

La regolazione del trasporto pubblico locale di Roma e Lazio¹

1) Centralità delle automobili

Dalla conformazione urbanistica di Roma (*sprawl*) deriva una persistente centralità delle automobili, peraltro condivisa anche con altre grandi città italiane, che non è stata scalfita neanche dai costi elevati della mobilità privata e dalle conseguenze sociali della crisi economica.

Gli spostamenti con autoveicoli sono meno della media nazionale, ma raggiungono comunque il 55% (rispetto al 64% del dato italiano), lasciando una quota minima al trasporto pubblico locale (16% rispetto all'11%), che pure gode di economie di scala e di densità nelle aree urbane (dati Isfort-Osservatorio Audimob). In particolare, il 46% dei romani utilizza ogni giorno un autoveicolo privato, mentre solo il 16% sale ogni giorno su autobus o tram e il 9% sulla metropolitana, cui va aggiunto rispettivamente il 20% e il 17% che lo fa alcune volte a settimana.

Questo squilibrio si riflette nella dimensione del parco veicolare (dati Istat): i motocicli sono in continuo aumento, superando ormai le 400.000 unità, e le automobili sono 1,9 milioni, seppure il loro numero sia rimasto stabile negli ultimi anni; da ciò deriva un tasso di motorizzazione pari a 69 autovetture ogni 100 abitanti, nettamente superiore rispetto alle altre metropoli italiane (dove varia tra 47 a Genova e 60 a Torino e Palermo) ed europee.

2) Interrelazione tra scelte urbanistiche e gestione dei trasporti

I mezzi privati sono più adeguati a colmare le distanze e i "vuoti" della città contemporanea, dove aumenta la lunghezza degli spostamenti tra origine (le abitazioni) e destinazione (i luoghi di studio, di lavoro o dove spendere il tempo libero), a fronte della scarsa frequenza e della lentezza dei bus e dell'insicurezza dei percorsi pedonali o ciclabili.

I servizi pubblici a rete, a parità di popolazione, devono coprire aree sempre più vaste, con costi crescenti a carico della collettività per assicurarne la stessa efficacia e, quindi, con una minore efficienza. Un vero e proprio "costo collettivo della città dispersa" che, nel caso dei trasporti, significa dispersione della domanda di mobilità sul territorio: rete stradale da costruire, vigilare e mantenere in buone condizioni, parcheggi da costruire, linee da percorrere con i bus, stazioni ferroviarie da attivare, complessità dei servizi.

Un'efficace gestione degli spostamenti non può quindi prescindere da un coerente disegno urbanistico, da una migliore dislocazione delle funzioni urbane sul territorio, dal rafforzamento dei collegamenti con il territorio metropolitano. Mediante un'inversione della corrente logica urbanistica, è l'accessibilità delle persone che deve diventare la misura fondamentale per ogni progetto di trasformazione della città.

Ciò non significa trascurare il forte deficit infrastrutturale di Roma per le reti su ferro, ma occorre riconoscere che questo ritardo è almeno in parte la conseguenza delle stesse dinamiche urbanistiche, che rendono economicamente poco convenienti le linee in sede fissa su direttrici con una domanda potenziale inferiore alle elevate soglie necessarie per ripagare i pesanti investimenti.

¹ A cura di Marco Causi e Federico Tomassi.

3) Pianificazione, regolazione e integrazione delle politiche di trasporto e delle nuove infrastrutture

In una realtà complessa come quella descritta, il governo della mobilità urbana e metropolitana richiede una grande capacità di pianificazione, regolazione e integrazione delle politiche, con un'ottica di lungo periodo rispetto al ciclo elettorale.

In primo luogo, un coordinamento verticale tra le diverse dimensioni territoriali interessate, nell'ottica di area vasta che trascende i confini di Roma Capitale. In secondo luogo, un coordinamento orizzontale tra i principali ambiti delle politiche territoriali, ossia urbanistica, ambiente, lavori pubblici e sviluppo economico. In terzo luogo, un'integrazione orizzontale "interna" tra i diversi strumenti infrastrutturali, incentivanti e dissuasivi in grado di indirizzare e regolare la mobilità sostenibile dei romani.

Insieme al coordinamento delle politiche e dei Piani esistenti, che prevedono molte opere infrastrutturali a Roma e nell'hinterland per recuperare il deficit di collegamenti, per la mobilità sia pubblica che privata, è necessaria la definizione delle priorità nelle opere da realizzare, a fronte della scarsità di risorse pubbliche e dell'inefficacia del project financing che si è rivelato troppo oneroso nel settore.

