

trasporto locale, serve una svolta



Lo scontro tra due treni in provincia di Bari, che a luglio ha provocato 23 morti e decine di feriti, alcuni dei quali ancora lottano per ritornare a una vita normale, ha riportato l'attenzione sui mezzi di trasporto locale. Un sistema collaudato e funzionale in qualche provincia, ma ancora molto precario in altre. Scopriamo le condizioni di Roma, Genova, Cagliari e Napoli.

lazio

L'Atac e l'odissea dei romani

Intervista a Enrico Stefano, presidente della commissione Trasporti
di Claudia Di Lorenzi



Per i romani è un'odissea quotidiana: spostarsi in città utilizzando il trasporto pubblico è un'impresa. Sotto accusa un sistema di infrastrutture carente e un trasporto su gomma mal distribuito e azzoppato da autobus lumaca, rotti e bloccati dal traffico. Sta di fatto che i romani per lo più usano mezzi privati e nell'ora di punta il trasporto pubblico assorbe solo il 28% degli spostamenti. Ma come portare Roma alla pari delle altre capitali europee? Ne abbiamo parlato con Enrico Stefano, per i 5stelle neopresidente della commissione Trasporti capitolina.

Come pensate di aumentare il ricorso al trasporto pubblico?

Da un lato si rende più efficiente il trasporto pubblico, dall'altro si opera per ridurre il ricorso all'auto privata. I problemi sono in buona parte dettati dal traffico, ma se gli autobus si spostano su

corsie preferenziali e vanno più veloci delle auto, allora le persone useranno i mezzi pubblici.

La rete del trasporto pubblico di superficie su gomma è mal distribuita rispetto alle esigenze dei cittadini. Come razionalizzarla?

Serve uno studio sui percorsi e rimodulare le linee, integrarle dove sono più utilizzate e ridurle dove i mezzi viaggiano spesso vuoti: pensiamo a servizi a chiamata tramite taxi, che costano meno che far passare un autobus per sole 5 persone. Questo non significa che si riduce il servizio nelle aree periferiche, ma che lo si adatta a quelle zone.

La metro sconta un grande ritardo infrastrutturale: serve 278 milioni di passeggeri l'anno con soli 53 km di estensione e sono frequenti i disservizi. Come pensate di intervenire?

A Roma è stato accumulato un debito di manutenzione elevato, ma siamo riusciti a trovare i fondi destinati alla metro A che l'ex commissario Tronca aveva tolto. Si tratta solo di fare investimenti importanti. Diverso il discorso per la ferrovia Roma-Lido che è una struttura di proprietà regionale e per cui i fondi devono arrivare anche da lì. Serve un'opera importante di ammodernamento sia della rete che dei treni.

Sestri Ponente, ora di punta di una mattinata lavorativa, e solita coda che paralizza il traffico. Con lo scooter cerco spazi tra un po' di marciapiede e le auto. Dopo una lieve curva, l'ennesimo bus di Amt guasto: falliti tutti i tentativi di rimetterlo in moto, 4 uomini spingono il mezzo fino al capolinea. Sissignori, questo è il biglietto da visita della municipalizzata dei trasporti di Genova. Ogni giorno sono circa 700 gli autobus che escono dalle rimesse per trasportare cittadini e turisti, ma non è detto che tutti ci riescano. Lo stato di salute dei mezzi segnala una media di circa 5 mila guasti all'anno – queste le stime dei sindacati di settore –. Non passa giorno senza qualche intoppo, dai più banali a quelli più distruttivi, e tra questi spesso gli incendi. La causa di tutto ciò, che poi si riversa su un disservizio non indifferente per gli utenti, è l'anzianità dei mezzi. Genova ha i bus tra i più vecchi d'Europa. Nel 2013, a seguito dello sciopero del personale Amt che bloccò la città per diversi giorni, la Regione Liguria siglò un accordo per l'acquisto di 400 nuovi bus, di cui 200 destinati all'azienda genovese. A metà del mese di agosto sono entrati in servizio i primi 15 nuovi mezzi. Entro la fine dell'anno è previsto l'arrivo di altri 32 veicoli che consentiranno un ulteriore, seppur parziale, rinnovo del parco mezzi Amt.

