

PUBLIC TRANSPORT IN ITALY

📖 Simone Gragnani (Direttore editoriale clickmobility.it)

ITA >

Il ritardo nella realizzazione di nuove infrastrutture su ferro in Italia è il motivo principale per cui la quota di utenti del trasporto pubblico rimane tra le più basse in Europa

Il Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" della Commissione europea, si apre con la seguente affermazione: "Oltre il 60% della popolazione dell'Unione europea vive in ambiente urbano. Poco meno dell'85% del prodotto interno lordo dell'UE proviene dalle città. Queste rappresentano il motore dell'economia europea: alimentano il dinamismo economico attraendo investimenti e occupazione." E più avanti si aggiunge che "la mobilità urbana è considerata un importante fattore propulsivo della crescita e dell'occupazione, oltre che un elemento determinante per lo sviluppo sostenibile nell'UE". Soprattutto nelle grandi aree urbane l'unico modo per assicurare un adeguato livello di mobilità è un'efficiente rete di trasporto pubblico che abbia come struttura portante un sistema di trasporto rapido di massa, in grado di assicurare adeguate capacità di trasporto e prestazioni all'altezza di una domanda sempre più esigente. In questo modo il trasporto pubblico non è più visto solo come uno strumento volto a ridurre gli impatti ambientali e sociali di un sistema di mobilità basato sulla motorizzazione privata, ma si configura come uno dei fattori chiave di sviluppo del livello di competitività dei sistemi metropolitani. La congestione e le altre problematiche che ne conseguono (inquinamento, deterioramento dello spazio urbano, inaccessibilità e stress) determinano effetti economici negativi che il citato Libro Verde quantifica in circa 100 miliardi di euro, ossia l'1% del PIL dell'UE. Questo fenomeno generale ha un'incidenza maggiore nelle città dove la mobilità è più difficile. Alla luce di queste affermazioni, la situazione in Italia, seppure con alcune significative differenze tra le singole città, è preoccupante. In base a tutte le analisi statistiche disponibili, l'uso del trasporto pubblico in Italia è mediamente inferiore al 15% degli spostamenti. Un dato che, dopo una lunga e costante riduzione dagli anni '60 sembra essersi ormai sostanzialmente attestato, ma che non riesce a risalire.

Il peso del trasporto pubblico, ovviamente, non si distribuisce in modo omogeneo tra le diverse realtà territoriali: è più basso nel Mezzogiorno e nelle città piccole (dove scende sotto il 10%) ed è più elevato nelle grandi città, dove raggiunge il 30%, con punte del 40%. Un dato che, se confrontato con quello delle grandi città europee, dove si supera spesso il 50% con punte del 70%-90% per gli spostamenti verso le aree centrali delle città, evidenzia lo squilibrio tra Italia e il resto d'Europa su questo fronte. Senza dubbio una delle cause di questa situazione è l'assoluta inadeguatezza dei sistemi di trasporto pubblico ed in particolare dall'esiguità delle infrastrutture di trasporto su ferro. La situazione è aggravata dalla mancanza di programmazione e risorse per sviluppare i servizi sulle infrastrutture ferroviarie esistenti che presentano una significativa riserva di capacità, soprattutto nei grandi nodi metropolitani interessati dal progetto Alta Velocità che sta liberando tracce sulle linee tradizionali, rendendo possibile un'intensificazione e regolarizzazione dei servizi. Negli ultimi vent'anni gap con tra l'Italia e gli altri paesi europei, già pesante all'inizio degli anni '90 quando fu varata la prima legge organica per lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa (la legge 211 del '92), invece di ridursi si è aggravato. Ciò è avvenuto sia per l'insufficienza dei finanziamenti disponibili rispetto alle esigenze (oltre 10 miliardi di euro in 15 anni, quanto si spende in 10 anni nelle singole capitali europee per sviluppare e mantenere i sistemi attuali), sia per l'estrema lentezza del processo decisionale e nelle procedure per l'avvio dei cantieri. Un esempio può chiarire meglio queste affermazioni. In Italia, a parte le reti "storiche di Roma, Milano e Napoli, i primi progetti di sviluppo di nuove metropolitane e tranvie sono stati approvati e finanziati con i fondi della legge 211/92 nel 1994 e tra questi la linea B1 e la prima tratta della Linea C di Roma, in tutto meno di quindici chilometri di rete che dovevano aggiungersi ai 29 allora



