

L'UITP PRENDE POSIZIONE

L'associazione internazionale del trasporto pubblico traccia le linee guida del sistema autobus in Europa, per una maggiore qualità della vita nei centri urbani e la riduzione delle emissioni inquinanti



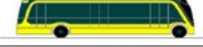



PER trasportare 10 mila persone in un chilometro ci vogliono 2 mila automobili, 24 mila metri quadrati di spazio e 200 litri di carburante. Se si viaggia in autobus, di veicoli (da 12 metri) ne bastano 100 così come di metri quadrati ne servono 3.200 e di carburante 50 litri. Pochi e semplici numeri. Ma che parlano chiaro: il trasporto pubblico è una carta da giocare. Sia per l'abbattimento delle emissioni inquinanti che per l'utilizzo di risorse scarse: dal carburante allo spazio pubblico. Lo ribadisce ancora una volta l'UITP, l'associazione che rappresenta a livello internazionale il settore del trasporto pubblico con 1.300 aziende ed enti associati provenienti da 93 Paesi.

Lo scorso giugno l'UITP ha presentato un documento in cui prende posizione riguardo alla riduzione delle emissioni di inquinanti e CO2 e ad una maggiore qualità della vita nelle città. E, a tale proposito, fornisce una serie di raccomandazioni all'Unione Europea rispetto al trasporto pubblico, un settore che - ricorda l'UITP - impiega 1,2 milioni di addetti e genera 130-150 miliardi di euro l'anno rappresentando l'1-1,2% del Prodotto Interno Lordo (PIL) europeo.

Ecco, in una decina di punti, il decalogo dell'UITP per potenziare il trasporto pubblico e farne una risorsa. La sua promozione parte innanzitutto dal supporto alle autorità locali nello sviluppo di piani di mobilità urbana so-



RISORSE NECESSARIE PER TRASPORTARE 10.000 PERSONE PER 1 KM

Veicoli	Numero passeggeri	Numero veicoli	Spazio (m ²)	Carburante (litri)
 autovetture	5	2.000	24.000	200
 8 metri (midibus)	25	400	8.500	120
 12 metri (standard)	100	100	3.200	50
 18 metri (articolati)	160	63	3.000	35
 23 metri (bus train)	185	54	3.200	35
 24 metri (bi-articolati)	200	50	3.000	26

Fonte: Volvo Bus Corporation, MAN Truck & Bus AG e UITP Bus Committee © 2015.

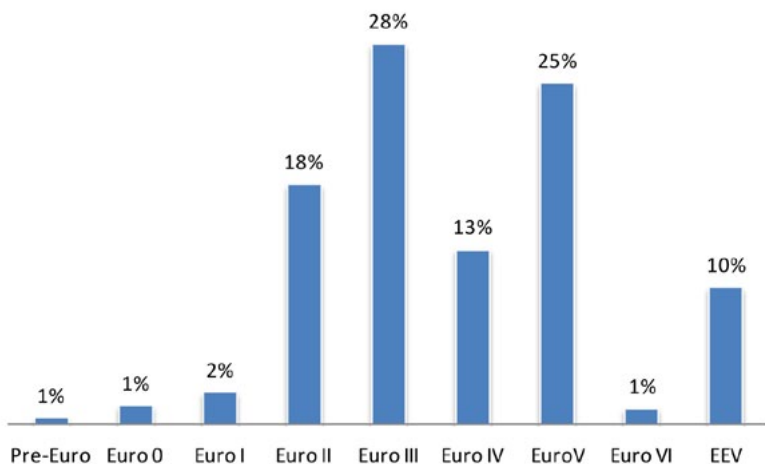
stenibile dove un trasporto pubblico efficiente possa essere la spina dorsale del sistema di mobilità.

Per l'espansione dei sistemi di trasporto pubblico, si propone di investire maggiormente nelle corsie prioritarie riservate ai mezzi pubblici, nei sistemi di trasporto ad alta frequentazione (BRT –Bus Rapid Transit) e nei sistemi ad alto livello di servizio (BHLS –Bus High Level Service). Perché l'aumento della

velocità commerciale, e la sua regolarità, oltre ad attrarre utenza, produce un risparmio di carburante e minori emissioni.

E poi, incoraggiare le città a fissare obiettivi ambiziosi di quota modale per raggiungere una mobilità locale sostenibile equilibrata. Per spostare quote di utenza sul trasporto collettivo bisogna innanzitutto renderlo più attraente. Non solo garantendo velocità e puntualità ma offrendo una flotta moderna, un buon livello del servizio, facilità di accesso ai sistemi di bigliettazione e informazione, accessibilità ai veicoli e alle infrastrutture, comfort di bordo.