liguria

A Genova il bus lo spingono gli utenti

I mezzi obsoleti provocano guasti quotidiani
di Silvano Gianti



sardegna

Stanziati i fondi
per le infrastrutture

Serviranno per rimediare
alle carenze del trasporto
pubblico
di Roberto Comparetti

Un'isola senza autostrade (solo una superstrada, cantiere perenne da oltre 20 anni), con una dorsale ferroviaria per la maggior parte a binario unico (costruita nella seconda metà dell'800) e una mobilità legata essenzialmente al trasporto su gomma. È la fotografia dei trasporti in Sardegna. Nelle scorse settimane è stata siglata un'intesa con il governo Renzi, grazie alla quale 2,9 miliardi di euro arriveranno per colmare i *gap* infrastrutturali che rendono ancora penalizzante l'insularità, trasporti compresi, per i quali ci sono 313 milioni e 600 mila euro. Accanto ai trasporti interni, quelli da e verso la Penisola vedono il sistema aereo contrassegnato dal regime di continuità territoriale assicurato ai nati e residenti

in Sardegna, e i vettori *low cost* che stanno lasciando la Sardegna dopo che l'Unione europea ha ravvisato aiuti di Stato nel sostegno della Regione per assicurare voli nazionali e internazionali. Un capitolo a parte merita il trasporto marittimo da sempre croce e delizia dei sardi. È stata privatizzata la compagnia pubblica Tirrenia, finita sotto il controllo di un armatore privato che già operava sulle rotte da e per la Sardegna. In molti però lamentano il costo eccessivo dei biglietti nel periodo estivo, quando tanti sardi rientrano sull'isola per le ferie. Le zone interne vivono poi in una condizione particolare dato che, dopo la fine delle scuole, si riducono i collegamenti assicurati dall'azienda regionale trasporti e l'uso dell'auto privata è obbligatorio, per chi la possiede. Gli operatori turistici spesso lamentano l'impossibilità per i vacanzieri di visitare le zone interne con il trasporto pubblico. I residenti nelle isole minori, Carloforte e La Maddalena, hanno, invece, visto la privatizzazione della compagnia pubblica regionale e l'acquisizione delle rotte da parte di un armatore privato. Anche qui i non residenti lamentano rincari nei prezzi dei biglietti. Ci sono però anche aziende di trasporto che vedono riconosciuti gli sforzi per migliorare il servizio: è il caso della Ctm, che assicura i trasporti urbani a Cagliari e nell'*hinterland*. I manager e la Concessionaria sono stati premiati per il lavoro fatto e i servizi assicurati. Un settore, quello dei trasporti in Sardegna, che mostra più ombre che luci, sintomo di una infrastrutturazione che resta carente.

campania

Militari contro i vandali a Napoli

Troppi disagi per i pendolari, per disservizi e guasti

di Loreta Somma

C'era una volta la Circumvesuviana, la società ferroviaria che univa Napoli alle diverse aree della provincia: la fascia costiera fino a Sorrento; la zona vesuviana, al confine con la provincia di Avellino, e altri comuni dell'interno verso la provincia di Salerno. Le sue caratteristiche erano la puntualità

e la presenza dei controllori, che scovavano i malcapitati senza biglietto. Negli ultimi 30 anni ha subito un declino inarrestabile con la chiusura di stazioni minori; i ritardi cronici, la scarsa manutenzione e l'insufficiente controllo su persone e cose. Passata sotto la gestione dell'Ente Autonomo Volturino, che comprende anche altre linee quali Metro Campania Nordest e Sepsa (Circumflegrea e Cumana), in tempi recenti, alcune problematiche sono state superate. Ma, soprattutto d'estate, scioperi, guasti, ritardi si succedono senza fine. Se intorno al Vesuvio non si viaggia facilmente, nel resto della provincia e nel capoluogo la situazione non è molto diversa. Quest'estate, contro il perdurare del vandalismo, è stato richiesto l'intervento dell'esercito per

