

**2012: È il momento di una nuova legge sul trasporto pubblico di massa**

A 20 anni dall'approvazione della legge 211/92 è sempre più evidente la mancanza di uno strumento normativo che direzioni la pianificazione del trasporto di massa, sostenga e coordini gli enti locali nella progettazione di nuove linee, fornisca un quadro chiaro nel panorama degli strumenti di finanziamento delle opere. Perché i soldi per il trasporto pubblico non mancano: mancano i soldi per il finanziamento passivo, a perdere. È il TPL senza linee di forza, disperso in migliaia di relazioni locali su gomma che non sono né appetibili per gli utenti né redditizie per il sistema: sono decenni che il TPL italiano oscilla tra un rateo del 15% degli spostamenti nelle grandi aree urbane e il 7% delle medie e piccole città. A livello nazionale non raggiunge il 10%: significa che su 10 spostamenti ben 9 sono con il mezzo privato. Ora che la crisi sta spazzando via tutto ciò che appesantisce gli apparati statali (i famosi "costi della politica") per il trasporto locale vecchio stile non ci sono soldi. Ma ce ne sono per il trasporto 2.0

Il trasporto 2.0 è quello:

**ACCESSIBILE**, perché concepito non sull'abilità di alcuni imponendo la disabilità ad altri ma sull'uniformità della diversità: tutti ci muoviamo a modo nostro (progettare per tutti secondo le norme del Design-for-All <http://www.dfaitalia.it/>)

**ATTRAENTE**, al punto da essere utilizzato anche per andare a fare la spesa;

**SICURO**, al punto da andarci la domenica al parco o la sera a teatro con i propri figli;

**SOSTENIBILE**, perché elettrico: al momento non c'è altra alternativa che allo stesso tempo consenta una riduzione e un controllo delle emissioni nocive ma anche un contenimento dei consumi. Perché anche quando la corrente è prodotta in una centrale l'emissione centralizzata è di gran lunga preferibile a migliaia di micro centrali diffuse sul territorio quali sono i motori delle automobili e dei camion. E perché il motore elettrico è quello con il migliore rendimento energetico.

Il trasporto 2.0 si fonda le linee portanti di trasporto di massa connesse da una maglia di linee locali su gomma di 2 livelli: linee veloci di connessione dei principali elementi di interesse del territorio, linee locali di penetrazione. Il sistema su gomma è concepito per collaborare con le linee portanti e non risulta mai concorrenziale. La pianificazione delle linee portanti anche quando è definita da singoli comuni va coordinata da Enti territoriali d'area vasta: oltre i 50mila residenti nessun comune italiano contiene tutta l'area edificata entro i propri limiti amministrativi. Una stessa area urbana può coprire decine o centinaia di comuni e la pianificazione di interventi onerosi come le linee di trasporto di massa non può prescindere dalla vera dimensione di una città.

Facendo tesoro delle osservazioni che la Corte dei Conti ha formulato sull'applicazione della ex-L.211/92 (Stato di realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane - legge n. 211 / 1992 [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sez\\_centrale\\_controllo\\_amm\\_stato/2010/delibera\\_10\\_2010\\_g.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2010/delibera_10_2010_g.pdf)) è necessario realizzare un nuovo strumento legislativo del trasporto di massa. Si legge nel capitolo conclusivo del documento citato: "Il ritardo dell'Italia rispetto agli altri paesi europei per estensione, qualità e numero di passeggeri delle reti di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie nelle aree urbane è rilevantissimo. Assai lontano appare il riequilibrio modale a favore del trasporto collettivo [...] Ciò si deve, in parte, alla non sufficiente quantità di risorse impegnate. Il sistema del trasporto rapido di massa urbano soffre di una mancanza di scelte strategiche e, al tempo

stesso, di un eccesso di regolamentazione [...] Risulta, pertanto, necessaria una cornice di riferimento operativo per il sistema delle regole non equivoca e stabile nel tempo. La certezza e la continuità di tale cornice impongono serie e convincenti politiche urbane per la mobilità sostenibile”.

