Valutazione di impatto generazionale e regolazione dei settori di competenza dell'Autorità. Proposta di avvio di una call for input propedeutica alla revisione del regolamento AIR/VIR approvato con delibera n. 54/2021

Contributo trasmesso via PEC all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it

Nella tabella di seguito, in linea con il formato richiesto, si accludono i nostri contributi, confermando sin da ora la disponibilità della nostra Associazione a collaborare, su tutti i fronti, su qualsiasi punto ART riterrà necessario.

Prot.n. 0092159/2026 del 30/10/2026 10:51:16 Pagine totali: (2)

Call for input (n°)	Osservazioni
1	Si ritiene corretto allinearci alle indicazioni italiane, che considerano giovani gli individui con età compresa tra i 15 e i 34 anni
2	Si ritiene corretto considerare anche l'impatto in termini di "future generazioni" per gli *young adult*, in quanto i cambiamenti socioeconomici e demografici in atto, in particolare dopo il periodo COVID, hanno modificato sensibilmente le abitudini di mobilità, con particolare focus sul trasporto pubblico, anche della fascia di popolazione fino a 45 anni. È pertanto utile considerare anche questa fascia, magari con livello di priorità 2 rispetto al livello di priorità 1 della prima (tra 15 e 34 anni)
3	L'analisi delle PMR potrebbe essere condotta, in particolare nella fascia di età "studentesca" (15-23/25 anni), con il coinvolgimento attivo degli istituti scolastici superiori/Università e delle aziende di trasporto, in maniera tale da incrociare al meglio domanda e offerta e stabilire, soprattutto nelle aree a domanda debole, il reale impatto.
7	Condividendo l'approccio graduale e progressivo, si propone di seguire una matrice di correlazione che combini insieme fascia di età, area territoriale e rapporto tra domanda e offerta di trasporto collettivo nella stessa area territoriale. In particolare, si potrebbe procedere prima con le persone con età "studentesca" nelle aree metropolitane/urbane, a seguire, nelle aree extraurbane/a bassa domanda. Stesso approccio poi potrebbe essere seguito per persone con età "post-studentesca" (ovvero con età compresa tra 25 e 34 anni), prima nelle aree metropolitane/urbane e, a seguire, nelle aree extraurbane/a bassa domanda. Analogo processo potrebbe essere seguito per la popolazione residuale che attiene alla fascia *young adult* (ovvero con età compresa tra 35 e 45 anni). Tutto potrebbe nascere dal prendere in considerazione una o due realtà pilota, strutturate, sia in termini di servizi che di dati disponibili di domanda/offerta, in modo da costruire gradualmente alcuni indicatori utili che possano essere associati alla VIG.

Call for input (n°)	Osservazioni
8	La check-list potrebbe essere ampliata con i seguenti elementi aggiuntivi: quali effetti sull'accessibilità e la qualita della vita per le nuove generazioni, con particolare riferimento alle aree deboli di trasporto collettivo? Quali benefici in termini di attrattività del trasporto collettivo? Qual è la percentuale di persone afferenti alle nuove generazioni coinvolte? Qual è il rapporto di correlazione tra utilizzo di sistemi di mobilità collettiva da parte delle nuove generazioni e mondo della scuola/università?
10	In relazione alle tre dimensioni di sostenibilità (ambientale, economica e sociale), si riterrebbe utile costruire una base dati di riferimento che tenga conto di almeno i seguenti elementi chiave: • dati ISTAT sulle abitudini di mobilità collettiva giovanile per fascia di età e ambito territoriale; • dati di frequentazione/iscrizione degli studenti da Istituti Scolastici, Università e di impiego dalle Imprese; • dati di riferimento sulle nuove generazioni che utilizzano il trasporto collettivo dai principali operatori della mobilità (con l'eventuale supporto delle Associazioni di Settore); • indicatori standardizzati di correlazione tra costo auto privata e potenziale beneficio di utilizzo del trasporto collettivo (anche in relazione ai posti offerti/posti disponibili); • livello di disponibilità/accessibilità rispetto alle nuove tecnologie applicate alla mobilità collettiva (con particolare riferimento al paradigma MaaS e MaaR e ai relativi strumenti di pagamento); • matrice dei bisogni primari espressi dalle nuove generazioni da incrociare con la possibile offerta di trasporto collettivo per ambito territoriale; • grado di intermodalità nel trasporto collettivo disponibile per ambito territoriale; • basi dati di riferimento quali "best-practice" sul piano internazionale. Tutto questo dovrebbe servire per costruire, progressivamente e nel tempo, una sorta di Youth Mobility Score.

Prot.n. 0092159/2026 del 30/10/2026 10:51:16 Pagine totali: (2)

Bologna, 29/10/2026

Il Presidente
Ing. Piero Sassoli

Il Direttore Generale
Dott. Claudio Claroni