

«I campani ogni anno spendono 11,5 miliardi per utilizzare l'auto»

Di Angelo Agrippa

È quanto hanno speso nel 2012 per benzina, assicurazioni, costi di uso e manutenzione

- Fonte [CorrieredelMezzogiorno](#) 16 dicembre 2013



NAPOLI — Il buco del trasporto pubblico locale sarà pure di 700 milioni, come va lamentando il governatore Stefano Caldoro da tempo, ma cosa sono rispetto a 11,5 miliardi di euro che gli automobilisti campani hanno speso nel 2012 per benzina, assicurazioni, costi di uso e manutenzione della propria auto? Quisquilie e pinzillacchere, avrebbe sbuffato Totò. Lo conferma Marcello Martinez, ordinario di Organizzazione delle aziende e dei sistemi di trasporto del dipartimento di Economia della Sun, tra i relatori del documento degli intellettuali Noi per Napoli. «La domanda di mobilità della Campania — spiega Martinez — è in crescita, soprattutto perché con la presenza di una popolazione dispersa su un'area metropolitana di 3 milioni di abitanti i poli di attrazione, come centri residenziali, uffici, imprese, ospedali, scuole, centri commerciali e turistici, sono decentrati e molteplici. Insomma, esiste una domanda, ma non una offerta». Ma come, con l'Eav esangue e i fondi del riparto nazionale del trasporto pubblico locale ora ci mettiamo anche a pontificare? «Macché — replica paziente Martinez — la Campania è una delle regioni europee con la più ampia dotazione di reti ferroviarie, comparabile alla Lombardia, e con significativi investimenti in atto, tra cui il completamento dell'anello della linea 1 della Metro di

recente sbloccato dal Cipe. Eppure, paradossalmente, le reti sono inutilizzate perché i servizi ferroviari non vengono erogati. È vero, i fondi pubblici sono sempre meno, circa 550 milioni di euro nel 2013, e la risposta politica non può che essere di ridurre ulteriormente i costi e di erogare meno servizi». Da qui, anche lo smantellamento del biglietto unico, forse l'unica semplificazione realizzata nel quadro di un contesto organizzativo e societario così complesso. «Certo — prosegue il docente universitario — mentre in Giappone con lo stesso biglietto elettronico si possono utilizzare i treni e i bus di tutte le città giapponesi (dico città e non quartieri di una unica città) in Campania si reintroducono (diversamente da quanto accade a Barcellona, Londra, Parigi, Monaco) i biglietti aziendali che si possono usare solo per bus o treni di una sola azienda». Come si dovrebbe procedere? «Mi rendo conto della riduzione dei fondi pubblici, ma le esigenze gestionali delle aziende di trasporto richiedono liquidità, cioè denaro immediato per pagare personale e fornitori. Mentre in tutto il mondo le aziende promuovono abbonamenti e carte prepagate per ricevere dai cittadini il pagamento del biglietto prima dell'erogazione del servizio e senza bisogno del controllo a bordo, in Campania la politica della mobilità introduce il pagamento a bordo dei bus del biglietto singolo, cioè il cittadino, forse e solo se controllato, paga dopo che i costi sono stati sostenuti dall'azienda. La politica della mobilità in Campania parte dal falso mito che i cittadini per spostarsi vogliono e debbano pagare poco. Il calcolo effettuato su quanto costa a imprese e famiglie campane l'uso delle proprie automobili, escludendo veicoli commerciali e scooter, porta invece ad una cifra sorprendente. I campani, secondo una nostra ricerca, spendono circa 11,5 miliardi di euro. Ed escludiamo dal calcolo pure le diseconomie, come il tempo perso negli ingorghi o gli effetti dell'inquinamento sulla salute». Lei auspica una semplificazione della governance, ed è quanto sta già avvenendo in Eav. Ma è sufficiente? «Il governo della mobilità in Campania è distribuito fra molti centri decisionali tra cui Regione, Provincia, Comune di Napoli, Acam, Consorzio UnicoCampania, Consulta per la mobilità, Eav, CTP, ANM+Metronapoli (ora ATN), Trenitalia. Spesso le politiche e le decisioni messe in atto non sono coordinate (si attua la ZTL in città ma si riducono i servizi ferroviari per entrare in città, si intende favorire il trasporto pubblico ma le strade sono congestionate e non esistono corsie preferenziali, si adottano aree pedonali, ma le ferrovie per raggiungerle sono in costruzione come la linea 6 a Chiaia)». Quali le soluzioni? «È necessario cambiare le leggi regionali e ridurre il numero di centri decisionali in modo da definire una sola politica e una unica strategia di sviluppo della mobilità, almeno dell'area metropolitana. Poi, la separazione fra gestione del trasporto collettivo pubblico e gestione del trasporto privato è espressione di una politica della mobilità obsoleta. Le aziende di trasporto collettivo non devono più gestire solo bus e treni, ma entrare in tutti i segmenti del mercato della mobilità, magari ricombinandoli e innovandoli: parcheggi, car sharing, noleggio autovetture, biglietti integrati treno e taxi, taxi collettivi, gestione di aree di sosta, noleggio auto elettriche, noleggio di auto condominiali. Le aziende di trasporto collettivo devono essere capaci di convincere i cittadini a spendere parte di quegli 11,5 miliardi di euro in servizi nuovi e più convenienti anche dal punto di vista ambientale e sociale, così come avvenuto con

l'Alta velocità. Infine, introdurre l'adozione di tecnologie in grado di favorire la comunicazione con i cittadini, il controllo degli spostamenti per la pianificazione dei fabbisogni, il monitoraggio della qualità del servizio, il controllo dei pagamenti». Certo, le paline spente servono a poco. «Gli Intelligent transport systems devono essere interoperabili, pervasivi e attendibili».

16 dicembre 2013

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Angelo Agrippa