

Un bus chiamato desiderio

Trasporti Torino maglia nera per la scarsa copertura, Cagliari in attesa della metropolitana, Genova efficiente... Una ricerca fotografa l'Italia dei mezzi pubblici. Da migliorare.

di DONATELLA MARINO

Sono distanti 800 chilometri ma accomunate da record negativi. Se a Torino, con una delle reti urbane di trasporto pubblico meno estese, chi abita in periferia fatica a raggiungere il centro, con il risultato che la città ha il minor utilizzo del mezzo pubblico, a Campobasso, dove il parco autobus è antiquato, d'estate si suda nei molti veicoli senza aria condizionata.

Il punto sul sistema del trasporto pubblico locale e sulla gestione della viabilità l'ha fatto la Fondazione Civicum, in un dossier che *Panorama* ha potuto esaminare in anteprima. L'associazione, fondata senza scopo di lucro cinque anni fa, ha commissionato l'analisi al Politecnico di Milano. Ne è venuta fuori una fotografia variegata. Così è vero che il pensionato, sempre a Campobasso, viaggia praticamente gratis, con il costo del biglietto tra i più bassi, ma ne fa le spese il disabile che raramente trova le passerelle ribassate per salire a bordo. Idem a Cagliari, dove sono pochi i posti dedicati. Andrebbe meglio se visse a Trento, unico comune con tutti i veicoli dotati di pianali d'accesso.

L'obiettivo della ricerca era coinvolgere i 20 capoluoghi di regione, però solo la maggioranza ha risposto all'appello e inviato dati, tra cui Ancona, Bologna, Cagliari, Campobasso, Genova, Milano, Palermo, Roma, Torino, Trento e Venezia. «È una cartina di tornasole della difficoltà di far passare la cultura della trasparenza» afferma Federico Sassoli de Bianchi, presidente di Civicum. «Non è la sola: nei bilanci erano indicate le spese comunali, ma non quanto

spendono le municipalizzate. Il nostro scopo è di fare da pungolo».

Il secondo passo è stato allargare il tiro a città più piccole ma importanti per peso economico, come Brescia, Novara e Pescara. «Volevamo capire le differenze legate alla dimensione» chiarisce Giovanni Azzone, prorettore al Politecnico e coordinatore della ricerca. «Abbiamo visto che non è un fattore che incide molto. Pesa di

più il divario Nord-Sud. In ogni caso il comune perfetto, con tutti i parametri a posto, non esiste».

E quanto a indicatori ne sono stati esaminati molti. A partire dalle spese. È emerso che i 15 comuni, con 7,9 milioni di abitanti complessivi (13 per cento della popolazione), spendono in media 77 euro pro capite per la gestione del trasporto pubblico locale e 35 per la viabilità.

A questi vanno aggiunti gli investimenti, dall'acquisto di nuovi mezzi alla costruzione di infrastrutture o, sull'altro versante, la manutenzione delle strade. La ricerca li riporta: il record positivo è di Roma (oltre 350 euro a testa per la voce trasporti), la maglia nera di Cagliari.



Deposito di bus. Sotto, i dati della ricerca sui trasporti pubblici.

L'OFFERTA DI TRASPORTO	Linee rete urbana ogni 100 km di strade urbane	Incrocio urbano ogni 10 mila abitanti	Numero fermate ogni 10 mila persone su sito
Ancona	13,1	3,9	nd
Bologna	6,6	1,4	68
Brescia	3,1	0,9	57
Cagliari	6,1	1,8	27
Campobasso	10,8	5,3	88
Genova	13,5	2,1	40
Milano	4,4	0,6	nd
Novara	6,8	0,9	33
Palermo	nd	1,4	nd
Pescara	3,9	0,9	51
Roma	7,2	1,3	31
Torino	3,2	1,2	20
Trento	3,5	1,7	51
Trieste	nd	nd	nd
Venezia	6,2	1,9*	32*

* I valori di Trento e rispettivamente 2,8 e 36 se si considerano anche le linee e le fermate delle reti di navigazione.

