

La centralità del trasporto pubblico locale

Nell'ambito di una mirata politica di mobilità sostenibile, il TPL deve essere considerato elemento chiave nella programmazione dell'assetto urbano, e quindi destinatario di risorse adeguate all'adozione di flotte moderne, attrattive e rispettose per l'ambiente

Virginio Di Giambattista*, Marco D'Onofrio**

Il tema della mobilità sostenibile entra sempre di più nel dibattito politico e nei discorsi dei cittadini.

Perseguire una mobilità sostenibile significa prima di tutto occuparsi della «mobilità», diritto garantito ed esigenza primaria sia per il soddisfacimento dei nostri bisogni quotidiani sia per garantire lavoro e libertà d'impresa, anch'essi diritti tutelati dalla nostra carta fondamentale e dai principi istitutivi della comunità economica europea. La parola sostenibile, aggettivo della prima, sta ad indicare che la mobilità deve svolgersi all'interno di un quadro complessivo di compatibilità interne ed esterne.

Le prime riguardano il soddisfacimento delle esigenze del beneficiario del trasporto (tempi, costi, *confort*, condizioni di viaggio ecc.), le seconde la compatibilità con l'ambiente circostante (emissioni, rumore, occupazione degli spazi

pubblici, decoro urbano ecc.).

Entrambe tali categorie sono poi accomunate dalla sicurezza, fattore trasversale riguardo la cui importanza non occorre spendere altre parole.

La sostenibilità ambientale è uno di quei temi ricorrenti maggiormente di moda in questi ultimi tempi, particolarmente nelle grandi aree urbane dove si concentra il 70% della popolazione e dove viene generata la gran parte della domanda di mobilità sia delle persone che delle merci.

L'analisi degli interventi atti a garantire la sostenibilità ambientale non deve tuttavia mai andare a detrimento delle garanzie di mobilità, pena riflessi negativi sullo sviluppo, la qualità di vita e la sopravvivenza di attività produttive e commerciali.

In altre parole, l'insieme delle azioni da porre in campo deve essere sempre in grado di garantire la mobilità attra-

verso modalità di trasporto alternative o maggiormente compatibili con l'ambiente circostante.

Tale fatto implica la necessità di un attento studio delle problematiche e delle soluzioni nell'ambito di un piano generale attraverso il quale possano essere individuate le azioni complessive da porre in essere per il soddisfacimento delle diverse esigenze, talvolta confliggenti, poste sul tappeto.

La necessità di un Piano organico

Lo strumento di lavoro in tal senso più opportuno deve essere ricercato nei PUM (Piani Urbani della Mobilità), strumenti questi previsti dal legislatore dall'art. 22 della Legge 340/90 che non ha trovato tuttavia applicazioni adeguate alle potenzialità espresse. Solo attraverso un Piano coordinato di misure organizzative, interventi infrastrutturali e politiche della mobilità, può essere perseguito un disegno complessivo che possa portare al ripensamento del modo di muoversi e quindi di vivere le nostre città.

Le, poche, infrastrutture che vengono realizzate nelle nostre città spesso sono vanificate nel loro utilizzo dalla mancanza di un Piano organico atto a garantirne la valorizzazione e la piena fruibilità per il cittadino.

Deve essere fatto quindi un salto concettuale per arrivare a finanziare prioritariamente infrastrutture che siano inserite in un Piano coordinato di interventi, piuttosto che opere individuate *ad hoc* in maniera più o meno estemporanea solo per attingere a contributi o benefici che in qualche occasione si dovessero rendere disponibili.

Non deve inoltre essere mai dimenticata la centralità del ruolo svolto dal trasporto pubblico locale per la soluzione dei problemi che stiamo trattando, fattore chiave di qualunque politica di mobilità nei centri urbani, caratterizzati dal fenomeno della congestione e della conseguente emergenza ambientale.

Recenti indagini svolte da ISFORT, piuttosto che da ANCI, evidenziano infatti come il fenomeno della congestione sia il fattore principale da combattere per il miglioramento della qualità della vita nelle nostre città.



