



Il trasporto pubblico gratuito ridurrebbe l'uso delle automobili?

Problema

Il settore dei trasporti rappresenta una delle principali fonti di emissioni di gas serra e di inquinamento atmosferico nelle aree urbane. Una quota rilevante di tali emissioni è riconducibile all'utilizzo dell'auto privata, che genera inoltre congestione, rumore e costi sociali elevati, con effetti negativi sulla qualità della vita e sulla salute della popolazione.

Negli ultimi anni, molte amministrazioni locali hanno cercato di incentivare modalità di trasporto più sostenibili, come il trasporto pubblico locale (TPL), la mobilità attiva e la mobilità condivisa. Tuttavia, nonostante gli investimenti infrastrutturali e le politiche di disincentivo all'uso dell'auto (come pedaggi urbani o limitazioni al traffico), il passaggio dall'auto privata al trasporto pubblico risulta spesso limitato.

Uno dei principali ostacoli all'utilizzo del TPL è rappresentato dal costo del servizio, che può incidere in modo rilevante sulle decisioni di mobilità, in particolare per gli utenti occasionali, per i giovani e per le fasce di popolazione a reddito più basso. Il prezzo del biglietto può quindi costituire una barriera all'accesso, anche in presenza di un servizio adeguato in termini di copertura territoriale.

Di conseguenza, nonostante la scarsa sostenibilità ambientale delle auto, permane la difficoltà di ridurre in modo significativo l'utilizzo e di aumentare l'attrattività del trasporto pubblico, soprattutto tra gli utenti che oggi fanno un uso prevalente del mezzo privato. In assenza di interventi efficaci, il rischio è quello di mantenere livelli elevati di traffico, emissioni e disuguaglianze nell'accesso alla mobilità.

Soluzione

La gratuità del trasporto pubblico locale rappresenta una politica di incentivo diretto all'utilizzo del TPL, basata sull'eliminazione del prezzo del servizio per gli utenti. Riducendo a zero il costo del biglietto, questa misura mira ad abbattere una delle principali barriere economiche all'accesso al trasporto pubblico.

In generale, le politiche di trasporto pubblico gratuito vengono adottate con obiettivi multipli: aumentare l'utilizzo del TPL, favorire una maggiore inclusione sociale, ridurre le disuguaglianze nell'accesso alla mobilità e contribuire, indirettamente, alla riduzione dell'uso dell'auto privata e delle emissioni associate.

Un ulteriore elemento a favore di questa tipologia di intervento riguarda la sua semplicità dal punto di vista dell'implementazione. Eliminando il pagamento del biglietto, l'uso del trasporto pubblico diventa più immediato e meno oneroso, soprattutto per gli spostamenti quotidiani e per gli utenti occasionali, per i quali il trasporto pubblico potrebbe risultare come più attrattivo.

Rimane tuttavia aperta la questione se l'eliminazione del costo del biglietto sia sufficiente, da sola, a modificare in modo significativo i comportamenti di mobilità. In particolare, la gratuità del servizio non incide su altri fattori rilevanti nella scelta del mezzo di trasporto, come la qualità del servizio, la frequenza delle corse o la convenienza dell'auto privata. Inoltre, l'eliminazione del costo del biglietto è un impegno finanziario rilevante per il settore pubblico, di conseguenza tale tipo di politica deve essere capace di produrre risultati capaci di compensare la mancanza delle relative entrate.

Risultati

I risultati di uno studio sul tema mostrano che l'introduzione della gratuità del trasporto pubblico aumenta in modo significativo l'utilizzo del TPL, ma produce effetti nulli sulla riduzione dell'uso dell'auto privata.

Una politica di questo tipo è stata testata in Cile, nella città di Santiago, dove il trasporto pubblico urbano è stato reso gratuito per un periodo di due settimane. Uno studio ha analizzato gli effetti di questo intervento sui comportamenti di mobilità, con l'obiettivo di valutare se l'eliminazione del costo del biglietto fosse in grado di modificare le scelte di spostamento delle persone coinvolte.

La valutazione si basa sull'analisi di un campione di 13 imprese operanti nella città di Santiago, i cui dipendenti sono stati coinvolti nell'intervento: alcuni di essi hanno ricevuto una *card* per usufruire gratuitamente del trasporto pubblico.

In seguito all'introduzione della gratuità, si osserva un aumento del numero di spostamenti effettuati con il trasporto pubblico. Tuttavia, una parte rilevante di questo incremento è dovuta a nuovi viaggi o alla sostituzione di modalità di trasporto già sostenibili, come gli spostamenti a piedi o in bicicletta, piuttosto che a un reale passaggio dall'auto privata al TPL.

Alcuni esiti dell'intervento	Effetto
Numero totale di spostamenti	+12%**
Uso TPL fuori da ora di punta	+28%**
Uso TPL durante ora di punta	-13%
Spostamenti in auto privata	+7%
Spostamenti non motorizzati	+44%**

*Stime significative per $\alpha = *10\%$ **5%*

L'effetto della gratuità sulla riduzione dell'uso dell'auto risulta infatti sostanzialmente nullo. Questa la misura è stata particolarmente efficace nell'attrarre utenti già vicini all'utilizzo del trasporto pubblico, mentre ha inciso meno sui comportamenti di chi utilizza abitualmente l'auto privata per i propri spostamenti.

Nel complesso, i risultati suggeriscono che la gratuità del trasporto pubblico può migliorare l'accessibilità e aumentare l'utilizzo del servizio, ma non è sufficiente, da sola, a produrre cambiamenti rilevanti nei comportamenti di mobilità e nei livelli di traffico automobilistico. Gli autori sottolineano come, per ottenere effetti più incisivi, la gratuità dovrebbe essere affiancata da interventi che rendano il trasporto pubblico più competitivo rispetto all'auto privata, sia attraverso un miglioramento della qualità del servizio sia tramite politiche di disincentivo all'uso del mezzo privato. Ferme restando le considerazioni sul costo che tale misura può comportare se implementata su larga scala.

Metodo

I risultati provengono da una valutazione sperimentale. A partire dai dipendenti di 13 imprese, si è creato mediante sorteggio un gruppo di lavoratori a cui è stato offerto un pass gratuito di due settimane per il trasporto pubblico, mentre gli altri lavoratori partecipanti alla valutazione sono stati usati come "gruppo di controllo". In entrambi i gruppi ci sono circa 100 persone. Per tre settimane i partecipanti allo studio hanno tenuto traccia dei loro spostamenti su un diario digitale. L'effetto del programma è stimato confrontando i comportamenti di mobilità dei lavoratori interessati dalla gratuità del trasporto pubblico con quelli del gruppo di controllo, osservando le variazioni nelle modalità di spostamento prima e dopo l'introduzione della misura.

BIBLIOGRAFIA: BULL O. ET AL. (2021), *THE IMPACT OF FARE-FREE PUBLIC TRANSPORT ON TRAVEL BEHAVIOR: EVIDENCE FROM A RANDOMIZED CONTROLLED TRIAL*, REGIONAL SCIENCE AND URBAN ECONOMICS, N.86.

AUTORE DELLA SCHEDA: GIACOMO FERRATO (ASVAPP)

