

Padova

■ **PADOVA** Via N. Tommaseo, 65/b
 ■ **Centralino:** Tel. 049/80.83.411
 ■ **Fax:** 049/80.70.067

■ **Abbonamenti:** 800.860.356
 ■ **Pubblicità:** 049/82.85.611

TRASPORTO PUBBLICO » PROMESSE E REALTÀ

Emorragia bus, persi 665 mila passeggeri

La denuncia degli ambientalisti: crisi dopo la fusione che ha penalizzato interi rioni. Pieretti: stessa velocità di 15 anni fa

di **Claudio Malfitano**

Oltre 665 mila passeggeri persi tra il 2014 e il 2015. È il rischio concreto quest'anno di scendere sotto la soglia dei 27 milioni di passeggeri annui. È l'immagine di un trasporto pubblico in grande difficoltà a Padova, dopo la fusione tra Aps e Busitalia. La denuncia arriva dalle associazioni ambientaliste, in primis **Legambiente**, sulla base dei dati della nuova azienda dei trasporti. «È un dato impressionante perché significa che molti utenti hanno abbandonato i bus per l'auto, che si sono riversate in strada, aumentando il traffico e smog», commenta il presidente padovano Andrea Ragona.

La riorganizzazione. Non tutte le colpe però possono essere attribuite alla recente fusione, visto che nel giro di cinque anni sono ben cinque milioni i passeggeri persi, cioè circa il 15% del totale. La riorganizzazione delle linee però, secondo **Legambiente**, ha penalizzato molti rioni: Sacra Famiglia prima era servita da due linee (5 e 18), oggi solo da una. Allo stesso modo la tratta Voltabarozzo-Ospedale, oggi si fa solo con il 14. E da Ponte di Brenta si raggiunge Largo Europa e non più molte scuole e l'università.

Investimenti mancati. «C'è un problema di investimenti – denuncia Stefano Pieretti del comitato "Padova si muove" – Busitalia sembra aver abbandonato la linea ecologica della metanizzazione ed è tornata al più inquinante gasolio. E poi non ci sono solo i mezzi ma anche le strade su cui investire: la velocità commerciale dei bus padovani è di circa 14 km/h, la stessa di 15 anni fa. Migliorarla significherebbe potenziare il servizio ma anche ridurre i costi». «Per aumentare la velocità commerciale servirebbero nuove corsie preferenziali – osserva ancora Ragona – Ma durante l'amministrazione Bitonci sono addirittura diminuite».

La fusione. Tra le contestazioni

delle associazioni ambientaliste resta però la fusione «approvata in fretta e furia» nel gennaio 2015. Con questa operazione Aps Holding è stata incorporata in Busitalia, che ha formato la società Busitalia Veneto, controllata al 55% dalla società nazionale facente capo al gruppo Ferrovie dello Stato. «L'annessione è stata votata sia dalla maggioranza che dal Pd: motivo ufficiale di tanta fretta era che con la nuova normativa Aps non avrebbe più potuto partecipare alle gare per l'assegnazione del trasporto pubblico su base provinciale – osserva il presidente di **Legambiente** – Ad oggi, nonostante i termini di legge siano in scadenza, le gare non si intravedono all'orizzonte, ma i guasti di questa frettolosa fusione sì». Sulla mancata gara per il trasporto pubblico però ha aperto un'inchiesta l'Autorità garante per la concorrenza.

c.malfitano@mattinopadova.it



Passeggeri sul tram a Padova

IL BILANCIO DELL'AZIENDA

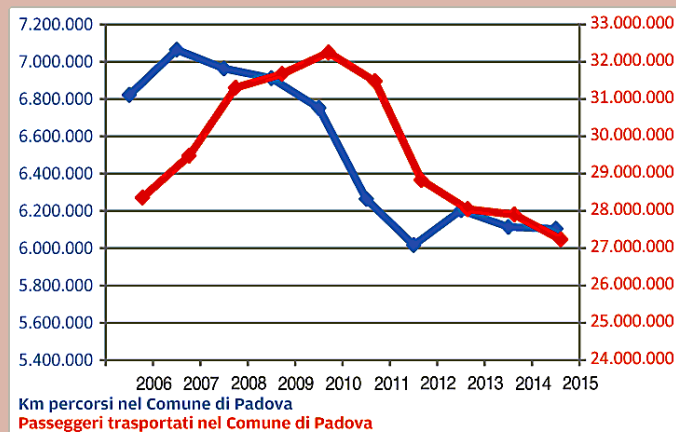
«Padova era un'eccellenza Mancati gli investimenti»