Milano | Milan – linea metro 1 | metro line 1



Napoli | Naples – linea tranviaria 1 | tram line 1



Torino | Turin – linea metro 1 | metro line 1



Milano | Milan – linea tranviaria 2 | tram line 2



Genova | Genoa – linea metro 1 | metro line 1



ph. Maurizio Pannico



 **Simone Gagnani** (clickmobility.it Editor)

• ENG

As a result of the delay in the construction of new railroad infrastructures, Italy's amount of public transportation users is one of the lowest in Europe

The European commission's Green Paper "Towards a new culture for urban mobility" opens with the following statement: "In the European Union, over 60% of the population lives in urban areas. Just under 85% of the EU's gross domestic product is created in urban areas. Towns and cities are the drivers of the European economy. They attract investment and jobs. They are essential to the smooth functioning of the economy." And further on it adds: "Urban mobility is recognised as an important facilitator of growth and employment with a strong impact on sustainable development in the EU". An efficient public transportation system is the only viable solution to guarantee a satisfactory mobility level, all the more so in large urban areas. With rapid mass transit as its backbone, such systems can grant an appropriate transportation capacity together with services designed to meet an even more challenging demand. Public transportation is no longer considered as a mere tool to reduce the social and environmental impact of private car use, but it also becomes a key factor to develop competitive metropolitan systems. Congestion and the other adverse consequences that this entails (pollution, urban space deterioration, inaccessibility and stress) determine a negative economic backlash that is assessed in the aforementioned Green Paper at 100 billion euros, which is 1% of the EU's GDP. Such widespread phenomenon has a greater incidence in cities where urban mobility is more complicated. In the light of these considerations the situation looks alarming in Italy, even if significant differences between cities do exist. Based on all available statistics, in Italy the use of public transportation is on average less than 15% of all transits. Such value has been dropping since the 1960s and is now essentially stable, showing no sign of increase. Of course the relevance of public transportation is not homogeneously distributed throughout Italy's different territories: it is

lower in the South and in smaller cities (where it drops below 10%) and higher in big cities where it reaches 30% with peaks of 40%. These percentages show the imbalance existing between Italy and the rest of Europe, where in big cities the incidence of public transportation is often over 50% with peaks of 70-90% for transit to central areas. Certainly, one of the causes of this situation is the utmost inadequacy of public transportation systems and the deficiency of railway infrastructures in particular. The situation is aggravated by the lack of planning and funding needed to develop services on the existing railway system. This system has indeed strong potential, especially in the big metropolitan nodes where the "Alta Velocità" (high speed train) project is clearing several traditional tracks, making it possible to intensify and regularize other services. In the 1990's when the first fundamental law for the development of rapid mass transit (Law 211/1992) was issued, the gap between Italy and other European countries already existed and since then, in the last twenty years, it has grown bigger rather than shrinking. This situation is primarily caused by the insufficiency of available funding in respect to the actual needs (more than 10 billion euros in 15 years, which is what each single European capital spends every 10 years to develop and maintain its existing system), as well as by procrastination of the decision process and by slow construction site procedures. An example may help to better understand these assertions. In Italy, with the exception of "historical" systems such as those of Rome, Milan and Naples, the first underground and tramway systems development were approved and financed by Law 211/92 in 1994. Among the funded activities were the construction of the B1 line and the first part of line C in Rome, less than fifteen kilometres that were going to be added to 29 existing kilometres and 5 additional ones that were \sphericalangle



