

Trasporto pubblico e mezzi non inquinanti ecco la mappa Tper

Dalla rete dei filobus
alle duemila fermate

BOVINI A PAGINA VII

I dati sono stati diffusi dall'Istat
e incrociano la domanda e l'offerta
Ecco i principali indicatori
che riguardano la nostra città

Trasporto pubblico, bene primario

GIANLUIGI BOVINI

Nelle aree urbane il trasporto pubblico è uno dei beni comuni più preziosi, decisivo per soddisfare le esigenze di mobilità di tutte le fasce della popolazione. I dati diffusi da Istat sulla domanda e offerta di trasporto pubblico locale consentono di comparare la situazione di Bologna con quella degli altri comuni capoluogo di provincia e con le tendenze nazionali. In primo luogo bisogna evidenziare una diversità positiva della nostra città rispetto ai passeggeri trasportati. In Italia nel 2015 la domanda di trasporto pubblico locale è tornata a calare, dopo la debole ripresa del 2014: nei capoluoghi di provincia il valore medio è stato di 186,8 passeggeri per abitante rispetto ai 189,5 dell'anno precedente. A Bologna il dato 2015 è invece in crescita rispetto al 2014 e si colloca su valori molto più elevati della media nazionale (276,5 passeggeri per abitante). Questa tendenza positiva è proseguita anche nel 2016 e contribuisce a spiegare i risultati economici di Tper, che hanno consentito la distribuzione di dividendi ai soci pubblici per 4,7 milioni di euro (per il Comune di Bologna la quota è 1,4 milioni). Vediamo i principali dati del trasporto pubblico locale nella nostra città.

1 I NUMERI

L'anno scorso
127 milioni
di passeggeri



2 GLI ABBONAMENTI

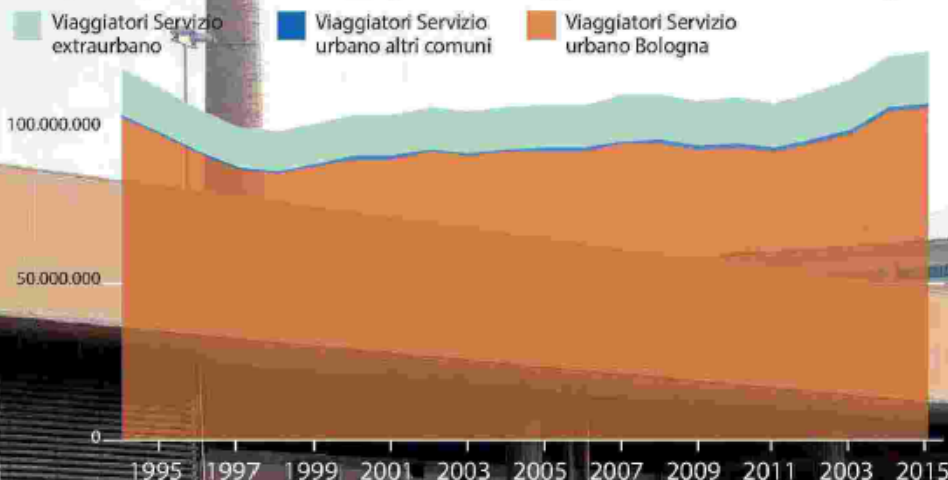
In crescita la quota
dei ticket annuali
a tariffa ordinaria

I dati diffusi sul sito "I numeri di Bologna" evidenziano nel 2016 a livello metropolitano 127,6 milioni di passeggeri (110,4 nel trasporto urbano e 17,2 nel trasporto extraurbano). Per quanto riguarda in particolare il trasporto urbano a Bologna il dato 2016 ammonta a 109,2 milioni di passeggeri: si registra così il quinto aumento consecutivo e rispetto al 2011 l'incremento è pari a 16,2 milioni (+17,5%). In città negli anni della crisi si è ridotto il numero delle auto circolanti ed è cresciuto l'utilizzo del trasporto pubblico. Per comprendere il valore di questo dato è opportuno ricordare che negli anni Novanta la tendenza della domanda era negativa e nel 1998 si raggiunse il valore più basso con 85,5 milioni di passeggeri nell'area urbana di Bologna. Positivi negli ultimi anni anche i dati relativi al trasporto extraurbano, che nel 2016 registra un aumento di viaggiatori paganti di quasi 3 milioni di unità rispetto al 2011.

