

uniti per padova sostenibile

ANALISI E PROPOSTE PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INNOVATIVO, DI QUALITÀ ED ECOLOGICO

A cura di Andrea Nicoletto-Rossi

“Una vittoria dei padovani” aveva commentato il Sindaco Bitonci all’indomani della fusione APS Busitalia, approvata in Consiglio comunale a dicembre 2014 quasi all’unanimità, fatta eccezione del voto contrario di Padova2020 e del Movimento5Stelle.

Sono passati meno di 6 mesi e a giugno 2015 è arrivato il **taglio delle corse serali e del tram**, prima “significativa” misura fra le possibili da prendere dopo la fusione. A settembre la **riorganizzazione delle linee urbane** che è stato *un bagno di sangue*: quartieri periferici meno serviti, capolinea avvicinati al centro, plessi scolastici dimenticati, linee che prevedono capolinea differenti a seconda della fascia oraria (fino ad un massimo di 5, sic), frequenze che aumentano, nuove tratte che non soddisfano gli abituali utenti (molto criticate le rotture di carico e conseguente cambio di linea necessario per raggiungere l’Ospedale da molti punti della città...). Tutto questo in attesa di un probabile aumento dei biglietti di cui in Comune e Provincia stanno già discutendo e che è stato preannunciato a luglio con un ritocco fino di 20 centesimi per i residenti in Padova.

Di fatto un **peggioramento della qualità del servizio pubblico cittadino**, che non viene sviluppato né migliorato in alcun modo. Emblematica in questa vicenda la **rinuncia ad agosto 2014 da parte del Sindaco Bitonci del finanziamento di 20 milioni di euro** dallo Stato, prima assegnazione di risorse per la **realizzazione della linea Tre del tram**, cui potevano seguirne altre per il riparto degli avanzi.

le ragioni del peggioramento del servizio

Se questo oggi è lo stato comatoso in cui versa il trasporto pubblico padovano post fusione, bisogna analizzare con attenzione **le cause** da cui deriva, che sono **molteplici**.

La prima è senz’altro la **diminuzione di circa 1.8 milioni** di km di servizio (sui 22 milioni complessivi, somma tra i 7 dell’urbano e i 15 dell’extraurbano), annunciato come obiettivo della fusione stessa. Se una parte è stata ottenuta attraverso le razionalizzazioni, molta è dovuta a **tagli di linee e percorrenze**, tagli sproporzionati (almeno 800 mila km rispetto ai precedenti 7) che stanno colpendo l’ambito urbano più delicato, inquinato e dove si sviluppa oltre il 50% della mobilità provinciale.

La seconda ragione dipende dalla **mancata disponibilità**, nell’atto del ridisegno delle linee, ad un **confronto ed ascolto** con utenti, comitati locali, associazioni quartieri, lavoratori del

settore, associazioni di categoria, Enti o aziende che attraggono svariati migliaia di utenti giorno. In una situazione di penuria di dati statistici e conoscitivi sulla mobilità cittadina (percorsi origine/destinazione) era utile mettere in campo un approccio fenomenologico e partecipativo che permettesse ai tecnici dell'azienda di avere un quadro più completo possibile dell'utenza attuale, dei bisogni e delle potenzialità. Nulla è stato fatto ed oggi ci troviamo con linee assurde: ad es. un diretto minibus *Arte* che parte dal cuore di un quartiere con presenza prevalentemente anziana e popolare e nessuna struttura ricettiva turistica, oppure il caso del park scambiatore ad ovest oggi servito da un autobus che al capolinea carica migliaia di studenti di istituti superiori.

Terza causa è la diminuzione delle risorse messe in campo per finanziare il trasporto collettivo padovano.

A livello cittadino **sono state tolte** alla nuova società le **risorse dei parcheggi** che precedentemente il comune assegnava ad APS. Inoltre Busitalia Veneto è nata **senza patrimonio**, che rimarrà interamente di proprietà comunale, e per utilizzare il quale dovrà versare al comune di Padova un **canone di locazione annuo di 2,4 milioni**. In totale, tra minori risorse dei parcheggi (2,6 milioni), canone di locazione (2,4 milioni) e ripiano del deficit di gestione del tram (2,5 milioni) la **nuova società dovrà risparmiare quasi 8 milioni**.