Il nuovo strumento dovrà:

- Definire un quadro chiaro delle modalità di trasporto di massa, tra metropolitana, ferrovia urbana, ferrovia leggera o tram-treno, metrotranvia, tranvia urbana, filovia, busvia, sistema ettometrico e dei parametri economico-finanziari da produrre per valutare la convenienza di un sistema rispetto ad un altro in una data situazione;
- Vincolare con dei chiari requisiti di produttività gli obiettivi che la nuova opera dovrà raggiungere a regime: un dato livello di passeggeri km anno superiore a una soglia stabilita; una velocità commerciale minima al di sotto della quale non si può accedere allo strumento finanziario. Anche il trasporto su gomma può avere alte capacità ma solo se si realizza almeno il 60% del percorso in sede riservata e protetta – e non con ridicoli cordoli sormontabili o, peggio, delle strisce gialle che la pioggia cancella presto – e degli attraversamenti semaforici asserviti al trasporto pubblico: la cultura dell’automobile è così radicata che persino i vigili urbani agli incroci stentano a dare la precedenza ai lenti bus articolati o ai tram, dimenticando che uno di questi mezzi trasporta 150 passeggeri almeno e che se questi avessero viaggiato in macchina sarebbero diventati una fila indiana di 125 automobili e 690 metri;
- Fornire una matrice nazionale di connessione tra le Regioni e le Province autonome entro cui queste dovranno approntare dei Piani regionali (o provinciali) del trasporto di massa: le città dovranno allineare la propria pianificazione entro una logica metropolitana d’area vasta. Non si può prescindere dal fatto che l’Italia sia un Paese metropolitano, in cui il 91% della popolazione risiede nel 36% del territorio;
- Definire una gamma di strumenti finanziari adottabili e supportare gli Enti locali nelle procedure di richiesta di finanziamento o costruzione di strumenti di PPP (partenariato pubblico-privato);
- Definire gli strumenti che permettano agli Enti locali di capitalizzare il proprio territorio: far finta che la speculazione non esista ha reso l’Italia il Paese europeo più soggetto allo sprawling (la crescita a macchia d’olio). Incanalare la speculazione significa capitalizzare il territorio in modo più sostenibile: ad esempio densificare le città significa renderle più sostenibili. Permettere che l’ultimo sobborgo di Roma sia Civitavecchia, oppure che Lodi sia un sobborgo meridionale di Milano ha avuto costi insostenibili per la comunità. 350€/mese è la spesa media che le famiglie italiane dedicano alla mobilità; i servizi di città-metropoli così spalmate sul territorio sono al livello che tutti conosciamo; il paesaggio storico rurale è un ricordo da ricercare nei libri di storia.

Il nuovo strumento dovrà avere ben chiari i seguenti dati di partenza:

- Spostare 10.000 persone al giorno dall’automobile a una filovia o a un tram, comporta 48.415 feriti in meno in incidenti stradali e 125 morti per milione di km percorso. Ipotizzando un tracciato di 10 km con 180 corse al giorno – in media una ogni 10 minuti - si producono 648.000 km anno. Si eviteranno 31.372 feriti e 81 morti. Oltre ai benefici sociali, il Sistema Sanitario e gli Enti Previdenziali eviteranno di spendere (costi parametrici su stime ACI 2010) 2,3 milioni di € per i feriti e 5,1 milioni per le morti;
- Spostare 10.000 persone al giorno dall’automobile a una filovia o a un tram comporterebbe la non emissione di 35.648 t/anno di ossidi di azoto e 1.846 t/anno di polveri fini e ultrafini. Si possono così evitare 3 casi di adenocarcinoma, 7 casi di broncopneumopatia cronico-ostruttiva e 480 casi di asma. Un costo per il servizio sanitario pari a 3 milioni di €/anno;
- Spostare 10.000 persone al giorno dall’automobile a una filovia o a un tram comporterebbe una riduzione della pressione acustica entro 500 m dall’infrastruttura e dalle vie contermini di 11 dB(A). Il livello acustico medio nelle aree urbane italiane supera i 61 dB(A): la riduzione di pressione acustica permetterebbe di evitare 380 casi di annoyance da rumore e 800 casi di ipertensione arteriosa. Un costo

evitato al SSN di 1,7 milioni di €/anno;

