

## Trasporto pubblico locale in stato comatoso. Le riflessioni di Cascetta sul dibattito aperto da FerPress

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – Pubblichiamo di seguito le riflessioni dell'ingegner Ennio Cascetta, Ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto dell'Università degli Studi di Napoli – Federico II che interviene nel dibattito aperto da FerPress sullo stato comatoso del trasporto pubblico locale.

Gli articoli di Enrico Sciarra, Pietro Spirito e Marco Ponti pubblicati nei giorni scorsi su FerPress riportano alla attenzione il tema della grave crisi del trasporto pubblico locale in Italia. Qualcuno lo ha definito "stato comatoso", io lo chiamerei disastro annunciato, ma insomma, siamo lì.

Sono venuti al pettine nodi storici, una politica dei trasporti inadeguata da decenni e, ovviamente, la crisi economica che amplifica e rende tutto più difficile. Dovunque nel nostro Paese autobus, treni, metropolitane sono diventati la dannazione dei milioni di pendolari che ogni giorno si muovono per andare al lavoro, a scuola a fare acquisti e servizi.

Dal caos ritardi dei treni lombardi, al blocco della metropolitana di Roma, dalle proteste dei pendolari liguri agli scioperi nazionali degli ultimi mesi. In questo quadro nazionale la situazione di Napoli e della Campania, che conosco meglio, appare, se possibile, ancora più grave: i servizi della azienda napoletana su gomma ANM sono ridotti alla metà di quelli programmati, con autisti nei depositi e cittadini alle fermate, tagli pesanti alle corse dei treni di tutte le ferrovie regionali con una riduzione di oltre il 50 per cento dei treni giornalieri della Circumvesuviana e del 25 per cento della Sepsa, le due principali aziende regionali, nel 2012 rispetto al 2011.

Anche qui le condizioni di viaggio di una mobilità "forzata" dalla crisi economica all'uso del trasporto pubblico sono indegne di un Paese civile.



Ma, come detto, il problema riguarda del Trasporto Pubblico Locale tutta l'Italia e a mio avviso è un problema vero che non può essere rinviato a tempi migliori né può essere negato in una sorta di tanto peggio tanto meglio.

La competitività di un Paese dipende moltissimo dalla vivibilità delle sue città e questa vivibilità dipende moltissimo, almeno per le città europee, da un sistema di trasporto pubblico in grado di ridurre la dipendenza dalle automobili, di consentire la fruibilità dei centri storici, di collegare le diverse aree centrali e periferiche, di contenere i livelli di congestione ed inquinamento, di dare accessibilità anche a chi non possiede o non può usare l'automobile.

Questo modello di mobilità sostenibile è sostanzialmente realizzato in centinaia di città in tutto il mondo, ma è assai lontano dalla realtà del nostro Paese, il Paese delle cento città.

In Italia la dotazione di auto per abitante è di gran lunga la più alta di Europa (608 auto per mille abitanti), maggiore perfino di quella tedesca (515 auto per mille abitanti).

D'altro canto i sistemi di trasporto pubblico in Italia sono deboli e inefficienti. Da un recente studio della Fondazione Caracciolo dell'Acì emergono chiaramente i ritardi dell'Italia rispetto alla media europea.

Il confronto è particolarmente negativo nel settore ferroviario sia urbano che suburbano. A livello suburbano e regionale, in Europa ci sono circa 8 treni km per ciascun abitante contro i circa 5 in Italia dove, giova ricordarlo, il potenziamento del trasporto regionale è stata una delle motivazioni forti dell'Alta Velocità ferroviaria.

A livello urbano si osserva una situazione di squilibrio ancora maggiore, con circa 54 km di rete metropolitana per milione di abitanti come media europea contro i circa 20 in Italia. Basti pensare che nella sola Madrid ci sono più chilometri di metropolitana (230) che in tutte le città italiane messe insieme.

Come dotazione di tram la situazione è anche peggiore con circa 120-130 km di rete per milione di abitanti come media europea contro i circa 40 in Italia.

Ma non è solo un problema di infrastrutture, anche la gestione delle aziende italiane mostra notevoli ritardi. Mentre i costi operativi in Italia risultano mediamente più alti rispetto al livello europeo (+30%), le tariffe sono contrariamente più basse (- 40% la tariffa oraria e quasi - 50% il singolo biglietto). Il risultato è che il grado di copertura dei costi è molto inferiore: in Italia per ogni euro speso per far funzionare il trasporto i biglietti coprono solo 30 centesimi mentre in Europa coprono oltre 50 centesimi.