A **livello regionale** sono anni che viene richiesto di tornare allo stanziamento per le aziende venete del TPL pari a quello del 2011, che era di 268 milioni di € da ripartire. Di fatto la regione Veneto si limita a iscrivere a bilancio la quota del Fondo Nazionale Trasporti senza alcuna integrazione di risorse regionali, come invece fanno altre regioni. Infatti nel bilancio di previsione 2015 per quanto riguarda la spesa corrente (Fondo Regionale Trasporto Pubblico Locale e Viabilità) non ci sono state integrazioni significative. Con la Deliberazione della Giunta Regionale del 20 luglio 2015 sono stati ripartiti circa 245 milioni di euro (95%) sullo stanziamento **totale di 256 milioni di euro**, cifra ancora insufficiente.

Ma è anche il modo in cui vengono ripartite le risorse che meriterebbe un ripensamento. Da anni si insiste a ripartire il fondo a parziale copertura dei km dei servizi minimi fra aziende e province con criteri che si basano sulla popolazione residente e non sulla presenza di domanda di mobilità, penalizzando di fatto il traffico. Anche il capitolo dell'innovazione da troppo tempo è basato su criteri rigidi e fermi tanto da scoraggiare la ricerca di nuove soluzioni di trasporto di massa.

Il rischio di questi fattori messi assieme è che **questa fusione**, non solo **non consenta** di utilizzare le economie per **portare il servizio in nuovi quartieri o migliorarlo nelle zone poco servite**, ma rischia di **tagliare servizi essenziali** per i cittadini, imboccando così una spirale perversa: perdita di utenti e di risorse, induzione all'uso della mobilità privata, che peggiorerà la congestione, l'inquinamento, i tempi di spostamento e una maggiore inefficienza del sistema città.

le proposte di legambiente

In questo quadro desolante e complesso **non ci convince la politica delle due fasi**: oggi chiediamo il ripristino della situazione precedente la fusione, e un domani immaginiamo scenari di sviluppo.

Descrivere il trasporto pubblico **solo come un servizio che assolve il diritto alla mobilità di categorie deboli** (siano esse studenti e pensionati), sottolineando – giustamente - come tutto questo oggi venga messo in discussione, **non garantisce affatto** di ottenere quell'attenzione e quei provvedimenti che invece sono necessari, per un rilancio complessivo.

Posto che il diritto alla mobilità è da tutelare, noi dobbiamo **rivendicare un trasporto pubblico e collettivo di alta qualità, innovativo, ecologico e poco impattante, attrattivo di nuova utenza**. In una parola dobbiamo tornare a chiedere che siano intraprese politiche che facciamo conquistare “nuova domanda” (cioè nuovi utenti che lasciano a casa l'auto e prendono i mezzi pubblici). Perché anche nel trasporto pubblico vale la regola che *l'offerta ingenera domanda*.

Ne abbiamo un esempio chiarissimo. Nel biennio 2006-07 convincemmo l'amministrazione Zanonato di allora ad investire una piccola parte dei proventi dalle multe degli ingressi in ZTL in trasporto pubblico. In particolare per rendere più frequenti gli autobus nelle ore di morbida, quando si crede che siano pochi gli utenti. Dati APS alla mano quella operazione fruttò 500.000 nuovi passeggeri anno.

Solo in questo senso il trasporto pubblico sarà **percepito come un bene comune**, caro a tutti i cittadini al di là di chi lo usa più o meno regolarmente.

Partendo da questo approccio la **richiesta di Legambiente** è in prima istanza quella di destinare nuove risorse. In particolare che **i soldi derivanti dalle multe degli autovelox** (tutti quelli installati sulle tangenziali) tornino ai cittadini sotto forma di **investimenti per il trasporto pubblico**.

