

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) 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, primissima 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). ■