

sabato 22 dicembre 2012

## Da Milano alla Campania il crac del trasporto locale: caos ogni giorno



di Ennio Cascetta

NAPOLI - 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 e di Trenitalia, scioperi improvvisi e manifestazioni di utenti e lavoratori, stipendi non pagati, aziende che falliscono o sono sull'orlo del fallimento, a Napoli come a Caserta e Salerno.

Gli ultimi mesi hanno inequivocabilmente mostrato lo stato di grave crisi del trasporto pubblico locale in Italia. Si potrebbe dire un disastro annunciato. 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 allo sciopero nazionale delle settimane scorse. In questo quadro nazionale la situazione di Napoli e della Campania appare, se possibile, ancora più grave: Riassumere le cause di questo disastro non e' facile.

Mi sembra indiscutibile che la Regione Campania abbia ridotto significativamente le risorse del trasporto pubblico e la relativa priorità politica. Oltre cento milioni di Euro all'anno in meno rispetto al bilancio 2010 e fondi per il TPL dirottati su altro, addossando tutte le colpe ai tagli del governo nazionale e alla passata Amministrazione regionale per presunti disavanzi. Motivazioni autoassolutorie e per nulla convincenti. Secondo un recentissimo studio di Legambiente negli ultimi due anni la Campania è la regione che ha tagliato sul trasporto pubblico più di tutte le altre; alcune

regioni come la Toscana hanno fatto fronte alle riduzioni dei trasferimenti statali con un aumento dei fondi propri. Dall'altro lato, come è dolorosamente chiaro a tutti, lo stato di crisi non riguarda solo le aziende del gruppo EAV, rispetto alle quali nulla si è fatto per risanare anzi dopo quasi tre anni si sono portate al fallimento, ma tutte le aziende di trasporto pubblico che operano in Campania, dalla ANM, appunto, a Trenitalia.

Ma il problema riguarda tutta l'Italia. 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. Da un recente studio della Fondazione Caracciolo dell'AcI 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.

A livello urbano si osserva una situazione di maggiore squilibrio 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.

Anche il parco rotabile è nettamente più vecchio, l'età media degli autobus in Italia è di 11 anni, contro la media europea di 7,7 e da anni è fermo il rinnovo degli autobus mandando in crisi le industrie del settore, per non parlare dei treni che talvolta superano i 30, 40 anni. 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 indicano che mettendo in moto un meccanismo virtuoso di investimenti e di recupero di efficienza con circa 40 miliardi di euro in 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. Ritardi seri e strutturali dunque che, per essere risanati, richiederebbero investimenti urgenti mentre, ad oggi, non vi è certezza nemmeno delle risorse necessarie per garantire i servizi che sono stati erogati finora.

L'intricato percorso di tagli e provvedimenti che si sono susseguiti dal 2011 ad oggi ci lascia in una situazione di risorse scarse e incerte. Mancano, infatti, all'appello oltre 350 Milioni di Euro rispetto alle risorse stanziati nel 2010 e non è ancora chiaro come le risorse finora messe a disposizione verranno ripartite tra le regioni. All'incertezza dei finanziamenti si affianca l'incertezza delle regole. La politica dei trasporti italiana dell'ultimo ventennio è stata caratterizzata da una precarietà di fondo e dall'assenza di una visione di lungo periodo che ha di fatto consegnato al Paese un sistema di trasporto pubblico costoso e inefficiente.

Da circa 15 anni si attende di mettere in moto un meccanismo di apertura alla concorrenza che ha prodotto effetti molto positivi per i consumatori in tanti campi: dal trasporto aereo all'Alta Velocità e la 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. A pagare le conseguenze di un trasporto pubblico inefficiente alla fine sono i cittadini, soprattutto in un momento di crisi economica come questo. I dati in questo caso sono impressionanti.

Nel 2012 c'è stato un calo dei consumi di benzina e gasolio del 9 percento rispetto al 2011. Non era mai successo dal dopoguerra ad oggi. L' aumento dei prezzi della benzina e la riduzione del reddito hanno spinto gli italiani ad usare sempre meno l' auto e di più il trasporto pubblico, che però è di bassa qualità, come abbiamo visto, e non riesce a rispondere alla nuova domanda. Ancora oggi in Italia si usa l'auto per spostarsi in città troppo (62 spostamenti urbani su cento contro i 43 medi europei) e si usano troppo poco il trasporto pubblico (22 contro 32) e i piedi e bici (15 contro 25) con un costo aggiuntivo valutabile in circa 1500 Euro all' anno per famiglia.

E' il costo degli «automobilisti per forza», un vero e proprio spread della mobilità sostenibile che incide sui bilanci degli italiani. Temo che il prossimo futuro vedrà altri momenti difficili per cittadini e aziende, ma voglio sperare che nella prossima Legislatura il tema del trasporto pubblico e, più in generale della mobilità urbana e locale, sia finalmente affrontato come una delle grandi priorità del Paese, più urgente dei pur importanti progetti di infrastrutturazione dei valichi e degli assi interurbani.

*Ordinario del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti dell'Università di Napoli Federico II*