17,4	19,3	16,6	17,3	17,5
Deve andare nella ZTL	9,1	12,3	13,1	21,2								
Per il risparmio	4,9	3,8	2,8	1,5	10,1	5,9	8,6	4,9	18,7	28,6	32,8	28,2
Fermate comode	13,6	15,9	12,7	12,4	17,4	17,4	15,8	18,1	6,5	8,7	6,8	9,1
Non ha altri mezzi	41,9	41,9	41,9	32,3	43,1	52,3	49,7	39,3	18,3	18,0	15,2	14,8
Motivazioni personali	9,1	8,8	7,4	6,4	10,3	8,5	9,3	17,1	22,9	17,1	18,4	20,3
Non sopporta guidare nel traffico	2,1	0,8	0,5	2,2								
Brutto tempo	3,0	2,2	3,7	3,0	1,3	1,1	0,8	3,2	0,3	1,8		0,9
Non vuole guidare per molti Km					2,3	0,6	1,7		14,1	9,2	9,5	9,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Il fatto che l'autobus extraurbano è generalmente l'unico mezzo di collegamento di alcuni piccoli comuni con i capoluoghi di provincia, è confermato dal fatto che scuola e lavoro sono predominanti nei comuni non capoluogo. L'uso è diverso nei capoluoghi di provincia dove il tempo libero prevale. La scelta dell'autobus extraurbano è dettata in prevalenza dalla indisponibilità di altri mezzi (studenti e anziani); ben il 46% fornisce questa motivazione. Significative anche le motivazioni delle fermate comode (17%) e dei problemi di parcheggio (15%) di chi deve recarsi in città per lavoro. Non ci sono invece distinzioni tra uomini e donne per quanto riguarda le motivazioni perché entrambi indicano la mancanza di altri mezzi e la comodità delle fermate. Il motivo del risparmio è presente con circa il 9% mentre per l'autobus urbano solo per il 3%. Probabilmente il vantaggio economico nel raggiungere la città o effettuare spostamenti di una certa ampiezza usando l'autobus extraurbano è maggiormente sentito di quanto lo sia per i brevi spostamenti urbani. La mancanza di mezzi alternativi è la motivazione principale sia per classe demografica dei comuni che per tipo di comune.

3.6.3. Il treno

Gli spostamenti col treno vedono al primo posto il raggiungimento della scuola, seguite dal lavoro e dal tempo libero; le altre tipologie di spostamento si presentano con percentuali piuttosto modeste. Un'analisi più approfondita permette di notare che il lavoro e in secondo luogo il tempo libero sono le caratteristiche predominanti nei comuni capoluogo di provincia specialmente sopra i 100 mila abitanti. Questo conferma il fatto che nei grandi centri si va scuola utilizzando altri mezzi pubblici o privati. Il flusso di studenti verso i grandi centri toscani è confermato dal primo posto del fattore scuola nei comuni non capoluogo di provincia. L'utente del treno di sesso femminile lo usa principalmente per scuola invece quello di sesso maschile per il lavoro.

Sono motivazioni coerenti con la tipologia di utenza che abbiamo già individuato: studenti, lavoratori pendolari sia della categoria operaia e soprattutto di quella impiegatizia; la motivazione del tempo libero probabilmente è connessa a motivi di svago. Va notato che essendosi svolta l'indagine dalla metà di novembre alla metà di gennaio, le motivazioni connesse al tempo libero possono risultare sovrastimate rispetto a quanto si può verificare mediamente in un intero anno.

I motivi per cui si sceglie il treno vedono al primo posto il risparmio (25%), specialmente per il sesso maschile, seguito da motivazioni personali (20%), indisponibilità di altri mezzi (18%) e problemi di par-

cheggio (18%). Il risparmio è la motivazione principale di utilizzo del treno per gli abitanti di comuni sopra i 20 mila abitanti. L'assenza di altri mezzi è una caratteristica dei comuni tra i 20 e i 100 mila abitanti, mentre le motivazioni personali e i problemi di parcheggio sono predominanti nei comuni sopra i 100 mila abitanti. Possiamo supporre che passando da autobus urbano a autobus extraurbano e treno aumenti mediamente la distanza dello spostamento effettuato; ecco che allora la considerazione della economicità assume, come abbiamo già visto confrontando l'autobus urbano e l'autobus extraurbano, un rilievo importante. Anche le motivazioni personali risultano consistenti nella scelta del treno (20%).

