

Migliorare il trasporto pubblico, Sì, ma come? Strategie sensate e strategie realistiche

“Bisogna innanzitutto incrementare il trasporto pubblico, rendendolo frequente, veloce, puntuale, comodo e solo dopo si possono fare ztl (zone a traffico limitato), percorsi ciclabili e interventi che scorraggino l'uso di auto e moto”. Questa affermazione è oggi di molti (in buona e cattiva fede). Certamente è una posizione che dal punto di vista teorico non ha peccate. Sembra di una logica stringente, per cui non si può non essere d'accordo (nel senso che chi non lo è d'accordo, viene additato come privo di logica). Ma "la logica" (che in questo caso non è altro che una strategia d'azione sensata, cioè che persegue l'obiettivo) deve fare i conti con la realtà. Infatti **le strategie d'azione sensate, "logiche", possono essere molte**: potenziare il trasporto pubblico, renderlo totalmente gratuito, regalare un bicicletta elettrica a tutti i napoletani, trasformare tutte le strade in tapis roulant ecc. ecc.

Tutte queste sono strategie sensate e teoricamente ottime, ma sono realizzabili ora in questo contesto e con i soldi a disposizione?

Lo Stato (Governo Berlusconi) ha tagliato da un paio di anni del 40% il finanziamento al trasporto pubblico. **Come si fa a potenziare il trasporto pubblico col 40% dei soldi in meno?**

Allora **ritorniamo con i piedi per terra e cerchiamo strategie sensate che tengano conto della realtà** nella quale purtroppo ci troviamo. E la realtà nella quale ci troviamo ha altri aspetti (oltre il taglio dei finanziamenti ai trasporti pubblici) che bisogna considerare:

- **in Italia il 30% delle auto che circolando nei centri urbani portano persone a distanze tra 0,5 e 3 Km** (cioè percorribili a piedi in 5-35 minuti), un altro 23% delle auto porta persone a distanze tra 3 e 5 Km (cioè percorribili a piedi in 35-60 minuti o in bici in 7-20 minuti). Ricordo che per stare bene in salute si consiglia di fare almeno un'ora al giorno di attività fisica leggera (es. camminare);
- **a Napoli gli autobus viaggiamo alla velocità di 5-7 Km/h** (a Londra 15-20 Km/h) e **quindi**, oltre a svolgere un pessimo servizio agli utenti, **sono in perdita**, perché, trasportando all'ora un quarto degli utenti che trasporta un autobus londinese, i biglietti venduti non coprono le spese;
- **il turismo è l'unica possibilità di rilancio economico in tempi brevi a Napoli** (e quindi di maggiori entrate nelle casse comunali). **E i turisti amano passeggiare a piedi in strade pedonali**, vedere le bellezze di Napoli (compreso il panorama da via Caracciolo) non deturpate da auto sfreccianti o parcheggiate.

Se a Napoli ci fossero il 30% delle auto in meno a circolare (se si convincesse/costringesse chi usa l'auto per fare 0,5-3 Km a usare i piedi) non avremmo più il traffico, gli autobus andrebbero più veloci, porterebbero più passeggeri all'ora e non sarebbero in passivo e si farebbe anche uno dei più utili interventi di tutela della salute visto che, secondo l'OMS, la scarsa attività fisica è causa del 8% della mortalità in Italia (http://www.epicentro.iss.it/problemi/attivita_fisica/epid.asp), costando, quindi, allo Stato, cioè a tutti noi, qualche miliardo di euro all'anno.

Una delle maniere per convincere chi usa l'auto per piccoli spostamenti sono le ztl o altri provvedimenti che fanno in modo che l'uso dell'auto ti faccia impiegare più tempo dell'andare a piedi. Questa strategia, formulata da Winkler, uno dei maggiori esperti di traffico, è stata applicata in tantissime città europee con ottimi risultati. **Monaco di Baviera (1,3 milioni di ab.)**, la città di Winkler, **ha 44 Km² di ztl e per spostarsi da una parte all'altra della città si è, di fatto, costretti a utilizzare ogni volta l'anello esterno (la "tangenziale")**. Questa strategia (che all'inizio ha suscitato vibrante proteste) ha portato ad una notevole riduzione del traffico, ad autobus che viaggiano veloci e senza intoppi (e con gli orari alle fermate), ad aziende di trasporto non in passivo e che quindi possono destinare risorse in nuove linee e mezzi.

Napoli ha raggiunto la massima estensione delle ztl nel 2013: 3 Km² di ztl (cioè 14 volte meno di quelle che ha Monaco di Baviera). Ma per molti napoletani e per giornali e televisioni cittadine 3 miseri Km² sono un'estensione enorme e infatti hanno tanto protestato da costringere

l'Amministrazione comunale a ridurre l'estensione delle ztl e a permettere al loro interno la circolazione dei veicoli a due ruote (veicoli più inquinanti e rumorosi delle auto).

In realtà nell'attuale contesto vi sono solo due possibilità per potenziare il trasporto pubblico:

- 1) eliminare tutte le linee in passivo puntando tutto su quelle in attivo e, dopo alcuni anni di questa cura, con i soldi accumulati fare investimenti per potenziare il servizio. Strategia "logica" ma inaccettabile sul piano dei diritti.
- 2) **Rendere gli autobus più veloci riducendo l'uso delle auto** (la strategia Winkler). Questa strategia ha altri due vantaggi: 1) **non richiede grandi investimenti** (costa poco); 2) i fondi necessari per metterla in atto ricadono su altri capitoli di spesa rispetto ai trasporti. Quindi **si hanno vantaggi sulla mobilità senza utilizzare un euro degli scarsi fondi a disposizione delle aziende di trasporto.**

Che questa strategia sia efficace è dimostrato non solo dalle tantissime città che l'hanno adottata ma dagli stessi dati su Napoli:

- riguardo alla congestione del traffico Napoli nel 2012 è migliorata di 6 posizioni (TomTom Congestion Index 2013)
- a Napoli il turismo si è incrementato del 10,5% tra gennaio 2012 e 2013 (Osservatorio Associazione italiana Confindustria Alberghi - Il Sole 24 Ore 2/4/2013).

Associazione Marco Mascagna
www.giardinodimarco.it