

Bocciatura del trasporto pubblico

Al Forum i dati catastrofici portati dal manager di Ferrovie sul sistema italiano

di Alfredo De Girolamo

► ROMA

L'Atac di Roma decide il "concordato preventivo in continuità" (una specie di fallimento) e l'ad di Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini snocciola a Cernobbio, al Forum Ambrosetti, i dati catastrofici del sistema trasporto pubblico locale in Italia. Due notizie di pari passo. Se è vero che Atac, insieme ad Anm di Napoli, è un caso "limite" di gestioni disastrose del trasporto pubblico locale (tpl) in mano pubblica, e soprattutto quello nazionale a vivere in una condizione di difficoltà per nodi strutturali mai risolti.

L'Italia deve decidere se diventare "europea" o no, e mettere in campo una politica fatta di investimenti in reti e mezzi, politiche contro il traffico e la mobi-

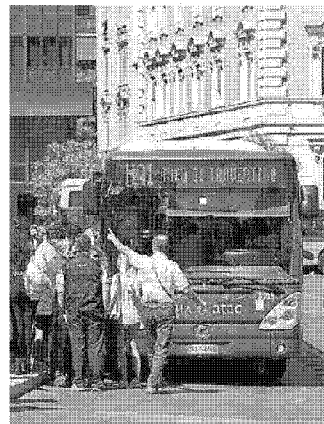
lità individuale, politiche industriali per rafforzare gli operatori della mobilità pubblica. I numeri contenuti nello studio presentato a Cernobbio fotografano con ancora maggiore chiarezza una situazione, già descritta in questi anni da altri studi, e nota ormai da tempo alla politica nazionale e locale.

In Italia ci si muove con i mezzi individuali (auto, moto) e questo impedisce una crescita della mobilità collettiva sia perché pochi la usano, sia perché avendo in Italia quasi solo bus (sono davvero poche le linee di metropolitana) il traffico rallenta la

mobilità collettiva. Così mentre nelle città europee il 50% degli spostamenti avviene con mezzi collettivi, in Italia siamo sotto al 30, con Roma al 26 e solo Milano (sempre più europea) al 48. Un loop da cui non riusciamo ad uscire. I dati sono allarmanti: muoversi nelle aree metropolitane in Italia significa impiegare il doppio del tempo che nelle città europee: in un'ora in Italia si fanno 5,3 km contro i 9,8 delle città europee. Abbiamo la velocità commerciale dei bus più bassa d'Europa e tempi di coincidenza elevati per l'intermodalità (17 minuti contro 11 degli stati

dell'Unione). Considerato che mobilità e spostamenti nelle aree urbane sono una variabile fondamentale della competitività e della crescita, il danno che questa situazione produce al sistema paese è enorme e concorre al gap di crescita dell'Italia rispetto alla media dell'Ue. Lo studio calcola che i risparmi ottenibili da cittadini ed imprese se utilizzassimo modelli virtuosi di mobilità sarebbero di 12 miliardi l'anno (una finanziaria di medie dimensioni). Si stima che mediamente ogni persona spenda 2.500 euro all'anno per l'auto (tutto incluso), con 49 milioni di auto (oltre le moto), con il tasso di motorizzazione più alto d'Europa. Riducendo l'uso dell'auto si ridurrebbero il numero per famiglia (ormai 2) e i consumi di carburante generando una disponibilità di risorse per le famiglie che potrebbero essere destinate ad usi migliori.

È necessario e non più rinviabile un piano di investimenti sul ferro di corta distanza suburbana. Per il trasporto su gomma occorre svecchiare il parco mezzi (l'età media è 12 anni in Italia contro una media europea di 6) ma soprattutto garantire ai bus velocità commerciali adeguate a dimezzare i tempi di percorrenza (corsie protette, reti riprogettate, interconnessioni). Una scelta che rallenta la velocità dei veicoli privati, ma aumenta quella dei mezzi collettivi.



Gravi problemi per i bus urbani

© RIPRODUZIONE RISERVATA

