

ControCorrente

Traffico, la mezza Italia che non vuole più l'auto

di FAUSTA CHIESA

16

Report MobilitAria sugli spostamenti nelle quattordici città più grandi del Paese
Meno del 50 per cento della popolazione urbana utilizza il trasporto pubblico
Ma quanto spendono i Comuni per migliorare il servizio e aumentare l'offerta?
E quanti finanziamenti ricevono dallo Stato? Ecco i numeri e le «classifiche»

di FAUSTA CHIESA

Mezza Italia prende i mezzi

Gli italiani per spostarsi stanno lentamente abbandonando l'automobile. In base ai dati del report MobilitAria del 2019 redatto dal Kyoto Club e dal [Cnr-Iia](#), l'utilizzo della macchina è sceso dal 58,2 per cento del biennio 2012-2013 al 53 per cento degli spostamenti negli anni 2016-2017. Nonostante la tendenza al calo, la macchina resta il mezzo prevalente e il trasporto pubblico locale (Tpl) ricopre ancora un ruolo subalterno rispetto alla mobilità individuale. Durante il decennio 2006-2016 nelle quattordici città più grandi d'Italia la quota di utenti dei mezzi pubblici non ha superato la soglia del 50 per cento. Con il 5 per cento della popolazione, Catania è il fanalino di coda, mentre Milano (38 per cento) e Genova (30 per cento) sono le città dove si viaggia di più sul Tpl.

Ma il trasporto pubblico locale come è messo per infrastrutture e qualità del servizio? In base all'indicatore «posti-km per abitante» relativo al numero di posti offerti agli utenti nell'arco dell'anno, diviso il numero di residenti (dati Istat-elaborazione Openpolis) Milano risulta il primo capoluogo per offerta del servizio, con 16.218 posti per abitante,

seguita da Venezia e Brescia. Al Sud invece emerge Cagliari, quarta con 7.230 posti. I capoluoghi di provincia del Nord riescono a offrire una maggiore copertura rispetto a quelli del Sud. Secondo lo studio del 2017 di Ferrovie dello Stato e The European House-Ambrosetti, i chilometri di metropolitana in Italia sono 234, rispetto ai 630 in Germania e ai 680 in Gran Bretagna. Inoltre, i mezzi in circolazione nel nostro Paese hanno un'età media di undici anni, rispetto ai 7,8 in Francia e ai 6,9 in Germania.

«In larga parte, questa tendenza è causata dalla carenza di infrastrutture e di qualità del servizio», commenta Martina Zaghi, analista di Openpolis e autrice del report «Quante risorse dei Comuni sono destinate al trasporto pubblico locale». Lo Stato ha un fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che viene suddiviso e distribuito alle Regioni italiane. A loro volta, le amministrazioni regionali sono tenute a erogare fi-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

058509

nanzamenti per il sostegno del servizio ai Comuni. Considerando le risorse di cui dispongono, tutte le amministrazioni locali possono destinare parte dei bilanci a interventi per la mobilità pubblica.

«Nel caso degli enti comunali - spiega Zaghi - la voce dedicata al trasporto pubblico locale comprende le spese per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto: su gomma, autofiloviario, metropolitano, tranviario e funiviario. Sono incluse inoltre le spese per la vigilanza dell'utenza e quelle per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie. E quanto spendono i Comuni più popolosi d'Italia per sostenere la mobilità pubblica sul proprio territorio? In base al bilancio consuntivo del 2017 «anche se spese maggiori o minori non implicano necessariamente una gestione positiva o negativa del servizio - precisa Zaghi - Milano con 795 euro *pro-capite* all'anno ha una spesa nettamente superiore a quella degli altri Comuni. Seguono Firenze (289 euro) e Roma (274 euro), mentre chiudono la classifica Torino (25 euro) e Trieste (0,27)». Non emergono particolari differenze geografiche: le grandi città del Nord, Centro e Sud Italia si distribuiscono indistintamente lungo la classifica.

Milano risulta al primo posto tra le grandi città anche se si considera il dato relativo alla spesa complessiva e non quella pro capite. L'amministrazione comunale spende complessivamente 1,08 miliardi per la mobilità pubblica. Il Comune di Roma, che ha una superficie pari a sette volte quella del capoluogo lombardo e un milione e mezzo di abitanti in più, spende 0,78 miliardi di euro. «Se in

Italia il capoluogo lombardo si distingue nel settore del trasporto pubblico - conclude Zaghi - a livello europeo lo scenario è diverso. Dati relativi alla mobilità pubblica nelle capitali europee evidenziano uno standard più elevato, sia per offerta che per utilizzo del servizio. Basti pensare che Milano offre 3,1 chilometri di rete metropolitana per 100mila abitanti, contro i 5,7 di Londra e i 9,3 di Madrid».

