

Lo studio

# Un bus ogni tre è un forno

■ Solo il 63 per cento dei pulman ha l'aria condizionata, quasi la metà non ha i posti riservati

ai disabili. Una ricerca condotta dalla Fondazione Civicum bacchetta i trasporti bolognesi. P. 16

Trasporti. L'analisi di Civicum e del politecnico di Milano mette in rilievo i nei dell'azienda comunale

## Autobus bollenti e troppi scalini uno studio bacchetta i servizi Atc

○ In altre città italiane si registrano percentuali più alte di postazioni riservate ai disabili

**Gian Basilio Nieddu**

gian.basilio.nieddu@epolis.sm

■ Più attenzione ai disabili ma pure agli anziani e alle mamme con passeggino e più fresco per tutti. Sono alcuni dei consigli per l'Atc che si possono desumere dallo studio Civicum, realizzato dai docenti Giovanni Azzone e Tommaso Palermo del Politecnico di Milano, che mette a confronto il sistema di trasporto locale in 15 grandi comuni (8 milioni di cittadini, per il 13% della popolazione). Dalla lettura dei dati (fanno riferimento al 2007) emergono punti di forza e di debolezza del sistema bolognese.

**L'ACCESSIBILITÀ** non è uno dei punti di forza dei mezzi pubblici cittadini. Almeno a confronto con quello delle altre città. Prendiamo l'indicatore sulla presenza sull'autobus del pianale ribassato, (permette ai passeggeri una salita e una discesa quanto più possibile comoda), che parla di un 63% di mezzi Atc attrezzati. Una percentuale di-

screta ma a Trento e Trieste si arriva ad un incredibile 100% a Milano il 93%, a Venezia il 72%, a Roma il 68%, a Torino il 68%, a Palermo il 65%. Insomma si può migliorare. A questo proposito il Civis può garantire un balzo in avanti nella graduatoria ma le corse del mezzo (tanto contestato) coprono solo una parte della città e non si sa quando entrerà in funzione. Secondo lo studio del Politecnico milanese a Bologna la percentuale di veicoli con postazione per disabili è pari al 58% che non è un dato pessimo ma a Trento, come al solito, si riesce a fare meglio con una percentuale che arriva al 100%. E ancora il Nord del paese ad essere all'avanguardia con l'85% di Trieste e il 72% di Venezia e il 71% di Brescia. Al sud spicca Palermo con il 65% degli autobus socialmente corretti mentre a Roma si arriva al 60%. Tra chi è sotto ricordiamo Pescara (35%), Genova (19%) e la maglia nera Cagliari (8%).

**ARIA FRESCA A BORDO.** Gli autobus cittadini dotati di un sistema di climatizzazione sono il 63% e l'azienda (come per l'accessibilità) ha un piano d'investimenti per migliorare le percentuali. Ma a confrontare i dati si scopre che a Trieste si arriva al

100% mentre a Trento ci si ferma al 82%. Meglio di Bologna anche Ancona, Roma e Torino con il 79% degli autobus. Per quanto riguarda la velocità

**L'indagine** sottolinea che in città si paga un biglietto tra i più cari d'Italia. In testa con Trieste e Venezia

commerciale siamo a 15, 1 (km/h) che nel confronto (mancano però i dati di alcuni centri) vedono l'Atc abbastanza ben piazzata. Per quanto riguarda la sicurezza e quindi la video sorveglianza sono poche le città con gli autobus dotati di telecamere a bordo. Anche Bologna viene indicata tra quelle sguarnite ma esiste un sistema di telecontrollo e sono state stanziolate delle risorse per dotare di telecamere (viste anche alcune aggressioni degli autisti che tramite i sindacati hanno sollevato il problema) gli autobus. Infine lo studio Civicum bocchia il sistema del trasporto pubblico bolognese nel capitolo sulla equità cioè sul costo all'utente del servizio. Bologna è in testa alla classifica, (con Trieste e Venezia), perchè si spende un euro per sessanta minuti (1,67 centesimi di euro al minuto). Il giudizio finale su Atc supera la sufficienza ma c'è tanto da fare. ■

