







# Trasporto pubblico locale Maglia nera per L'Aquila

I passeggeri dei bus sono diminuiti del 27,7 per cento dal 2008 al 2013  
De Angelis (Ama): decisivo il calo del numero di studenti universitari

L'AQUILA

Maglia nera per il trasporto pubblico locale del capoluogo: dal 2008 al 2013 all'Aquila i passeggeri sono diminuiti del 27,7%. A Chieti il calo è stato del 24%, a Teramo del 18,9%. A Pescara i passeggeri sono invece aumentati del 10,1%. Un calo notevole quello aquilano, considerando che i passeggeri annui nei comuni capoluogo di provincia italiani sono passati da 3 miliardi e 835 milioni a 3 miliardi e 379 milioni. In sei anni, quindi, si è registrata una perdita di 456 milioni di passeggeri, che corrispondono ad un calo medio dell'11,9%. Sono i numeri che emergono da un'elaborazione del Centro ricerche Continental autocarro su dati Istat e che disegnano un quadro difficile per il trasporto pubblico cittadino. «Il terremoto ha portato una diminuzione di utenza del 30% nei mesi appena successivi alla tragedia, un calo che si è recuperato solo in parte», spiega il direttore generale dell'Ama, **Angelo De Angelis**. «Un fenomeno legato anche alla diminuzione degli studenti universitari e della popolazione resi-

## I NUMERI DEI TRASPORTI

		DATI IN MILIONI		VARIAZIONE
		2008	2013	%
				
	L'AQUILA	4,78	3,45	-27,7
	TERAMO	2,41	1,95	-18,9
	PESCARA	9,00	9,91	10,1
	CHIETI	5,00	3,80	-24,0
ITALIA		3.835,25	3.379,03	-11,9

Fonte: elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Istat

dente». Secondo il direttore, all'Aquila non sarebbe aumentato il numero di persone che utilizzano i mezzi propri, ma piuttosto sarebbe diminuita l'utenza, soprattutto quella studentesca. «Il 40% della mobilità totale su mezzi pubblici è degli studenti universitari. A una diminuzione della popolazione universitaria corrisponde conseguentemente una diminuzione della mobili-

tà», continua De Angelis. «Con il terremoto, inoltre, sono molti di più i poli attrattori di traffico, sono sorte le 19 new town, collocate in posizione estremamente periferica, quindi è aumentata la superficie da coprire con i servizi pubblici, mentre sono diminuiti i finanziamenti del 10% da parte della Regione. Dove c'erano frequenze per i poli universitari di sette o otto minuti siamo

arrivati anche a 20 minuti. Per le zone periferiche per cui erano previste frequenze di 20 minuti adesso siamo arrivati a 40. Questo ovviamente ha causato un impoverimento dell'offerta di trasporto». I rimedi ci sarebbero, ma certo sono difficili da mettere in atto con il taglio dei fondi. «Per avere un'inversione di tendenza e riconvertire all'uso di mezzi pubblici chi negli anni scorsi è passato ad usare mezzi privati, bisognerebbe dare inizio ad un ricambio generazionale dei mezzi utilizzati ed allo stesso tempo dimostrare una maggiore attenzione nei confronti delle necessità dei passeggeri», sostiene **Daniel Gainza**, direttore commerciale di Continental. Intanto, l'Ama sta tentando un'altra strada, certo più economica: «Stiamo facendo delle operazioni di efficientamento», conclude De Angelis, «cercando di togliere dove la domanda di trasporto è inconsistente e rafforzare dove è maggiore. Certo, con sempre meno fondi a disposizione i margini di manovra sono davvero pochi».

**Michela Corridore**

ORIPRODUZIONE RISERVATA