

Meno auto, più autobus

Meno auto, più autobus

[Anna Donati](#)

128 milioni di spostamenti al giorno: nonostante la crisi l'Italia l'anno scorso si è mossa. Ed è cresciuto un po' l'uso dei mezzi pubblici. Merito del caro-benzina, forse. Invece di guardare solo al rischio dei big delle autovetture, perché non studiare il modo di fare di necessità virtù?

L'anno appena trascorso ha visto un aumento dell'uso dei mezzi pubblici e la riduzione se pur ancora lieve dell'auto privata. Nei mesi del caro-benzina e della crisi economico-finanziaria abbiamo raggiunto in Italia i 128 milioni di spostamenti al giorno. L'economia è ferma, le persone no: ma come si muovono, con quali mezzi e in quali direzioni? Molti indizi vengono fuori dal VI Rapporto sulla Mobilità Urbana elaborato da Isfort, AssTra ed Hermes, presentato alla Conferenza Annuale di AssTra, le aziende di trasporto pubblico locale. Il direttore dell'Isfort Carlo Carminucci ha precisato di quale tipo sono quei 128 milioni di spostamenti: cresce di più la mobilità urbana delle medie e lunghe percorrenze, e dentro le città aumentano di più i percorsi tra 10-50 km, che sono evidentemente il risultato delle politiche insediative ormai diffuse sul territorio che aumentano i fenomeni di pendolarismo.

Il trasporto pubblico nel 2008 è cresciuto in modo significativo sia in termini di offerta, di uso da parte dei cittadini ed anche di soddisfazione del servizio. Nell'ultimo biennio 2006-2008 l'uso del mezzo pubblico sul totale degli spostamenti motorizzati è cresciuto dal 10 al 12,6%, erodendo una piccola quota al monopolio dell'auto che scende al 79,5%. L'avanzata del trasporto pubblico interessa soprattutto le grandi città usate da ben il 29,7% dei cittadini nel 2008 mentre nel 2006 questa percentuale era del 27,7%. Preoccupanti invece i primi dati del trimestre 2009 dove i numeri tornano negativi: evidentemente il perdurare della crisi ed il prezzo del petrolio tornato ai minimi storici nonché gli incentivi all'automobile, hanno già prodotto la loro influenza.

Cambiano anche le motivazioni degli spostamenti: calano in percentuale i motivi legati al lavoro che si attestano al 24% nel 2008 mentre nel 2002 erano al 32%, allo stesso modo calano gli spostamenti per lo studio mentre crescono quelli legati alla gestione familiare (37% nel 2009 rispetto al 30,8% del 2002) e del tempo libero (al 34,8% nel 2008 rispetto al 31,3 del 2002).

La riflessione su questi dati avviata dal Presidente di AssTra Marcello Panettoni ha cercato di mettere a fuoco la risposta alla domanda fondamentale: la crescita è stata congiunturale e legata alla crisi ed all'aumento del prezzo della benzina, o siamo in presenza di una vera e propria inversione di tendenza, di una rivoluzione culturale positiva ed irreversibile da parte dei cittadini?

Nei molti dibattiti e confronti è stato sottolineato che almeno dieci anni di impegno per il rilancio del trasporto pubblico, con gli investimenti per l'ammodernamento delle reti e del parco mezzi (adesso l'età media degli autobus è di 8 anni mentre nel 2002 era di 11 anni), l'applicazione (assai incompleta) della legge 422/97 ed una gestione più efficiente delle aziende, ha prodotto i suoi risultati. Aumentano i km di trasporto pubblico offerto con un più 4% del 2008 rispetto al 2002, ed aumentano i passeggeri trasportati nello stesso periodo del 4,8%.

Preoccupante invece la dinamica dei costi aziendali cresciuti in questi anni in particolare per il costo del gasolio e del GPL, mentre le compensazioni regionali nello stesso periodo sono cresciute del 7,5% senza riuscire a compensare i costi crescenti. In difficoltà le aziende nell'aumentare l'efficienza di gestione ed aumentare i ricavi, che si attestano intorno al 30% dei

costi, mentre giova ricordare che la legge 422/97 indicava nel 35% l'obiettivo minimo da raggiungere nel rapporto ricavi/costi.

Resta dunque ancora molto da fare, siamo sempre sul filo del rasoio tra rilancio del servizio e crisi del sistema, anche a causa dei costi del servizio che continuano a crescere ed i contributi pubblici che non riescono a pareggiare i conti.

Ma anche dentro la media nazionale dei dati positivi vi sono comunque forti disparità che meritano di essere sottolineati anche per trarne qualche lezione: mentre il trasporto pubblico locale cresce nelle grandi città continua a perdere nei centri minori dove è praticamente dimezzato dal 2000. Allo stesso modo in Italia al Nord il mezzo pubblico è maggiormente utilizzato, al Centro ha ancora delle buone opportunità, mentre cala ulteriormente al Sud, che comunque vede città come Napoli raggiungere con ben il 42% di utilizzo del mezzo collettivo, ottime prestazioni di livello europeo.

Ma anche al Nord la realtà non è omogenea: al Nordovest il mezzo pubblico nel 2008 ha trasportato il 22,9% dei cittadini mentre il 71% usa l'automobile, mentre al Nordest solo il 10,7% usa il trasporto collettivo e ben l'84% usa l'automobile per i propri spostamenti.

Dalla stessa indagine emerge chiaramente l'interesse dei cittadini, assai favorevoli a soluzioni di mobilità collettiva, purchè frequenti e confortevoli. Migliora leggermente secondo le indagini la soddisfazione dei cittadini che danno i voti al mezzo pubblico: piace la metropolitana (voto 7,3) mentre autobus, tram e treno locale superano di poco la sufficienza.

Interessante anche il peso della mobilità non motorizzata nel 2008 dove crescono un poco sia gli spostamenti a piedi (raggiungono il 27,6%) e l'uso della bicicletta (5,2%).

L'indagine approfondisce anche l'opinione dei cittadini sulle politiche di regolazione del traffico motorizzato privato dove il pagamento della sosta, l'estensione delle corsie riservate ed il road pricing calano nel gradimento rispetto al 2006: una preoccupazione in più per le amministrazioni locali che devono applicare misure impopolari ma necessarie per far funzionare e rendere efficienti i trasporti collettivi.

Quello che manca e che si è avvertito anche nei tre giorni di Asstra è l'assenza del decisore politico, siano amministrazioni locali che non controllano in modo deciso il traffico motorizzato, o il governo da cui mancano certezze sui finanziamenti per il servizio e sugli investimenti nelle reti e per nuovi veicoli di trasporto. Anche se il trasporto pubblico locale trasporta 15 milioni di passeggeri ogni giorno, ha oltre 116.000 addetti ed un giro d'affari di oltre 8 miliardi l'anno, non pare avere molta influenza sulle decisioni politiche.

Rispetto a dieci anni fa abbiamo fatto passi in avanti e questo dimostra che quando si agisce i risultati si vedono, ma solo se aumenterà l'impegno finanziario e sistematico per la mobilità sostenibile nelle città, potrà arrivare la svolta per i cittadini e per l'ambiente.

Si