

Crescono i "flexibus": ottimizzano il servizio, riducono tempi morti e costi, e arrivano anche nei posti più remoti

DI MICHELE SASSO

L'autobus flessibile si trasforma in taxi e ti accompagna dove vuoi. Al costo di un biglietto urbano. È il sogno diventato realtà di portare il servizio pubblico dove occorre: di notte, nei buchi dell'orario di metà mattina e pomeriggio, o sostituendo il servizio di linea nelle vallate alpine e appenniniche.

Si chiama "bus a chiamata" e nell'Italia

invasa dalle auto e abbandonata dalla ferrovia, con milioni di pendolari maltrattati, si sta affermando come la soluzione ideale per la mobilità low cost e a basso impatto ambientale. Il motivo è chiaro: le quattro ruote costano, spesso nei centri urbani è vietato entrare e cercare parcheggio è un incubo. Nei luoghi più isolati, peraltro, non possiamo più permetterci corse con i sedili vuoti. Me-

glio scegliere il "flexibus": un servizio di trasporti on demand, ovvero a richiesta dei passeggeri. Non più attese infinite alla colonnina, ma un trasporto collettivo dove lo stop è scelto dagli utenti. Partito per la prima volta negli anni Ottanta nel centro storico di Perugia (dove continua ad esistere), l'ultima versione sperimentale sarà messa a punto nei prossimi mesi a L'Aquila. Il tragitto è dato dalle richieste degli aquilani, che si muoveranno a bordo di un mini-bus elettrico da 10 posti, dotato di un cuore tecnologico in grado di gestire contemporaneamente le batterie elettriche e le richieste. Un algoritmo programma il tragitto in base all'orario e alla destinazione, mentre la comu-

E il taxi collettivo? Non piace

Il taxi per tanti esiste, ma nessuno lo usa. È il servizio collettivo per occupare tutti i posti delle auto gialle nelle tratte in città, spendere meno e limitare il traffico. Viene scelto però da pochissimi disposti a condividere l'abitacolo, anche solo per una manciata di minuti. In più la resistenza dei tassisti tradizionali è forte. Risultato? Zero pubblicità, nessuna promozione e pochi virtuosi che autonomamente scelgono la condivisione. Tra le metropoli solo il Comune di Genova ci ha creduto fino in fondo, e ad aprile è ripartito, dopo i tentativi

falliti del 2001 e 2006 con i tassimetri finiti in cantina. Ora i nuovi display installati su 170 tetti permettono di vedere la destinazione finale: lungo il percorso ci si può fermare per caricare gli altri clienti e dividere il costo della corsa.

Il risparmio - assicurano i gestori del servizio - è del 40 per cento. A Milano il taxi di gruppo esiste dal 2006 ma pochi lo sanno. Nonostante il basso costo, viene usato soltanto nelle corse verso gli aeroporti di Linate e Malpensa. A Napoli le auto multiple fanno da navetta (a tariffa fissa) tra la centralissima via Posillipo e la via dello shopping Marechiaro per sostituire i minibus e portare turisti e residenti sul lungomare. A Roma il progetto è una desolante ma eloquente pagina Web vuota del Comune, mentre a Palermo l'esperimento con tariffa calmierata a due euro è ancora fermo al palo: manca il tagliando con il logo del Comune e la scritta "condiviso". L'esperienza esotica di un "grand taxi" per muoversi in gruppo nel traffico delle caotiche città del Marocco o della Tunisia - dove si viaggia in sette su vecchie Mercedes - non attira gli italiani. Su cento clienti meno di uno è disposto alla condivisione. L'auto è (ancora) proprietà privata.



A LATO: IL PRT - PERSONAL RAPID TRANSIT - ALL'AEROPORTO DI HEATHROW LONDRA, DAL 2011

nicazione della fermata e dell'attesa arriva in tempo reale via sms sul cellulare. Quando l'utente sale a bordo, la tessera dotata di codice a barre si mette in contatto con il veicolo per modulare il percorso. «Per la ricostruzione intelligente post terremoto abbiamo messo a punto un sistema per una zona chiusa al traffico e poco accessibile, che difficilmente può essere servita in altro modo», spiega Adriano Alessandrini, ricercatore nel campo dei trasporti dell'Università La Sapienza di Roma. Fondamentale la conoscenza minima della tecnologia: per prenotare, le uniche strade dei trasporti 2.0 sono via Internet, smartphone e sms.