3.6.4. Conclusioni sull'uso dei tre mezzi

In definitiva gli spostamenti e le motivazioni degli utenti per l'uso dei tre mezzi considerati indicano alcune specificità che questi mezzi presentano nell'offerta di trasporto e la tipologia di domanda che soddisfano.

- Una ampia tipologia di spostamenti quale quella che si presenta nelle realtà urbane, i vincoli delle zone a traffico limitato e le difficoltà di parcheggio, una utenza anziana, scolastica e impiegatizia sono le caratteristiche del mercato degli autobus urbani.
- Spostamenti concentrati per la scuola, il tempo libero e il lavoro, di solito perché l'utente non ha altri mezzi, o per la comodità del servizio o per problemi di parcheggio caratterizzano il mercato del autobus extraurbano.
- Spostamenti per raggiungere la scuola, il lavoro o motivazioni del tempo libero in connessione al risparmio o al rifiuto di usare un mezzo privato, con i rischi conseguenti, per lunghe distanze, oltre ai vincoli del parcheggio caratterizzano il mercato del treno.

4. L'uso dei mezzi privati

Indagine campionaria ha anche rilevato il giudizio dei cittadini toscani sull'uso dei mezzi privati. A tale scopo è stato chiesto agli intervistati quanti fossero i giorni di utilizzo nell'ultima settimana (esclusa la domenica) della macchina, dello scooter o moto e della bicicletta.

La tabella 15 mostra come la macchina sia il mezzo maggiormente utilizzato dai cittadini toscani (sebbene il 36% non l'ha mai utilizzata nella settimana precedente l'indagine). Sensibile è la percentuale di coloro che l'hanno utilizzata tutti i sei giorni (26%). I mezzi come scooter e bicicletta vengono utilizzati da un basso numero di soggetti anche se, chi li utilizza, li usa in modo sistematico assai (le percentuali più alte si registrano per un numero più alto di giorni).

Tavola 15 - Stima della proporzione di intervistati per il numero di giorni di utilizzo nella settimana di ciascun mezzo privato indipendente dell'altro

Numero giorni	MEZZO PRIVATO		
	Macchina	Scooter/moto	Bicicletta
0	36,5	89,4	91,2
1	5,7	1,0	0,9
2	9,2	1,6	1,8
3	7,8	1,6	1,0
4	6,4	1,0	0,9
5	8,2	1,2	1,4
6	26,2	4,2	2,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Nella tabella 16 sono riportati le stime dei principali spostamenti effettuati con ciascuno dei mezzi privati dagli non utenti di mezzi pubblici.

Gli intervistati avevano la possibilità di dare un massimo di tre risposte per gli spostamenti effettuati con i mezzi privati (tavola 16); ciò permette di ottenere una graduatoria di tali spostamenti. I cittadini toscani hanno indicato al primo posto il tempo libero per tutti e tre i mezzi privati. Tale motivazione era presente, come abbiamo visto, al primo posto anche per l'autobus urbano mentre veniva dopo la scuola e il lavoro per il treno e dopo la scuola per l'autobus extraurbano. Al secondo e terzo posto vengono segnalati: con l'auto privata e la bicicletta spostamenti per acquisti e lavoro, con la scooter/moto il lavoro seguito dagli acquisti.

Tavola 16 - Stima dei principali spostamenti effettuati con ciascun mezzoprivato indipendentemente dall'uso degli altri (valori percentuali)

TIPO DI SPOSTAMENTO	MEZZO PRIVATO		
	Macchina	Scooter/Moto	Bicicletta
Per lavoro	37,5	30,1	29,4
Per la scuola	10,9	18,3	12,2
Per gli acquisti	39,1	23,4	45,5
Per affari	4,4	3,0	4,1
Per il tempo libero	51,8	64,1	56,3
Per pratiche	4,6	2,6	4,0
Per visite mediche/assistenza	6,4	2,17	3,4

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

Tra i non utenti del mezzo pubblico circa due terzi usa almeno un mezzo privato nel corso della settimana.

E' interessante notare (tavola 17) che di quest'ultima categoria la maggior parte usa quasi tutti i giorni almeno uno dei mezzi privati (circa il 60/70 % usa il mezzo privato per almeno 4 giorni alla settimana).

Tavola 17 - Stima della proporzione di utenti di almeno un mezzo privato tra i non utenti del mezzo pubblico per il numero di giorni di utilizzo nella settimana

Numero giorni	MEZZO PRIVATO		
	Macchina	Scooter/moto	Bicicletta
1	9	9,05	10,29
2	14,46	14,87	20
3	12,31	15,37	11,14
4	10,1	9,1	10,66
5	12,82	11,6	15,73
6	41,29	39,97	32,2
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - Area Statistica: Indagine Campionaria, Inverno 2000-2001.