RIPARTIZIONE FLOTTA AUTOBUS 2015 SECONDO EURO



Fonte: elaborazione progetto 3iBS basata su autobus urbani e regionali in regolare servizio in Francia, Italia, Olanda, Polonia, Svezia e Regno Unito.

Nel 2009 i membri dell'UITP si sono posti un obiettivo ambizioso: raddoppiare la quota di mercato del trasporto pubblico mondiale entro il 2025. In quest'ottica, sono partiti diversi progetti di ricerca che hanno dato risultati, ad esempio, sul layout dei mezzi al fine di incrementarne capacità, accessibilità e comfort, oppure sull'architettura IT per una maggiore integrazione dei servizi di mobilità o sul design delle fermate.

Progetti e ricerca implicano investimenti e risorse. Su questo punto l'UITP raccomanda di continuare a provvedere finanziamenti per lo sviluppo dei trasporti pubblici nell'ambito dei programmi quadro di ricerca europei. Il tutto in una strategia di ricerca a lungo termine più che in progetti pilota.

Un altro punto importante sono le flotte 'pulite'. «L'Unione europea, gli Stati membri e le autorità locali di trasporto», sostiene l'UITP, «dovrebbero considerare che un 'parco pulito' può essere composto da ibridi, elettrici e mezzi a trazione alternativa così come dai moderni autobus Euro VI. È compito delle autorità locali determinare il giusto mix, tenendo conto della fattibilità nel contesto locale».

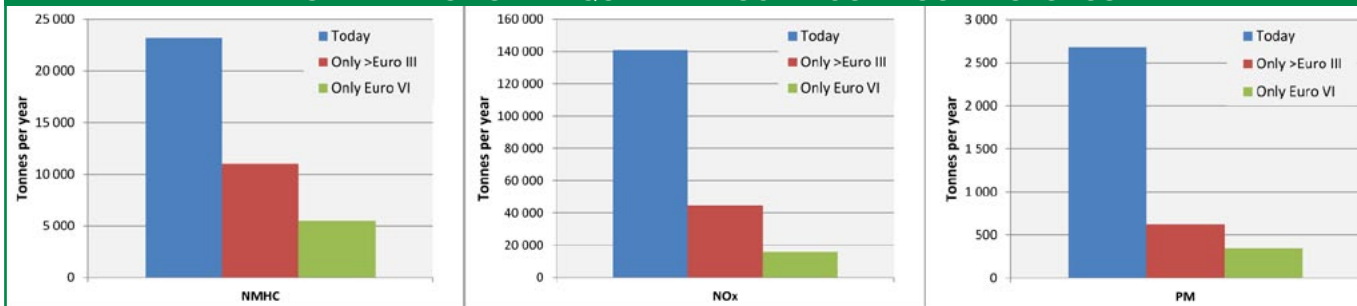
E a proposito di flotte meno inquinanti, l'UITP sollecita finanziamenti, anche con l'intervento della Banca europea per gli investimenti (BEI), per un rinnovo accelerato degli autobus più vetusti e, dunque, per un miglioramento immediato nelle emissioni di CO₂ e delle altre sostanze inquinanti. L'UITP ricorda che quasi il 50% degli autobus utilizzati in tutta l'Unione Europea è a norme Euro III e pre-Euro III.

Sufficienti risorse dovrebbero poi essere disponibili per lo sviluppo di tecnologie sostenibili, per ulteriori test e la diffusione sul mercato di bus elettrici e a trazione alternativa e relative infrastrutture. «L'UITP ritiene che le nuove tecnologie di propulsione debbano essere ulteriormente sviluppate e testate al fine di aumentare la loro disponibilità e affidabilità. L'acquisto di autobus alternativi o elettrici non dovrebbe portare a una riduzione del servizio complessivo a causa di restrizioni di bilancio. La strategia chiave per ridurre le emissioni di CO₂ nelle città dovrebbe essere invece quella di portare sempre più persone a spostarsi dal mezzo di trasporto individuale a quello pubblico».

L'UITP incoraggia poi gli Stati membri a investire nel trasporto pubblico verde e a sviluppare piani di mobilità urbana sostenibile orientati al futuro, supportando gli sforzi attraverso i fondi strutturali europei e fondi di investimento.

L'ultima raccomandazione fa seguito alla pubblicazione della strategia della Commissione Europea per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti. «L'UITP e i suoi membri accolgono positivamente l'iniziativa della Commissione di introdurre una piena trasparenza sul risparmio di carburante ed emissioni di CO₂ nel settore. La nuova legislazione deve istituire un sistema di certificazione obbligatoria dei valori reali di emissione di CO₂. Ottenere dati affidabili che rappresentano le emissioni reali è una importante richiesta del settore».

STIMA RIDUZIONE INQUINANTI LOCALI CON NUOVI AUTOBUS



Fonte: Volvo Bus Corporation su dati del progetto 3iBS, 2015.