

**Trasporto pubblico locale. Maglia nera per L'Aquila. I passeggeri dei bus sono diminuiti del 27,7 per cento dal 2008 al 2013. De Angelis (Ama): decisivo il calo del numero di studenti universitari (L'articolo in pdf con i dati delle quattro province abruzzesi)**

L'AQUILA Maglia nera per il trasporto pubblico locale del capoluogo: dal 2008 al 2013 all'Aquila i passeggeri sono diminuiti del 27,7%. A Chieti il calo è stato del 24%, a Teramo del 18,9%. A Pescara i passeggeri sono invece aumentati del 10,1%. Un calo notevole quello aquilano, considerando che i passeggeri annui nei comuni capoluogo di provincia italiani sono passati da 3 miliardi e 835 milioni a 3 miliardi e 379 milioni. In sei anni, quindi, si è registrata una perdita di 456 milioni di passeggeri, che corrispondono ad un calo medio dell'11,9%. Sono i numeri che emergono da un'elaborazione del Centro ricerche Continental autocarro su dati Istat e che disegnano un quadro difficile per il trasporto pubblico cittadino. «Il terremoto ha portato una diminuzione di utenza del 30% nei mesi appena successivi alla tragedia, un calo che si è recuperato solo in parte», spiega il direttore generale dell'Ama, Angelo De Angelis. «Un fenomeno legato anche alla diminuzione degli studenti universitari e della popolazione residente». Secondo il direttore, all'Aquila non sarebbe aumentato il numero di persone che utilizzano i mezzi propri, ma piuttosto sarebbe diminuita l'utenza, soprattutto quella studentesca. «Il 40% della mobilità totale su mezzi pubblici è degli studenti universitari. A una diminuzione della popolazione universitaria corrisponde conseguentemente una diminuzione della mobilità», continua De Angelis. «Con il terremoto, inoltre, sono molti di più i poli attrattori di traffico, sono sorte le 19 new town, collocate in posizione estremamente periferica, quindi è aumentata la superficie da coprire con i servizi pubblici, mentre sono diminuiti i finanziamenti del 10% da parte della Regione. Dove c'erano frequenze per i poli universitari di sette o otto minuti siamo arrivati anche a 20 minuti. Per le zone periferiche per cui erano previste frequenze di 20 minuti adesso siamo arrivati a 40. Questo ovviamente ha causato un impoverimento dell'offerta di trasporto». I rimedi ci sarebbero, ma certo sono difficili da mettere in atto con il taglio dei fondi. «Per avere un'inversione di tendenza e riconvertire all'uso di mezzi pubblici chi negli anni scorsi è passato ad usare mezzi privati, bisognerebbe dare inizio ad un ricambio generazionale dei mezzi utilizzati ed allo stesso tempo dimostrare una maggiore attenzione nei confronti delle necessità dei passeggeri», sostiene Daniel Gainza, direttore commerciale di Continental. Intanto, l'Ama sta tentando un'altra strada, certo più economica: «Stiamo facendo delle operazioni di efficientamento», conclude De Angelis, «cercando di togliere dove la domanda di trasporto è inconsistente e rafforzare dove è maggiore. Certo, con sempre meno fondi a disposizione i margini di manovra sono davvero pochi».