DOVE TU MI VUOI

La nuova mobilità che si sta facendo strada in tutta Europa ribalta abitudini e costumi radicati da cinquant'anni: la logica non è più quella «metto in moto e vado ovunque in macchina», ma scegliere il mezzo migliore per tipo di viaggio. Lungo o corto che sia. Così il centro di ricerche dell'Enea e l'Università La Sapienza stanno mettendo a punto sistemi di trasporto per città intelligenti del XXI secolo.

«C'è sicuramente un'attenzione maggiore per il bus rapid transit», spiega Francesco Filippi, direttore del centro di ricerca per il trasporto e la logistica, «perché per realizzare una metropolitana servono anni e investimenti milionari

mentre per le quattro ruote è sufficiente destinare corsie preferenziali e il servizio diventa subito concorrenziale».

Nelle metropoli però gli autobus a chiamata non servono quando la domanda è elevata ma nelle fasce "morbide", quando cioè non c'è concentrazione: soprattutto di notte. Milano era stata la prima a puntare sul Bus By Night ma un anno fa è stato mandato in pensione perché troppo costoso e poco utilizzato. Sostituito da 15 linee notturne.

Il futuro rimane però l'integrazione di tutte le offerte di mobilità dolce - dall'auto in condivisione al bikesharing passando per l'intermodalità bici più treno - in contrapposizione alla mobilità pesante, fatta di mezzi privati e a motore. Per abbattere il traffico e migliorare la qualità della vita la soluzione è puntare sui mezzi pubblici. «Fino ad ora muoversi in autobus è stato considerato da "poveri", invece il servizio pubblico va reso sempre più conveniente facendolo su misura», continua il padre del progetto dell'Aquila Alessandrini. Il trasporto a richiesta deve essere comodo, semplice da usare ed economicamente allettante. Se queste condizioni si verificano il gioco è fatto.

Casa-scuola e buone pratiche sono poco pubblicizzate ma già in uso da anni. A Cremona, terra del liutaio Stradivari, lo Stradibus ha 25 posti e serve i centri più importanti della Provincia (Piadena e Soresina-Castelleone) con una semplice prenotazione telefonica. Sempre in Pianura padana servizi identici nelle campa-

gne di Alessandria e Pavia, dove gli abitanti delle frazioni sono pochi, nei borghi più grandi come Cantù nel Comasco, Campi Bisenzio alle porte di Firenze. C'è poi il servizio notturno di Parma, con mille fermate in città. A Genova il Drinbus serve le zone più periferiche di Pegli, Quinto e Bolzaneto; a Torino i popolosi centri dell'hinterland.

LA FERMATA TRA I MONTI

In Trentino la chiamata può arrivare da tutti i comuni delle Valli Giudicarie, per coprire i venticinque chilometri che separano i suoi abitanti dalla città.

L'iniziativa di Trento e dintorni ha fatto scuola nelle zone montuose. Gli enti locali, per non cancellare quello che rimane dei trasporti, hanno fatto ricorso al servizio a chiamata e in molti casi hanno esteso lo scuolabus a tutti. La ragione? Non ci si può più permettere mezzi che viaggiano vuoti, ma neppure costringere all'isolamento intere comunità alpine. In Piemonte, la Comunità montana della Valsesia ha riattivato il collegamento tra i comuni della vallata: un servizio pensato soprattutto per gli anziani, che possono scendere all'ospedale di Borgosesia con meno di tre euro. Idem a Valdigne, in Val d'Aosta, e in Emilia Romagna, sull'Appennino modenese e parmigiano. Utilissimi d'inverno, d'estate si punta sui turisti, che hanno la possibilità di trasportare biciclette e sci a rotelle arrivando fino in cima senza l'auto. La mobilità dolce è per tutte le stagioni. ■