Per migliorare la quantità e la qualità dei servizi e delle infrastrutture del trasporto pubblico ed avvicinarla ai valori medi europei servirebbero maggiori risorse e soprattutto risorse certe. Le analisi effettuate nello studio della Fondazione Caracciolo indicano che mettendo in moto un meccanismo virtuoso di investimenti e di recupero di efficienza, con circa 4 miliardi di euro all'anno per dieci anni si potrebbe mettere il trasporto pubblico in Italia al livello europeo. Cifre troppo alte? non credo proprio. Oggi la congestione da traffico nelle città italiane costa 10 miliardi all'anno in perdite di tempo e di carburante, per non parlare di quanto spendono le famiglie per spostarsi, circa 1500 euro in più all'anno per una mobilità urbana troppo dipendente dall'auto, il triplo dell'IMU.

Ritardi seri e strutturali dunque che, per essere risanati, richiederebbero investimenti urgenti mentre non vi è certezza nemmeno delle risorse necessarie per garantire i servizi che sono stati erogati finora. All'incertezza dei finanziamenti si affianca l'incertezza delle regole.

Un mix perfetto per chi ha interesse a non cambiare nulla. Da oltre 15 anni, dal famoso Decreto Legislativo 422 del 1997, si attende di mettere in moto un minimo di apertura alla concorrenza che ha prodotto effetti molto positivi per i consumatori in tanti campi: dal trasporto aereo, all'Alta Velocità e alla telefonia mobile.

Concorrenza regolata, che consentirebbe a Comuni e Regioni di scegliere i gestori in grado di produrre i servizi migliori per i cittadini ai costi più bassi. E invece da quindici anni si susseguono proroghe e rinvii sotto la spinta di interessi che preferiscono mantenere le aziende di trasporto pubblico più vicine alla sfera di incidenza della politica locale.

Anche la Autorità per i Trasporti che doveva favorire la apertura dei diversi mercati dei trasporti e garantire gli utenti, proposta per legge oltre un anno fa, è rimasta al palo.

Penso che il quadro delle criticità del TPL sia ormai chiaro, e non da adesso. La crisi economica e le vicende ed incertezze politiche degli ultimi tempi lo hanno solo reso più grave e più urgente. Sulle cose da fare penso via sia una ampia convergenza fra gli operatori del settore, gli esperti di trasporti, le associazioni, i centri di ricerca. Dalla immediata attivazione della Authority ad una poderosa semplificazione normativa, dalla introduzione di premialità e penalità ad una politica di investimenti mirati e prioritari per i nodi urbani. Gli articoli di Sciarra e Spirito mettono in evidenza però che si possono immaginare diversi percorsi: una politica nazionale forte che si fa carico di riforme e risorse o un settore che inizia a cambiare dal basso introducendo elementi minimi di coerenza economica e di confronto concorrenziale.

Top down o bottom up. Non penso che sia facile dare un risposta secca , che ovviamente dipende anche dal clima e dal livello del dibattito politico generale.

Né credo che le due prospettive siano in realtà antitetiche come le ho rappresentate, anzi dovrebbero procedere di pari passo.

Ma mi sembra evidente che comunque sia difficile innescare qualche modifica significativa dei comportamenti senza uno stimolo "esterno" al settore stesso. Quale può essere questo stimolo? Dobbiamo per forza arrivare all'emergenza assoluta di fronte alla quale in Italia si affrontano tardi e male i problemi ? o si possono "utilizzare" la generale crisi economica e i cambiamenti di priorità e prospettiva degli italiani per avviare delle riforme sostanziali?.

E perché in Italia non si mette seriamente mano al trasporto pubblico? E' solo la resistenza degli interessi corporativi? della vecchia politica che non vuole cedere sfere di influenza e di controllo? o c'è dell' altro? Una miopia culturale e politica che non riconosce la dimensione nazionale del problema e non se ne fa carico ritenendo che debba essere risolto sostanzialmente in chiave locale? E cosa si può fare per dare una spinta , per far diventare il Trasporto Pubblico una priorità per il Paese più dei temi di cui si parla e per i quali ci si impegna, più di Ponti e Valichi? Quali alleanze di interessi e bisogni si possono stimolare? Non penso che problemi così complessi e consolidati siano risolvibili con ricette di facile attuazione.

Serve, come in tanti settori della vita del nostro Paese, determinazione, serietà e molto buon senso.

Pubblicato da RED il giorno 6/3/2013 alle ore 09:07