«Ma va sottolineato che queste cifre sugli investimenti consentono un confronto meno significativo» avverte Azzone. «Possono oscillare nel tempo e qui è considerato il solo 2007».

A Cagliari, per esempio, negli ultimi tre anni sono stati spesi 9,8 milioni di euro per informatizzare il parco mezzi e la rete con sistema satellitare di controllo e display, sono stati acquistati 55 nuovi autobus, con piattaforme per disabili, e si punta ad altri 170 entro il 2010. C'è pare >

PANORAMA 30/7/2009

> uno stanziamento iniziale per costruire la prima metropolitana. «Siamo gli ultimi?» commenta il sindaco Emilio Floris. «L'auspicio è che diventeremo i primi».

Anche a Torino sono state aggiunte quattro stazioni della metropolitana e si sta lavorando per altri 6 km di linea entro il 2011. I passeggeri secondo i dati della Gtt, l'azienda comunale, nel 2008 sono passati da 40 mila a 90

mila. Inoltre è stato avviato un servizio autobus notturno di 10 linee. Resta il fatto che Torino e

Cagliari, in un ulteriore approfondimento svolto dal Politecnico per *Panorama*, sul totale delle spese comunali dedicano a trasporti e viabilità solo, rispettivamente, il 5 e il 2 per cento. Mentre spicca il 16 di Genova, seguito da Roma (15) e Venezia (14), il cui sistema di trasporto pubblico è strutturalmente oneroso. Genova è fra le città che devolvono al settore più entrate tributarie (32 per cento), come Roma (31) e Brescia (25).

Nel dossier Genova e Roma hanno va-

Nella tabella a fianco, la facilità d'accesso dei mezzi.

ACCESSIBILITÀ	Veicoli circolanti ribasate	Veicoli con posti per disabili
Ancona	50%	58%
Bologna	63%	58%
Brescia	58%	71%
Cagliari	35%	8%
Campobasso	46%	46%
Genova	61%	19%
Milano	93%	nd
Novara	58%	50%
Palermo	65%	65%
Pescara	38%	35%
Roma	69%	60%
Torino	68%	48%
Trento	100%	100%
Trieste	100%	85%
Venezia	72%	72%

lori doppi rispetto alla media nazionale anche sulla spesa pro capite (il minimo è di Palermo, con 8 euro). Non stupisce quindi, considerato l'impegno finanziario del comune, che chi vive a Genova possa trovare fermate praticamente ovunque. Il rapporto tra chilometri di rete di trasporto pubblico e chilometri di strade urbane a Genova tocca il 95. Al Sud la cifra è 40 mentre al Nord è 60.

Al crescere della qualità del servizio aumentano i passeggeri. L'assalto, in rap-

attualità

porto al totale degli abitanti, lo registra Venezia, Roma e Milano, però non bisogna trascurare l'apporto di turisti e pendolari. Si usa invece più l'automobile a Novara e a Campobasso, città che non ha ancora definito livelli minimi essenziali del servizio.

Il confronto con l'Europa sfata il luogo comune di uno scarso utilizzo dei trasporti pubblici: la media italiana è inferiore solo a Londra, Manchester e Lione. E la produttività (rapporto tra numero di passeggeri e numero di dipendenti)? In testa alla classifica c'è Roma, poi Milano e Brescia. Roma batte Milano anche sul numero di chilometri percorsi per veicolo.

Quanto a comfort e servizi, bene va ai triestini, con il record di mezzi climatizzati, meglio ai bresciani, con i bus più veloci. Sul fronte dei prezzi (calcolati al minuto, per omogeneità), il biglietto medio costa 1,34 centesimi. Le più care? Bologna, Trieste e Venezia (1,67 centesimi).

L'intero dossier sarà consultabile sul sito (Civicum.it) della fondazione. ●