Madrid | Metro ligero



clickmobility.it

Clickmobility.it è il Portale della mobilità e del trasporto passeggeri. Nato nel 2001, dopo otto anni di attività, con oltre 6.000 utenti registrati e oltre 50.000 pagine consultate ogni mese, si è consolidato come punto di riferimento per tutti coloro che operano nel settore della mobilità e della logistica urbana. Clickmobility.it pubblica quotidianamente notizie dall'Italia e dall'Europa sul settore della mobilità: dalle novità normative e giuridiche alle notizie sul mercato del TPL; dalle iniziative degli Enti locali e delle Aziende alle novità sull'ICT. Le notizie pubblicate quotidianamente dalla redazione, pubblicate sul Portale ed inserite nella Newsletter quindicinale ed nel settimanale 7Click, alimentano un archivio che ha ormai superato le 10.000 schede. I servizi di monitoraggio dei Bandi di gara, le Rassegne stampa quotidiane e il report Mensile Riforma Mercato e concorrenza completano l'offerta dei servizi del Portale.

Clickmobility.it is the web portal for mobility and passenger transportation (only in Italian). Created in 2001, after eight years of activity, with over 6.000 users and over 50.000 consulted pages every month, the portal has proved to be a reference point for all those who work in the field of mobility and urban logistics. Every day Clickmobility.it publishes news on mobility from Italy and Europe: news concerning procedures and laws, information about the Local Public Transportation market, reports on the initiatives of local institutions and private companies, as well as news regarding the Information and Communication Technology. Published daily on the portal and added to the twice-monthly Newsletter and the weekly magazine 7Click by an editorial office, the information is also stored in an archive which already has over 10.000 entries. Other services offered by the portal are: call for competitive bids monitoring, daily Press review and the monthly report, "Riforma Mercato e Concorrenza".

ITA

esistenti ed ai 5 in costruzione. Nello stesso anno a Madrid (città di dimensioni analoghe a quelle della capitale italiana) veniva lanciato il primo programma quadriennale di estensione della rete, che allora già ammontava alla ragguardevole cifra di 120 chilometri, evidentemente considerati insufficienti per le ambizioni di una capitale europea. A quel programma ne sono seguiti altri due nel 1999 e nel 2003.

Oggi Madrid ha una rete di 284 km di metropolitana e 40 km di metro leggera, in tutto oltre 320 km. I tempi di costruzione sono stati in media di tre anni per tratta ed i costi la metà rispetto agli standard. Entro il 2011 altri 11 km saranno aperti e un miliardo di euro sarà speso per ammodernare la parte più antica della rete. Parallelamente la rete ferroviaria metropolitana è stata sviluppata ed integrata nella rete metropolitana ed oggi è all'altezza delle migliori esperienze di S-bahn tedesche. I risultati in termini di mobilità non sono mancati: sempre a Madrid si è registrato un aumento del 40% dei passeggeri del TPL, che sale all'80% se si prende come base il 1985; la mobilità in generale è cresciuta del 40% in città e del 125% dall'hinterland verso la città; e con essa è cresciuta l'economia della città a ritmi doppi o tripli rispetto alle grandi città italiane. Sempre oggi a Roma sono in corso i lavori di quelle tratte finanziate 15 anni fa. I cantieri procedono spediti e nel rispetto dei tempi, ma il loro avvio è stato lentissimo. Il confronto è impietoso con Madrid. Ma anche nelle altre grandi città le reti sono cresciute: a Barcellona, come a Lisbona, a Monaco, a Lione a Vienna e a Berlino. Nessuna città è stata ferma. E si sono moltiplicate le città dotate di reti di metropolitane in Spagna, in Portogallo, in Francia, in Germania. Senza contare le nuove tranvie, ormai diffuse in tutte le città con più di 200.000 abitanti, mentre i progetti per Firenze, Bologna, Mestre e Verona sono ancora fermi o stanno vedendo faticosamente la luce dopo quasi 15 anni.