5. Considerazioni conclusive

➔ Gli utenti dei mezzi pubblici autobus urbano, extraurbano, treno costituiscono una percentuale modesta della popolazione: nel mese di riferimento l'86% non ha usato l'autobus urbano, il 96% quello extraurbano, il 95% il treno. Emergono due tipologie di utenti, occasionali e sistematici distinti per caratteristiche socio-demografiche e conseguentemente per tipo di spostamenti e motivazioni. I primi sono soprattutto persone anziane, prevalentemente di sesso femminile che usano i mezzi per attività diverse dallo studio e lavoro, attività invece tipiche degli utenti sistematici.

➔ La composizione socio-economica è comunque più equilibrata per gli utenti dell'autobus urbano in virtù di una offerta in grado, all'interno dei tessuti urbani, di soddisfare, esigenze sia occasionali sia sistematiche di diverse categorie di soggetti. Rilevante la motivazione dell'assenza di altri mezzi e le difficoltà del parcheggio in particolare nei grandi centri urbani.

➔ Per l'autobus extraurbano e soprattutto per il treno, l'utenza è invece maggiormente polarizzata: prevalenti sono i giovani e rilevanti i lavoratori soprattutto dei ceti impiegatizi che usano questi mezzi per spostamenti pendolari casa scuola e casa lavoro. Anche per questi mezzi rilevante l'indisponibilità di altri mezzi.

➡ Normalmente passando da autobus urbano a extraurbano e treno le distanze percorse aumentano e assume una rilevanza crescente la motivazione del risparmio e il desiderio di evitare i rischi della guida in particolare per il treno.

➡ Le analisi territoriali indicano che i livelli più elevati di utenza dei tre mezzi pubblici complessivamente considerati si registrano nelle province con le maggiori concentrazioni urbane: Firenze, Prato e Livorno, insieme a queste si inserisce però la provincia di Siena.

➡ Fra i mezzi privati prevalente è l'uso dell'auto che risulta, come per gli altri mezzi privati in parte complementare a quello dei mezzi pubblici. Gli spostamenti connessi al tempo libero vengono in grande prevalenza realizzati con i mezzi privati, salvo la loro indisponibilità. Alto resta comunque il livello di uso dei mezzi privati anche per gli spostamenti per lavoro e acquisti.

➡ Circa i due terzi dei non utenti del mezzo pubblico usa in modo prevalente il mezzo privato per i

propri spostamenti settimanali.

➡ In definitiva l'offerta di trasporto dei mezzi pubblici, oggettivamente rigida, trova negli studenti e le persone anziane soprattutto di sesso femminile una utenza con limitate alternative. I pendolari lavoratori per altre motivazioni, dal risparmio alla distanza, costituiscono la terza rilevante nicchia del mercato.

➡ L'orientamento ai bisogni e alle aspettative del cliente costituisce una chiave indispensabile per incrementare gli spostamenti col mezzo pubblico al vantaggio della sostenibilità ambientale. E' importante quindi verificare le esigenze e le aspettative degli utenti. Nelle Informazioni statistiche in breve Indagine campionaria sul trasporto pubblico - II Gli utenti di autobus urbano, extraurbano e treno viene esaminato l'atteggiamento dei principali profili di utenza rispetto a un insieme di fattori di qualità percepita con lo scopo di evidenziare i fattori di soddisfazione/insoddisfazione dei servizi offerti dalle tre tipologie di mezzi nelle diverse realtà territoriali della regione.



In attuazione alla Legge Regionale 2 settembre 1992, n. 43 l'Ufficio di Statistica della Regione Toscana pubblica e diffonde le informazioni statistiche prodotte nell'ambito dei Programmi Statistici Regionale e Nazionale.

I dati elaborati sono patrimonio della collettività e vengono diffusi, oltre che nella collana apposita, attraverso il sito Internet della Regione Toscana (**www.regione.toscana.it**).

Realizzazione editoriale: Maria Luisa La Gamba, Area extra-dipartimentale Statistica

Giugno 2001 - Supplemento n. 18 a Informazioni Statistiche - Mensile della Giunta Regionale Toscana
Autorizzazione del Tribunale di Firenze n.3821 del 29 Marzo 1989

Stampa Digitale: Centro Stampa Regione Toscana