Una soluzione può essere quella di individuare poche infrastrutture prioritarie a uno stadio avanzato di progettazione, la cui efficacia in termini di costi/benefici è vantaggiosa e che permettono di creare un effetto rete con risorse limitate. Si tratta ad esempio dei nodi di scambio tra ferrovie e metropolitane (Pigneto, Ponte Lungo?), dei prolungamenti della metropolitana (Casal Monastero), dei tram su direttrici centrali e radiali non coperte dal ferro (Termini-San Pietro, viale Marconi, via Colombo), dei parcheggi di interscambio per il ferro.

4) Coordinamento su scala metropolitana e regionale

All'estero il trasporto pubblico è generalmente integrato a livello metropolitano o regionale e persino a Milano o a Torino le aziende comunali si rivolgono all'intera provincia, mentre a Roma vige la rigida ripartizione tra servizio urbano gestito da Atac e servizio extraurbano gestito da Cotral. In generale, ogni regolazione della mobilità si ferma ai confini comunali, ignorando quanto succede all'aeroporto Leonardo da Vinci (dove i taxi romani e locali hanno tariffe differenti) o nei Comuni dell'hinterland, a cominciare da Guidonia, Ciampino e Fiumicino, ormai strettamente connessi alla città e dai quali provengono ogni giorno alcune centinaia di migliaia di pendolari per motivi di lavoro, studio o tempo libero.

Peraltro, le stesse politiche comunali si basano su strumenti prescrittivi non aggiornati, visto che il Piano del traffico urbano di Roma è in vigore dal 1999, e su pratiche emergenziali per le quali il sindaco si avvale dal 2006 dei poteri di commissario straordinario continuamente prorogati. Il Progetto strategico presentato dalla Provincia di Roma nel 2011 rappresenta, invece, per la prima volta il tentativo di ragionare intorno a una pianificazione sovracomunale di lungo periodo, in modo da individuare il livello gestionale e le politiche più adatte per la mobilità pubblica e privata.

5) Perché non facciamo come Parigi e Ile de France?

In tanti discutono oggi di integrare e riunificare le diverse aziende che offrono a Roma e nel Lazio il servizio di trasporto pubblico locale. Ma questo è un ragionamento – pur legittimo – solo dal lato dell'offerta, e cioè dal lato delle imprese esistenti e dei loro interessi aziendali. Legittimo, ma non necessariamente vantaggioso per i cittadini-utenti. Noi vorremmo proporre invece un ragionamento che metta al centro la

domanda, e cioè l'organizzazione concreta dell'acquisto collettivo che le istituzioni locali fanno – in vece e in rappresentanza dei cittadini-utenti – dei servizi di trasporto pubblico locale su scala metropolitana.

E ci domandiamo: perché non andare verso il modello Parigi – Ile de France? E' un modello che funziona, che supera il conflitto (le cui motivazioni reali sono solo legate all'esercizio del potere, e non ad altro) fra Comune centrale e Regione metropolitana, che lascia libere le aziende (pubbliche o private che siano) di riorganizzarsi nel modo migliore per perseguire i loro legittimi interessi, che fa salve le clausole sociali a salvaguardia dei lavoratori e delle lavoratrici, che riduce la frammentazione delle stazioni appaltanti in materia di investimenti, e forse – per ciò stesso – riduce gli incentivi alla corruzione.

Il modello Parigi – Ile de France è molto semplice. Il trasporto pubblico locale su scala metropolitana in un territorio dove esiste una forte centralità urbana e una altrettanto forte corona territoriale legata alla centralità urbana da flussi molto intensi di traffico è gestito in modo UNITARIO. La gestione è affidata a un'Agenzia pubblica COMPARTICIPATA da Comune di Parigi, Regione Ile de France, altri Comuni della Regione e.....audite audite ... Stato centrale. L'Agenzia è, nel gergo che usiamo in Italia, "pesante": fa la programmazione, fa da stazione appaltante per gli investimenti sulla rete, fa da stazione appaltante per l'affidamento dei servizi. Le imprese esercenti, pubbliche o private che siano, hanno i loro contratti – "in house" o tramite gare che siano – con l'Agenzia. Comune di Parigi e Regione Ile de France hanno poteri di indirizzo e controllo, ma non esercitano poteri gestionali diretti: li affidano ad un organismo indipendente, sotto forma di Agenzia co-gestita dai diversi enti.

Se chi legge queste righe ha una forte tendenza federalistica, tolga pure lo Stato centrale fra gli "stakeholders" dell'Agenzia – in Francia il federalismo è stato basato non sulla divisione delle competenze, come in modo scellerato abbiamo fatto in Italia, ma sulla "co-governance", e anche nelle ASL c'è la compartecipazione di Regioni, Comuni e Stato centrale.

Ma, anche rinunciando alla presenza dello Stato, perché Roma e Lazio, tramite le loro istituzioni locali e regionali, non fanno come Parigi e Ile de France?