La mobilità urbana è un tema strategico nazionale che richiede un grande sforzo finanziario ed una forte e coraggiosa determinazione da parte degli amministratori delle città nel portare avanti politiche integrate volte a favorire lo sviluppo del trasporto pubblico, puntando con decisione ai sistemi di trasporto rapido di massa. Solo così il TPL potrà riconquistare una maggior centralità quale strumento per la vitalità e la crescita delle città e, quindi, dell'intero sistema economico. Con questa consapevolezza, LeM Consulting, la società di consulenza specializzata sui trasporti locali e sulla logistica urbana e che gestisce il portale clickmobility.it, sta investendo sul settore del trasporto rapido di massa. Prima costituendo un osservatorio sul settore e poi partecipando alla redazione di studi di fattibilità di nuovi sistemi in alcune realtà italiane, come nel caso della tranvia Forlì-Cesena. Ora proseguiremo sostenendo, tramite il Portale clickmobility.it il progetto di CityRailways che va a coprire un vuoto nel panorama editoriale italiano e che potrà aiutare a dare maggiore visibilità alle esperienze internazionali ed alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie. Una scelta che trova il suo fondamento nella convinzione che se non si punta in modo deciso sullo sviluppo del trasporto rapido di massa, la mobilità urbana, e con essa le nostre stesse città, non avranno futuro. CRW

ENG

then in process of realization. In that same year, in Madrid (a city whose dimensions are analogous to those of the Italian capital), the first four-year project for the extension of the system was launched. The Madrilénian system was already 120 km long but it was apparently considered insufficient for the ambitions of a European capital. Another two, taking place respectively in 1999 and 2003, followed the 1994 project.

Today Madrid has a 284 km underground system and 40 km light rail transit, for a total of 320 km. Construction time was averagely three years for each section and expenditures amounted to half of the standard cost. By 2011, 11 additional km will be realized and 1 billion euros will be spent to renovate the older part of the system. In parallel, the urban railway system has been developed and integrated and today it is able to compete with the best examples of German S-bahn. Mobility improvements were a direct result: in Madrid, public transportation users increased by 40%, and this value rises to 80% if one takes as reference the year 1985. Mobility in general grew by 40% in the city and by 125% from the outskirts to the city, the economy grew accordingly at double or even triple the rate of that in the large Italian cities. In Rome, the works financed 15 years ago are still today under construction. Construction sites work regularly and fast but their start was extremely delayed. The comparison with Madrid is inexcusable. Systems have also grown in other cities: in Barcelona, as well as in Lisbon, Lyon, Munich, Vienna and Berlin. No city stayed still. Cities with underground systems increased in Spain, Portugal, France and Germany. Not to mention new tramways, now present in all cities with more than 200.000 inhabitants. Nonetheless, similar projects in Florence, Bologna, Mestre and Verona are still blocked or finally being realized now after almost 15 years.

Urban mobility is a strategic element for countries. It requires a great economic effort along with strong and courageous determination on behalf of city administrators, who have to carry on integrated politics in order to guarantee the development of public transport, especially for the creation of rapid mass transit. This is the only way for public transport to regain its central role as a tool for cities development and vitality, with consequent improvement of the whole economic system. With this in mind, a consultancy firm specialized in local transportation and urban logistics (also managing the web portal named clickmobility.it), LeM Consulting is investing in the field of rapid mass transit. Starting with the creation of an observation centre on the field, it then contributed in the drafting of various feasibility studies for the construction of new systems in Italy, as in the case of the Forlì-Cesena tramway.

Now, through the clickmobility.it web portal, the firm is supporting CityRailways, a project initiated to compensate the lack of publications on the subject in Italy and to give more visibility to international experiences and to the opportunities offered by new technologies. This decision is driven by the belief that rapid mass transit development is the only solution for the future of urban mobility and, on the whole, of our cities. CRW