«Padova era un'eccellenza per gli introiti da biglietti. Ma ha perso molto negli ultimi anni». Andrea Ragona, proprio in quanto esponente di **Legambiente**, tra il 2010 e il 2013 è stato nel consiglio di amministrazione di Aps Holding. Può spiegare quindi i meccanismi di bilancio delle aziende di trasporto pubblico: «La principale entrata sono i finanziamenti pubblici che coprono gran parte del bilancio. I fondi arrivano dal governo e passano attraverso le regioni che decidono come ripartirli territorialmente. L'altra parte, minoritaria, è rappresentata dai titoli di viaggio. Aps era riuscita a coprire il 42% del bilancio con introiti da biglietti. Sembra poco, ma in re-

altà questo dato la rendeva la terza città in Italia per recupero entrate da biglietti. Il problema è che il prezzo del biglietto però non viene deciso dalle aziende, ma dai comuni. Le aziende di trasporto quindi hanno pochissimo margine di miglioramento del servizio, dato che non possono intervenire sulle due principali fonti di entrata».

«Aps Holding aveva anche un'altra entrata: quella dai parcheggi – racconta Ragona – Ma aveva anche diverse voci di uscita a vantaggio di Palazzo Moroni, come i canoni per l'utilizzo dei parcheggi e degli stalli pubblicitari: circa 3 milioni all'anno. Un "tesoretto" che però il Comune non reinvestiva sui bus».

LA CRISI DEL TRASPORTO PUBBLICO NEGLI ULTIMI 10 ANNI



GLI IMPEGNI ELETTORALI

«Orari e corse, flop della giunta»

Legambiente: usiamo i soldi delle multe per migliorare il servizio



Andrea Ragona di Legambiente

«Potenziamento del servizio autobus in collaborazione con l'utenza. Prolungamento degli orari del servizio metrobus nei giorni festivi, con particolare attenzione alle ore notturne». È il passaggio del programma elettorale di Massimo Bitonci.

Promesse che due anni dopo sono oggetto di forte critica. «Se qualcosa è stato fatto rispetto al prolungamento, il potenziamento del servizio bus è restato letteralmente lettera morta, anzi il servizio è decisamente peggiorato, dopo la fusione – commenta Lucio Passi, portavoce di **Legambiente** – Quanto alla collaborazione con l'utenza, facciamo notare che l'assessore Grigoletto non ci ha mai voluto incon-

trare per discutere delle nostre proposte. Comunque, vista proprio la vicenda della fusione, parlare di collaborazione con l'utenza sembra proprio una barzelletta, che però non fa per nulla ridere».

Gli ambientalisti ripropongono quindi una proposta che nessuna amministrazione ha voluto prendere in considerazione: «Per favorire il trasporto pubblico bisognerebbe devolvere metà dei 12 milioni annui i proventi delle multe degli autovelox per implementare il servizio. Con quella cifra si pagherebbero circa due milioni di chilometri di corse in più, con una crescita del servizio del 33%», spiega il presidente Andrea Ragona.

Se la pista ciclabile è a ostacoli

In via del Santo cassonetti e auto ingombrano il percorso destinato alle bici



Cassonetti delle immondizie e auto sulla pista ciclabile

Durissima la vita delle piste ciclabili a Padova. Già sono strettarelle perché ospitate in strade a loro volta anguste, soprattutto in centro. Ma se poi arriva pure l'accanimento, non ci si passa più. Punto, e chiusa la pista.

La foto accanto è stata scattata in via del Santo e si commenta da sé. Tre cassonetti, due grandi e uno piccolo, ingombrano quasi tutta la pista, giusto una personcina oltremodo smilza su monopattino potrebbe passarci senza oltrepassare la linea gialla. Subito dopo, a sottolineare il concetto

di pista impraticabile, ecco un'auto parcheggiata di prepotenza alla faccia dei ciclisti. La fotografia, con relativa protesta, è arrivata al **mattino di Padova** da Luigi Tarzia.

E, sempre in tema via del Santo, per i lavori di rifacimento della pavimentazione in materiale lapideo e di alcuni sotto servizi (lavori che finiranno in novembre), la strada rimarrà chiusa da via Gaspara Stampa a via Galileo Galilei, dal 19 luglio al 1° agosto e tra le vie del Santo, Rudena e Galileo Galilei, dall'1 al 15 agosto.

06
16
10
anni

Solo a Padova, in Via Cernaia 62 vicino alla Chiesa della Sacra Famiglia comprooropadova.it

Compro
Oro

Tel. 049/62.42.29