

Trasporto pubblico bloccato dai tagli. Cresce la domanda di bus ma lo stop agli investimenti colpisce la qualità del servizio

Gli italiani si spostano meno (-17 milioni di viaggi al giorno)

MILANO La crisi ha fermato gli italiani, che nel 2011 hanno effettuato in media 17 milioni di spostamenti in meno al giorno rispetto all'anno prima, con una flessione del 13,9%. In questo quadro sempre più fermo, cresce però la «fetta di mercato» del trasporto pubblico locale, che abbraccia il 13,5% della mobilità contro il 12,9% dell'anno precedente. I primi spostamenti a essere tagliati sono infatti quelli con i mezzi privati, ma il caro-carburanti (insieme alle sforbiciate ai finanziamenti pubblici) si fanno sentire anche dalle parti dei gestori del servizio. I numeri arrivano dal nuovo Rapporto Isfort sulla mobilità urbana che sarà presentato oggi a Desenzano del Garda (Brescia) nelle giornate della mobilità organizzate dall'Associazione delle società del trasporto pubblico locale (Asstra). Mentre alimenta la domanda di trasporto pubblico, la crisi rende più accidentato il terreno per chi lo gestisce. L'anno scorso le reti di trasporto pubblico si sono contratte fra il 5 e il 10% a seconda delle zone, e mentre le risorse pubbliche si assottigliavano le tariffe hanno cominciato a correre. Comuni e gestori preferiscono concentrare gli aumenti sui biglietti singoli a tempo, rincarati in media del 10% a marzo 2012 rispetto allo stesso mese del 2011, per tutelare di più l'abbonamento (2% nel costo medio nello stesso periodo) che si rivolge all'utenza abituale del trasporto pubblico rappresentata spesso da lavoratori e pensionati a basso reddito. Un moderato aumento tariffario, secondo il capitolo del rapporto dedicato alle opinioni dell'utenza, è considerato tollerabile dalla maggioranza di chi usa i mezzi pubblici, mentre sei "clienti" su 10 ritengono «inaccettabile» una riduzione del servizio. Già oggi, infatti, il livello di soddisfazione medio arranca intorno alla sufficienza (e scende nei grandi centri urbani), e un'ulteriore riduzione dell'offerta farebbe avvicinare al punto di rottura. Il problema, visto con gli occhi di chi gestisce le aziende, è però la sostenibilità economica. Mentre nel 2010 andavano a esaurirsi gli effetti degli stanziamenti pubblici messi a bilancio dalla Finanziaria di due anni prima, il prezzo dei carburanti faceva aumentare del 6% i costi per materie prime, con una tendenza che si è riprodotta fedelmente nel 2011. Intanto, senza risorse per gli investimenti il parco circolante continua a invecchiare, l'autobus italiano medio sfiora ormai gli 11 anni di età (11,4% rispetto al 2006) e l'obiettivo dei 7 anni fissato a livello nazionale pochi anni fa si trasforma in una chimera.