



Data: 31/12/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Trasporto passeggeri. Sulle lunghe distanze meglio il bus: autolinee private più economiche

Studio del Politecnico di Milano per Anav : prospettive interessanti

Possono sostituire i treni del servizio universale. Ma bisogna aumentare la massa critica con i consorzi. Un servizio universale per garantire la mobilità delle persone, ma non necessariamente in treno. Un sistema studiato sulle varie modalità di trasporto in base alla qualità dello spostamento, ma anche alla convenienza economica, che non sempre viaggia sulle rotaie. È questa l'indicazione che emerge dallo studio «Il trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze. Confronto modale, benefici e prospettive future» firmato dal Dipartimento di Architettura dei trasporti del Politecnico di Milano - Paolo Berta, Raffaele Grimaldi, Antonio Laurino - che Anav, l'associazione confindustriale delle aziende private per il trasporto collettivo, presenterà a Roma il 14 dicembre al congresso annuale. «Difficile stimare i risparmi sull'intero sistema - spiega Berta - ma abbiamo fatto delle proiezioni su alcune linee che danno risultati confortanti». Vediamo subito gli esempi. Ora i collegamenti lungo il corridoio Adriatico sono assicurati da quattro treni notturni giornalieri da Torino, Milano, Bolzano e Trieste verso Foggia, Bari e Lecce per un costo di 62 milioni l'anno. Secondo il Politecnico la situazione potrebbe essere rimodulata lasciando un treno notturno nord-sud, per esempio un Milano-Lecce, tre InterCity, per esempio Torino-Bologna, Bolzano-Bologna e Trieste-Rimini, due regionali integrativi (Foggia-Lecce per i pendolari), mentre i bus potrebbero coprire gli spostamenti point-to-point e le principali relazioni lunghe. Costo stimato: un po' più della metà, ovvero 32 milioni l'anno. «A fronte dei forti tagli operati con l'orario invernale da Ferrovie dello Stato sui treni non più remunerativi - continua Berta - il nostro modello potrebbe essere valutato per assicurare comunque mobilità e qualità». Infatti, in alcune occasioni lo studio indica l'aereo quale mezzo più idoneo a coprire lunghe distanze, come nel caso della tratta Siracusa-Napoli-Roma, oggi assicurata da un treno InterCity diurno che ci mette 11 ore e costa 6 milioni l'anno. La possibile soluzione, al costo di 4,5 milioni, è aprire due voli Roma-Catania e Napoli-Catania, mettere bus regionali Messina-Catania per i collegamenti con gli aeroporti, un bus interregionale Siracusa-Catania-Messina-Napoli e prolungare i treni regionali da Napoli a Fiumicino. • I risparmi sul servizio universale, che secondo le stime del Politecnico costa all'Italia 531 milioni l'anno, non possono essere calcolati tout court per mancanza di dati sulla domanda, ma i margini sono chiari dagli esempi riportati e anche dal fatto che, sempre stando allo studio, un posto su un bus a lunga percorrenza con 50 persone a bordo costa 2,7 centesimi al chilometro, mentre lo stesso posto su un treno da 500 passeggeri ne costa 4. Per le autolinee interregionali, in fase di liberalizzazione (il periodo transitorio per le concessioni scade il 31 dicembre 2013), si aprono prospettive interessanti. Il settore che, pur senza alcun contributo pubblico produce 90 milioni di bus/km e trasporta tre miliardi di viaggiatori/km l'anno, finora poco conosciuto e terreno di un'utenza a basso reddito, può contare su molte opportunità di cambiamento grazie all'estrema flessibilità che consente il door-to-door, all'economicità dei servizi e alla capillarità dell'offerta. Occorre solo, dice lo studio, aumentare (di poco) la massa critica seguendo la strada del consorzio, creare un sito internet unico e guardare al servizio universale.