Interessanti sono i dati sui principali titoli di viaggio venduti nel 2016 nel servizio urbano di Bologna. Gli abbonamenti annuali hanno raggiunto quota 40.420 (33.495 a tariffa ordinaria e 6.925 a tariffa preferenziale riservati in prevalenza a persone disabili e anziane).

Negli ultimi anni il numero degli abbonamenti annuali a tariffa ordinaria è salito: rispetto al 2011 si registra un aumento di quasi 7.000 unità (+26%). In forte calo nel 2016 gli abbonamenti preferenziali degli anziani, a seguito della modifica dei criteri di agevolazione. Più elevato nel 2016 il numero degli abbonamenti mensili: gli impersonali erano 236.721 e 112.660 quelli riservati ai giovani. In aumento il ricorso ai city pass (oltre 11,7 milioni di corse effettuate con questo titolo di viaggio) e ai biglietti orari (quasi 8,9 milioni di corse). In calo la quota di evasione per effetto di maggiori controlli.

Trasporto pubblico locale su gomma: viaggiatori del bacino di Bologna



FONTE: TPER S.P.A.



L'ABBONTE
FILT COL
Federazione
Italiana
Lavoratori
Trasporti
Pochi mezzi elettrici
quasi la metà
viaggia a metano

Nel 2016 per garantire il servizio a Bologna Tper ha impiegato 493 mezzi (415 autobus e 78 filobus). Fra gli autobus da segnalare la presenza di 202 mezzi alimentati a metano (nel 2011 erano 150) e di 6 elettrici. Fra gli altri mezzi soggetti alla normativa europea sulle emissioni la classe più diffusa era quella degli autobus Euro 2 (108 unità), seguita dalle categorie Euro 3 (44) e Euro 1 (39). Quasi completamente scomparsi i mezzi alimentati a gasolio, che fino al 2005 rappresentavano la modalità più diffusa. Negli ultimi quindici anni l'aumento esponenziale degli autobus alimentati a metano, il potenziamento della rete dei filobus e la scomparsa dei mezzi a gasolio hanno migliorato le prestazioni della flotta Tper in termini di consumi e emissioni. Bisogna proseguire l'impegno con ulteriori investimenti per rendere ancora più compatibile in termini ambientali questa modalità di spostamento urbano.



IL COMFORT
Rampe disabili
e aria condizionata
restano le priorità

Per giudicare la qualità del servizio di trasporto pubblico offerto uno degli elementi fondamentali è rappresentato dalle caratteristiche di accessibilità e di comfort presenti negli autobus e filobus impiegati. I mezzi che sono attrezzati per l'accesso e il trasporto delle persone disabili nel 2016 erano 358 (con un aumento di oltre 100 unità rispetto al 2011); 467 erano invece quelli con pianale ribassato (anche in questo caso con un netto incremento rispetto al 2011). Elemento decisivo di comfort è la presenza di aria condizionata: nel 2016 erano dotati di questa caratteristica 394 mezzi (101 in più rispetto al 2011). Negli ultimi anni lo sforzo per migliorare le caratteristiche dei mezzi sotto questi decisivi profili è stato intensificato. Resta ancora un importante lavoro da compiere per consentire il migliore utilizzo di questo servizio a tutti gli utenti (in primo luogo persone anziane e disabili).



IARETE

Duemila le fermate bus e tram più della media nazionale

I dati riferiti ai capoluoghi diffusi da Istat evidenziano anche il numero e la densità delle fermate delle diverse reti di trasporto pubblico urbano. A Bologna e in tutte le altre città della regione sono presenti esclusivamente autobus e filobus, in assenza di reti tramviarie e metropolitane. Nella nostra città nel 2015 l'indagine Istat ha rilevato 1.723 fermate di autobus e 254 fermate di filobus per un totale

di 1.977 punti di accesso alla rete del trasporto pubblico. Siamo in presenza di un sistema capillare, con una densità di fermate pari a 14 punti di accesso per ogni chilometro quadrato (il valore medio nazionale è nettamente più basso ed è pari a 5 fermate per chilometro quadrato). A Bologna in quasi ogni zona della città salire su un mezzo di trasporto pubblico richiede spostamenti brevi.