I nuovi autovelox posizionati lungo l'anello delle tangenziali che, non va dimenticato, servono a salvare vite dissuadendo l'eccessiva velocità e la guida pericolosa, portano al Comune di Padova un introito di circa 6 milioni di euro all'anno. Questi sono soldi dei cittadini e devono tornare ai cittadini come servizi! Se questi proventi venissero usati per incrementare le corse degli autobus, urbani e suburbani, avremmo in breve un grandissimo sviluppo del servizio: senza aumentare i biglietti aumenterebbe del 33%

Gli investimenti servono a una città meno inquinata e dove ci si muove meglio, sia per chi sceglie il mezzo pubblico, sia per chi è costretto a usare l'auto perché troverà un traffico più scorrevole. Insomma, ne guadagna tutti i cittadini.

Ma **non è solo questione di nuove risorse**. Un provvedimento a costo zero è quello legato al **miglioramento della velocità commerciale** (oggi la più bassa del Veneto, 14 Km/h) che si ottiene realizzando **nuove corsie preferenziali**.

Le uniche che da un lato garantiscono **maggiore regolarità e puntualità** (che è il punto debole del TPL indicato come la principale ragione del mancato utilizzo da parte degli automobilisti) ma che dall'altro lato **garantiscono un risparmio considerevole** nei costi di esercizio: un solo km/h in più di velocità significano 2 milioni di risparmio per l'azienda.

In terzo luogo chiediamo che si torni a sfruttare meglio **le molte opportunità derivanti da una fusione, tutti provvedimenti** a lungo richieste dagli utenti, dai lavoratori dei trasporti e dalle associazioni ambientaliste e sindacali.

Riguardano l'introduzione del biglietto unico, una vera revisione della rete che vada a servire rioni altrimenti abbandonati, l'eliminazione delle sovrapposizioni, il miglioramento dell'intermodalità (unica carta delle linee, degli orari e delle coincidenze), il ringiovanimento a metano del parco mezzi.

In questo quadro per Legambiente è necessario tornare a progettare il **completamento del sistema tram con le altre due linee previste, l'unico ad essere finanziato dallo Stato**. Oggi come oggi il costo al km è elevato anche a causa di una linea breve e di un tipo di convogli particolarmente piccoli e poco capienti.

Sono tutti interventi da realizzare perché permettono di **consolidare gli investimenti** fatti negli ultimi 10 anni a favore della mobilità sostenibile: tram, bus a metano, parcheggi scambiatori, centro intermodale, ZTL, pensiline e tabelle informatizzate, car e bikesharing, ecc. Altrimenti, nel volgere di poco tempo, questi investimenti diventeranno solo costi, per tutta la collettività.

Non dimentichiamo comunque che la partita **si gioca anche a livello regionale**.

La scelta reiterata da troppi anni di **non mettere alcuna somma del bilancio regionale a disposizione del trasporto pubblico locale**, anche ferroviario è una scelta miope, che viola l'impegno assunto con i pendolari veneti, con la società civile, i lavoratori, con le imprese turistiche della nostra Regione. La nascita del fondo nazionale trasporti non esime le singole Regioni dal concorrere finanziariamente al settore, come fanno le regioni ordinarie di prossimità (Emilia Romagna e Lombardia).

Gli obiettivi necessari – rimossi dalla Regione Veneto- sono l'efficienza e l'innovazione del servizio; il potenziamento dell'offerta; un netto miglioramento della qualità a bordo e a terra; la sostenibilità ambientale dei servizi offerti; e **l'integrazione acqua-gomma-ferro, servizi urbani ed extraurbani può essere la strategia per conseguirli**.

In questa logica riteniamo che vada denunciata la mancanza dal bilancio della Regione Veneto sia delle risorse necessarie per l'implementazione dell'"**orario cadenzato**" **ferroviario**, potenzialmente funzionale al miglioramento del servizio integrato gomma + treno, sia di quelle utili a completare il kafkiano progetto del Sistema Metropolitano Regionale di Superficie che attende in vano di essere completato da troppi anni.

Per concludere sosteniamo che la governance di una azienda che gestisce il trasporto pubblico locale di una intera provincia e che si candida ad espandersi deve essere **assunta dalle Amministrazioni locali in modo esplicito**. Per questo siamo sempre stati contrari a ipotesi di svendita e di cessione del patrimonio pubblico, faticosamente consolidato in decine di anni di investimenti di risorse pubbliche.

Padova, novembre 2015