L'inserimento ambientale di una moderna tramvia urbana

Disporre di un efficiente servizio di trasporto pubblico locale costituisce poi la condizione di base determinante per attuare politiche del traffico finalizzate a fornire concrete alternative alla modalità stradale.

Per far sì che tali alternative siano concrete occorre tuttavia rendere il trasporto pubblico prima di tutto appetibile ed attrattivo da parte dell'utenza attraverso l'adozione di azioni coercitive verso il traffico privato (limitazioni o pedaggiamento dell'accesso o del parcheggio) ma soprattutto attraverso azioni tese a privilegiare il trasporto pubblico (preferenziamento semaforico, corsie preferenziali ecc).

In ogni caso il trasporto pubblico deve costituire una opzione di qualità, è quindi necessario dotarlo di veicoli confortevoli puliti efficienti e silenziosi.

Le azioni più urgenti

Qualsiasi indagine svolta sulla *customer satisfaction* evidenzia infatti un incremento del gradimento e delle frequentazioni in concomitanza con l'introduzione di nuovi mezzi, in particolare se a via guidata.

Anche in attesa dei Piani e delle nuove infrastrutture che richiedono tempi e soprattutto risorse finanziarie difficilmente reperibili nell'attuale contingenza economica, è indispensabile procedere al potenziamento ed al rinnovo dei parchi veicolari.

Da dati in possesso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emerge la presenza sul territorio nazionale di circa 50.000 bus in servizio di trasporto pubblico locale, con una anzianità media,



Nuovi veicoli a basso impatto ambientale, bus 12 metri a metano

prossima ai dieci anni, tra le più basse dell'UE sebbene conseguita al termine di un programma di rinnovo avviato con la legge 194/99 e successivi rifinanziamenti, oggi ormai concluso.

Nell'ultimo quadriennio per il rinnovo del parco veicolare del TPL sono stati stanziati poco meno di 500 M€ destinati alla concessione di contributi nella misura *max* del 75% del costo di fornitura per l'acquisto di veicoli tranviari, filoviari metropolitani ferroviari e su gomma. Contributi che hanno consentito l'attivazione di oltre 700 M€ di investimenti (tutti i comparti) importo questo pari a circa il 20% delle somme necessarie.

Limitando l'esempio al solo settore del trasporto su gomma, da un semplice calcolo si deduce che occorre procedere mediamente alla sostituzione del 10% di tali veicoli per ciascun anno per garantire l'invarianza dell'età media. Sostituire 5.000 bus/anno implicherebbe un impegno finanziario di 1.000 M€/anno, impegno questo assolutamente non compatibile con gli stanziamenti di bilancio degli ultimi anni che appaiono, peraltro, di incerta attribuzione per il futuro.

Il rinnovo dei parchi circolanti: una scelta ambientale

Il rinnovo dei parchi comporterebbe l'introduzione di veicoli enormemente più rispettosi dell'ambiente rispetto a quelli più anziani in circolazione con effetti importanti sui livelli delle emissioni nocive ed inquinanti e in particolare delle polveri sottili. Basti pensare al riguardo che si stima come ben 25.000 bus in servizio rispondano ancora alle direttive Euro0, Euro1, Euro2.

Al contrario, non garantire il rinnovo dei parchi ci espone a costi crescenti di esercizio e di manutenzione ed inconvenienti del servizio, senza trascurare il rischio sempre più concreto di sanzioni da parte dell'Unione Europea per il mancato rispetto dei limiti europei sul PM₁₀.

Ma soprattutto la mancata disponibilità di una offerta di trasporto pubblico di qualità non consentirà di attrarre nuove fasce di utenza, con la conseguente crescita ulteriore della domanda di mobilità urbana soddisfatta dal trasporto privato che vede l'Italia posizionarsi oltre il 76% contro il 50% della media UE.

E questo con le relative conseguenze negative in termini di congestione e inquinamento. Conseguenze che non rivestono solo aspetti legati alla qualità della vita e dell'ambiente ma che si ripercuotono immediatamente in termini economici sotto forma di costi della congestione, della tutela della salute e del mancato sviluppo.



Nuovi veicoli, il tram su gomma

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direttore Generale della DG per il Trasporto Pubblico Locale

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direttore della Divisione 3 della DG per il Trasporto Pubblico Locale