Come raggiungere gli standard europei? La prima necessità è quella di fare investimenti per svecchiare la flotta di mezzi pubblici. Il «Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario» vale quasi cinque miliardi all'anno e a maggio è stato annunciato che non sarà tagliato. Una parte di questi soldi (il cosiddetto «Fondo mezzi» operativo dal 2017) è destinata al rinnovo del parco circolante e alla riqualificazione elettrica ed energetica.

Ma in base alla legge i finanziamenti statali sono concessi soltanto per l'acquisto mezzi a metano oppure elettrici. «Pur avendo accolto con favore il fondo per il rinnovo del materiale - commenta Andrea Gibelli, da dicembre 2018 presidente di Asstra che riunisce 140 aziende del Tpl - vorremmo far notare che per la transizione energetica occorre gradualità: sia perché l'autonomia dei mezzi è diversa sia perché le aziende devono riorganizzare il servizio sulla base di cicli di lavoro e di fermo macchina che con l'elettrico sono diversi. Inoltre, c'è anche un problema di costi: un autobus Euro 6 costa 250mila euro, uno elettrico 400mila».

«Milano con 795 euro pro-capite all'anno ha una spesa nettamente superiore a quella degli altri Comuni Seguono Firenze (289 euro) e Roma (274 euro)»
Martina Zaghi, Openpolis

«Per la transizione energetica occorre gradualità perché l'autonomia dei mezzi è diversa e le aziende devono riorganizzare il servizio»
Andrea Gibelli, Asstra

Lussemburgo, dal 2020 bus gratuiti



In Lussemburgo, 600mila abitanti in tutto, dal primo marzo dell'anno prossimo i mezzi pubblici saranno completamente gratuiti. Quando questo avverrà il Lussemburgo sarà il primo Paese al mondo a introdurre il trasporto pubblico gratis su tutto il suo territorio.

Il granducato ha anche previsto investimenti per migliorare la rete ferroviaria e quella tranviaria e il servizio degli autobus sarà completamente ripensato: entro il 2030 il ministero vuole sostituire l'intero parco con mezzi elettrici per arrivare a emissioni zero.

I numeri

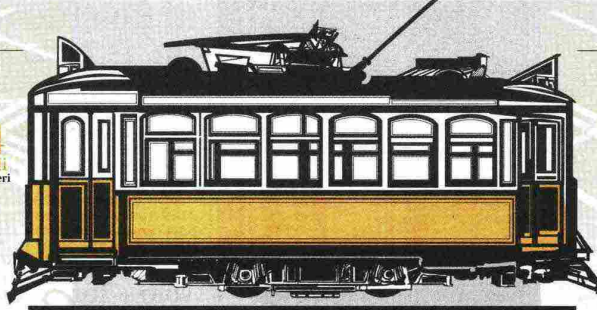
15 milioni di passeggeri al giorno

5,4 miliardi di passeggeri all'anno

oltre 124 mila lavoratori

50 mila mezzi di trasporto

12 miliardi di fatturato



Ricavi e aziende

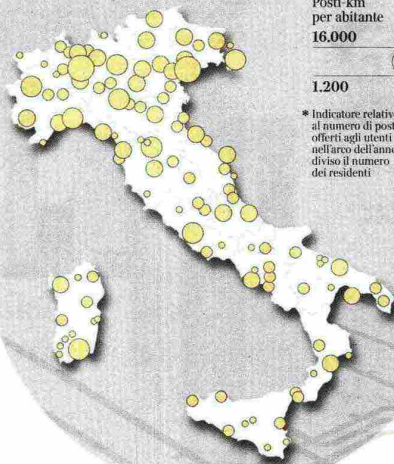
31,6% il rapporto tra ricavi da traffico su costi operativi

81% le aziende di Tpl partecipate con bilancio 2017 in utile

Il trasporto pubblico locale

Posti-km* per abitante nei capoluoghi di provincia

* L'offerta sui mezzi pubblici



Trieste 0,27

Torino 25,58

Bologna 48,17

Verona 78,52

Messina 97,04

Bari 125,73

Padova 125,79

Palermo 128,17

Napoli 147,88

Catania 198,94

Genova 212,56

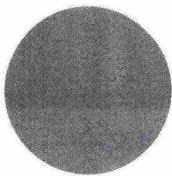
Venezia 270,09

Roma 274,40

Firenze 289,23

MILANO 795,46

Spesa pro capite per il Tpl nelle città con più di 200mila abitanti (in euro)



L'anzianità del parco autobus

Età media per tipologia di servizio



Fonte: Openpolis, Asstra

Infografica: Maureen De Micheli (L'Ego-Hub)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

058509