- Il traffico mediamente nelle aree italiane viaggia a 24 km/h (22 a Milano, 26 a Torino). I mezzi pubblici si muovono a 12-15 km/h, ma se il servizio avviene in corridoi separati e protetti la velocità sale oltre i 25 km/h. Con fermate a 500 m nel percorso di esempio di 10.000 m la velocità commerciale si attesta sui 26 km/h. In questo caso spostare 10.000 persone al giorno dall'automobile a una filovia o a un tram comporta un guadagno di tempo minimo pari a 2,2 minuti/viaggio per un totale di 264.000 ore/anno. A un costo di 15€/ora (valutata come ora lavorata) si tratta di 3,9 milioni di €/anno aggiunti alla produzione locale (e quindi al PIL).

Secondo questa veloce disamina, spostare 10.000 persone al giorno dall'automobile a una filovia o a un tram, farebbe risparmiare al Servizio Sanitario Nazionale e agli Enti Previdenziali 12,1 milioni di € di servizi non erogati e produrrebbe 3 milioni di € in ore lavorate in più. In tutto 15,1 milioni prodotti, senza considerare altre esternalità non meno importanti come i gas climalteranti.

- 10 km di linea filoviaria in sede riservata e protetta avrebbero un costo indicativo di 75 milioni di € per le infrastrutture e 13,5 milioni per il parco rotabile: 88,5 milioni di € di investimento. Con 10.000 passeggeri giorno è ipotizzabile un costo di esercizio pari a 3,4 milioni di €/anno e 1,2 milioni di €/anno dai biglietti (1€ con valore della tariffa – media tra biglietti e abbonamenti – a 0,33 €/viaggio): il tempo di ritorno dell'investimento a un tasso di sconto del 5% è di 11 anni.

- 10 km di linea tranviaria in sede riservata e protetta avrebbero un costo indicativo di 250 milioni di € per le infrastrutture e 25 milioni per il parco rotabile: 275 milioni di € di investimento. Con 10.000 passeggeri giorno è ipotizzabile un costo di esercizio pari a 1,3 milioni di €/anno: il tempo di ritorno dell'investimento a un tasso di sconto del 5% è di 28 anni. Ad ogni opera il suo target: se i passeggeri fossero 30.000 i guadagni generali si porterebbero a 33 milioni, i costi di esercizio si porterebbero a 3,2 e i ricavi da tariffa a 3,6: il tempo di ritorno scenderebbe a 17 anni.

Dire che un'opera può ripagarsi ampiamente entro un periodo compreso tra 10 e 20 anni significa renderla finanziariamente competitiva perché è un'opera che non assorbe risorse ma produce reddito. Si tenga presente che nel conto economico non sono compresi i rendimenti dalle rivalutazioni di terreni e immobili adiacenti all'infrastruttura né i ricavi dalle attività commerciali disposte nelle fermate o adiacenti ad esse. Si può capitalizzare il territorio (il tram moderno, in alcune città francesi, ha portato a rivalutazioni nell'ordine del 250%) ma anche i flussi di passeggeri (secondo l'ISTAT un passeggero in media ha una predisposizione all'acquisto nell'ordine dei 70 cent €/viaggio nei confronti di articoli da ristoro, bevande da bar, giornali, libri, cartoleria e prodotti simili).

I soldi per il trasporto pubblico locale ci sono: è che mancano gli strumenti per pensare e realizzare un trasporto efficiente e competitivo.