## In tre anni sono calati i mezzi con più anzianità di servizio

### Flotta rinnovata

■ ■ Lo studio Civicum indica i punti deboli del servizio ma a sfogliare il sito dell'azienda ([www.atc.bo.it](http://www.atc.bo.it)) si legge che l'azienda sta investendo sul rinnovo della flotta che in termini assoluti però perde mezzi (da 1.007 nel 2005 ai 985 del 2007). Per quanto ri-

guarda i vecchi autobus (Diesel anni 80) sono passati dai 243 del 2005 ai 192 del 2007 mentre per i Diesel euro I - II si è passati dai 230 del 2005 ai 207 del 2007. Buone notizie per gli autobus che viaggiano a metano con sempre maggiore frequenza, negli ultimi tre anni sono passati da

102 a 141. Quindi prosegue il rinnovamento della flotta aziendale che nel 2007 può vantare un'età media dei veicoli di 8,5 anni contro gli 8,7 anni del 2006 e i 9,3 del 2005. In questi tre anni sono inoltrati i passeggeri che scelgono Atc passati dai 107.637.938 del 2005 ai 110.807.405 del 2007. Di questi quelli propriamente urbani sono 94.910.235 nel 2007 contro i 92.592.675 del 2005.



## L'indagine

## Pullman con il turbo bus cittadini i più veloci di tutta Italia

■ ■ Rapporto della Fondazione Civicum sul trasporto pubblico: in città andatura media di 17,6 chilometri all'ora. P. 20

L'indagine. Rapporto della Fondazione Civicum sul Tpl: in città andatura media di 17,6 km all'ora

# Gli autobus di Brescia Trasporti sono «i più veloci» di tutt'Italia

◉ La Leonessa, insieme a Roma e Milano, primeggia anche per produttività dei dipendenti.

■ Diciassette chilometri e mezzo all'ora. Se vi pare un'andatura bassa, sappiate che è il primato italiano per quel che riguarda la velocità dei mezzi pubblici urbani. Primato detenuto da Brescia. Gli autobus della Leonessa sono infatti i più veloci d'Italia. È quanto emerge da una analisi della Fondazione Civicum effettuata dal Politecnico di Milano sul Trasporto pubblico locale in 15 Comuni, da Venezia a Campobasso.

Lo studio mette in evidenza come quello offerto da Brescia Trasporti sia un servizio che sventa sia per qualità che per produttività. Partiamo da quest'ultima. La produttività dei dipendenti del Tpl è estremamente differenziata. Se si utilizza come indicatore il rapporto tra numero di passeggeri e numero di dipendenti del Tpl, le città

«più produttive» sono Roma (oltre 120.000 passeggeri per dipendente), Milano (oltre 100.000) e Brescia. Le prime due, peraltro, sono avvantaggiate sensibilmente dalla presenza di una importante rete metropolitana. Il valore più basso è quello di Trento (16.000 passeggeri per dipendente). Anche in questo caso, non vi sono particolari differenze tra le diverse aree del Paese, mentre vi è una penalizzazione delle realtà più piccole, che scontano la mancanza di effetti di scala. Passando alla qualità del servizio nessuno va veloce come a Brescia. Nella Leonessa i bus viaggiano a una velocità commerciale media di 17,6 km all'ora; velocità che scende a 14,7 km all'ora a Roma e Palermo.

Nel complesso l'indagine mostra come gli italiani scelgono autobus e metrò ma solo se cresce la qualità del servizio. Mediamente, i Comuni spendono 77 euro per ciascun residente per la gestione del trasporto pubblico locale e 35 euro per la gestione di viabilità, strade e

servizi connessi (spese correnti). Tra le città che spendono di più per il Tpl spicca Venezia, il cui sistema di trasporto è strutturalmente molto oneroso. Tra i Comuni "normali", Genova e Roma presentano valori doppi rispetto alla media nazionale. Per viabilità e gestione delle strade, il Comune che spende in assoluto di più è Trento (70 euro) mentre il valore minimo è quello di Palermo (solo 8 euro per residente). Trento è poi l'unico Comune dove tutti i mezzi sono dotati di pianale ribassato e di accesso per disabili. Cagliari si aggiudica invece la "maglia nera" con solo il 35% dei veicoli dispone omologati. A Trieste, invece, tutti i mezzi di superficie sono climatizzati (la percentuale più bassa, il 19%, si verifica a Campobasso). Infine il prezzo del biglietto. Considerando il costo al minuto, si ha un prezzo medio di 1,34 centesimi di euro al minuto. I mezzi sono decisamente più "cari" a Bologna, Trieste e Venezia (1,67 centesimi di euro), mentre raggiungono il valore più basso a Campobasso (1 centesimo di euro). ■