presidiare le stazioni della Cumana-Circumflegrea, che collega Napoli con Pozzuoli e le zone limitrofe. La città e la provincia sono servite da bus che combattono con un traffico a volte insostenibile; metropolitane abbastanza funzionanti e funicolari in perenne manutenzione. Il problema principale è la mancanza di fondi dovuta alle spese eccessive e ai mancati introiti per una smisurata evasione tariffaria. Unica novità è la possibilità di viaggiare gratis per gli studenti di tutta la Campania. Per quest'anno scolastico ci sono i fondi, speriamo che possa ripetersi in futuro. Serve però un deciso cambio di rotta. **C**

Contenuti aggiuntivi su cittantuova.it
Roma e Napoli, la sfida del trasporto locale

cittantuova **EXTRA**

2016

 **loppianolab**

LOPIANO (FI)
30 settembre - 2 ottobre



Europe Consulting
Persone Affidabili e Competenti

software gestionale e software per la logistica
proposte economiche convenienti - soluzioni applicative efficaci

applicazioni contabili gestionali

software partner 

business intelligence e business analysis

gestione elettronica
documenti
gestione processi aziendali e work flow

commerciale@europeconsulting.net

Gallarate - Va
corso L. da Vinci 48
+39 0331 245 811

cloud flessibile a misura di azienda

specifiche applicazioni per logistica aziendale

WMS > riduce tempi e costi stoccaggio
ottimizza movimentaz. magazzino
TMS > gestisce convenzioni e contratti
riduce costi trasporto

dal 2003
Europe Consulting
aderisce al progetto di
Economia di Comunione

Europe Consulting è un'azienda che opera come soggetto sociale, favorendo lo sviluppo di Beni Relazionali, coinvolgendo colleghi, clienti e fornitori.

Destiniamo parte degli utili a progetti di solidarietà sociale in Italia e nei paesi in via di sviluppo.

In questi ultimi anni il nostro contributo ha sostenuto la St. Mary's University di Juba in Sud Sudan sorta nel 2010



POWERTÀ

La povertà delle ricchezze e la ricchezza delle povertà

Loppiano

30 settembre – 2 ottobre

Convegno centrale 1° ottobre - Auditorium di Loppiano

media partner



Frontiere, risorse energetiche, idee di civiltà e di economie contrapposte prefigurano un futuro legato a doppia mandata allo schema vincitori e vinti.

La settima edizione di **LoppianoLab** punta tutto su un cambio di prospettiva radicale: quella delle povertà.

Un punto d'osservazione che si mette al fianco di chi l'indigenza la vive sulla propria pelle.

Uno spazio di condivisione per scorgere e offrire le tante forme di ricchezza di cui spesso la povertà è portatrice per i singoli, il corpo sociale e popoli interi.

Perché tutti possono "dare".

Un variegato mosaico di eventi a copertura di tutto il week end: focus, forum, laboratori. Per i pasti, punti ristoro e snack veloci.

FOCUS:

Innovazione tecnoscientifica, modelli di sviluppo e povertà

La povertà delle ricchezze e la ricchezza delle povertà

I 25 anni del Progetto Economia di Comunione

LABORATORI:

SCENARI DI POVERTÀ E RICCHEZZA

- ecologia e povertà
- stare nelle periferie
- rifugiati e migranti
- dialogo interreligioso
- dis-Abilità
- giornalismo e migrazioni
- arte come riscatto

FORUM:

I pionieri e i giovani nell'Economia di Comunione

Povertà di partecipazione e democrazia

Povertà e scuola

Nella cornice di **Loppiano**, **laboratorio di convivenza interculturale**, LoppianoLab dà voce a quanti – cittadini attivi, imprenditori, comunicatori, giovani, educatori – cercano di costruire un'Italia migliore. L'Italia di domani che è già l'Italia di oggi.

ARTE:

Performance artistiche

Performance letterarie

Musica

Workshop

Info e prenotazioni alloggi: 055 9051102 – loppianolab.accoglienza@loppiano.it