

SaronnoNews

Il trasporto pubblico gratuito nelle città può funzionare?

Roberto Morandi · Thursday, January 5th, 2023

Federica vive a Genova, abita in una zona collinare e lavora in centro. Da un anno ha deciso di lasciare lo scooter – mezzo tipico nel capoluogo ligure – e di andare in centro con un mezzo particolare: la funicolare.

A convincerla è stato un particolare non da poco: **da un anno a Genova si può usare gratuitamente le funicolari**, che dai quartieri collinari fitti di alti palazzi consentono di scendere in alcuni casi davvero nel cuore del centro città.

La storia di Federica non è isolata: secondo i calcoli del Comune e di Amt almeno 3mila persone hanno rinunciato ad usare l'auto o comunque un mezzo privato, convinti dal fatto che una parte dei trasporti sono gratuiti.

La **scelta di non far pagare i mezzi pubblici è stata attuata in diverse realtà nel Nord Europa, in Francia, in Canada**: in alcuni casi è rimasta una fase sperimentale, in altri è [ancora discussa](#), in altri ancora è diventata una realtà stabile, perché ha dimostrato i benefici pubblici ([qui una lista di tutte le città con forme di gratuità totale o parziale](#)).



Lussemburgo città, dove il trasporto è gratuito da due anni

Di base il sistema di trasporto pubblico lavora sempre “in perdita”: solo una parte delle spese sono coperti dal costo di biglietti e abbonamenti, il resto viene pagato dalle tasse di tutti i cittadini.

Questo perché l’uso dei mezzi pubblici è comunque fondamentale per gestire grandi masse di persone – ad esempio nelle metropoli – e perché comunque **riduce i costi sociali, ad esempio quelli legati all’inquinamento**, all’occupazione dello spazio con auto parcheggiate, oltre ai **costi economici e umani di tanti incidenti** che avvengono ogni giorno sulle strade.

In Italia **biglietti e abbonamenti devono garantire una copertura di un minimo del 35% dei costi**, il resto è a carico delle Regioni, che hanno la delega per il trasporto pubblico, ricevono le risorse dallo Stato e le gestiscono poi attraverso agenzie sovraprovinciali.

Ad esempio nel 2014 il trasporto pubblico su ferrovia o impianti fissi (funicolari, ascensori) costava 11.9 miliardi: la spesa era recuperata per 3,2 miliardi da biglietti e abbonamenti, 8,7 miliardi invece venivano dalla finanza pubblica.

Bari: 20 euro per tutto l’anno

In questi giorni il sindaco di **Bari** Antonio Decaro ha annunciato una nuova [politica tariffaria che rende pressoché gratuiti i mezzi pubblici nel capoluogo pugliese](#): pagando **20 euro all’anno si potranno prendere tutti gli autobus cittadini** senza limitazioni (ma non le ferrovie metropolitane, che hanno una decina di stazioni dentro i confini comunali e servono in particolare l’ultraperiferico quartiere San Paolo).

L’iniziativa è stata anche criticata: il sindaco di Milano Giuseppe Sala, che appartiene allo stesso schieramento di centrosinistra, l’ha definita «un errore grandissimo» perché costerebbe troppo nel lungo periodo. Va considerato che in questa fase i costi energetici stanno pesando molto sul

settore: a **Milano** dal 9 gennaio il costo del biglietto singolo **aumenterà da 2 a 2,20 euro**, anche se il costo dell'abbonamento resterà invariato per favorire l'uso frequente.

L'esempio di Genova

Il costo per gli utenti però è solo una parte del rincaro: lo Stato e la Regione stanno infatti stanziando più risorse (cioè soldi delle tasse) per **garantire continuità**.

In alcune città la gratuità è stata usata come leva per favorire l'uso degli impianti più efficienti e con più possibilità di crescita. Così è avvenuto ad esempio a Genova, che citavamo in apertura: **dal dicembre del 2021 infatti si possono usare gratuitamente gli "impianti speciali"**, quelli che consentono di superare i grandi dislivelli su cui è disposta la città.



La funicolare che serve il quartiere di Castelletto, zona dotata anche di due ascensori

Può sembrare poca cosa, ma non è così: **Genova ha infatti dieci ascensori** che superano in pochi secondi grandi dislivelli tra un quartiere e l'altro (fino a un massimo di ben 75 metri di altezza), sia nel cuore del centro che in alcune zone di periferia. Ci sono **due funicolari**, di cui **una** ha sette fermate totali ed è in sostanza una metropolitana sui generis a servizio della zona collinare sopra il centro storico, e **una linea di tram a cremagliera**. Sono **mezzi elettrici che evitano di sovraccaricare le linee di autobus** che devono accelerare e frenare per far su e giù dai viali più ripidi.

Matteo Campora, **assessore alla mobilità di Genova**, ha parlato di «**una soluzione shock, fuori dagli schemi**». E in effetti pare funzionare: il trasporto dall'alto in basso, o viceversa, ha registrato **un aumento medio del 33% di passeggeri**, con un incremento nei giorni settimanali del 29% e un picco nel week end, del 44% in più. In termini assoluti, da aprile a giugno 2022 sono stati eliminati

complessivamente circa 13.600 tragitti che venivano coperti con mezzo privato.



Il tram a cremagliera che si arrampica sulla ripida collina di Lagaccio, a Genova, con un totale di otto fermate

Valorizzare i mezzi più efficienti e quelli che devono attrarre passeggeri

La **sperimentazione a Genova** [proseguirà anche nel 2023](#): oltre ad ascensori e funicolari è gratis ma solo negli orari di “morbida” anche la metropolitana (nella foto di apertura dell’articolo).

A Genova **la metropolitana ha una sola linea con otto fermate**, che sono quasi tutte nella parte “bassa” del centro città, tranne una in una zona periferica raggiunta riutilizzando un vecchio tunnel. Per questo **la metropolitana ha “bisogno” di attrarre passeggeri**: la gratuità – anche se non venisse confermata – potrebbe convincere almeno una parte dei genovesi a cambiare abitudini.

La scelta della **gratuità orientata solo ad alcuni segmenti** del trasporto pubblico può costituire un incentivo, può costare di meno e **può evitare un rischio: che il viaggio gratis sovraccarichi le linee già trafficate** e si riveli controproducente. È successo in parte così in Germania, dove la sperimentazione del [biglietto a 9 euro l’anno su tutti i mezzi pubblici ha creato problemi di sovraffollamento soprattutto sui treni locali](#) intorno alle grandi città.

L’offerta per “segmenti” può essere attuata per singole linee o anche per categorie particolari, ad esempio esentando gli anziani o i ragazzi.

Anche in provincia

In alcune realtà il trasporto pubblico totalmente gratuito ha invece funzionato comunque perché si è fatta una scelta radicale: valga l’esempio della zona di **Dunkerque**, diciassette Comuni e 200mila

abitanti, dove le sedici linee di autobus sono gratuite dal 2020.



Un autobus articolato acquistato a Dunkerque per far fronte all'aumento di passeggeri

La rete efficiente ha spinto molti cittadini ad abbandonare l'auto, ma soprattutto a muoversi di più: è aumentata la frequentazione del centro dalle zone limitrofe (prima era un dramma trovare parcheggio) e sono aumentati i valori immobiliari e la vitalità commerciale.

This entry was posted on Thursday, January 5th, 2023 at 5:25 am and is filed under
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.