

29 maggio 2023

Impossibile mettere su strada mezzi full electric o alimentati a biofuel FlixBus e la sfida nell'Italia senza «corrente»

di **Roberto Calise**

Un'Italia dimenticata, ma che invece esiste, produce, viaggia. È la fotografia di chi oggi si muove in bus, un settore che sulla media-lunga percorrenza le normative europee hanno deman-dato al mercato. Gran parte dell'Italia centro-meridionale, con i suoi storici squilibri infrastrutturali, si affida a questo mezzo di trasporto. Ciò nonostante, l'attenzione dei decisori pubblici è scarsa e solo recentemente, grazie anche all'arrivo di operatori internazionali come FlixBus, il tema sta guadagnando spazio nelle agende dei politici. È quanto emerso lo scorso martedì 23 maggio a Napoli negli spazi del Circolo Artistico Politecnico alla tavola rotonda «Meridione: accessibilità e sviluppo di una mobilità collettiva sostenibile». Ne hanno discusso Armando Cartenì, professore di Pianificazione dei Trasporti presso l'Università degli Studi della Campania «Luigi Vanvitelli», Andrea Incondi, amministratore delegato di FlixBus Italia, e Gabriele Vargiu, responsabile relazioni istituzionali Italia di Iveco Group. I lavori, moderati da Antonio Riva, direttore di FerPress, sono stati aperti da Vincenza Amato, presidente del Consiglio Comunale di Napoli. Il confronto si inseriva nel Festival dello Sviluppo Sostenibile (8-24

maggio 2023), promosso dall'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), la più grande iniziativa nazionale volta a sensibilizzare cittadini, giovani generazioni, imprese e istituzioni sui temi della sostenibilità economica e sociale. L'argomento infatti non è solo trasportistico, ma anche ambientale: contrariamente a quanto avvenuto con stazioni ferroviarie e aeroporti, che hanno visto nel nostro Paese un poderoso piano di rinnovamento, il settore dei bus è stato lasciato ai margini con i suoi più di 20 milioni di passeggeri l'anno. Il risultato è un sistema delle autostazioni praticamente assente, con tutto quello che ne consegue in termini di servizi al passeggero e sicurezza alle fermate, nonché di alimentazioni alternative. Ad oggi, sarebbe praticamente impossibile mettere su strada mezzi full electric o alimentati a gas naturale liquido o a biofuel poiché mancano le infrastrutture di ricarica, sia lungo la rete stradale che presso i terminal.

Un problema tanto più sentito nel Meridione, dove ad oggi FlixBus rappresenta l'unica soluzione di mobilità collettiva nel 7% dei comuni che collega nelle regioni meridionali, che corrisponde al 12% della popolazione. Realtà che non hanno che il bus per raggiungere le

altre aree del Paese, o l'estero. Sullo sfondo, un Pnrr che fa fatica a decollare. Per precise scelte dell'Unione Europea sono state escluse dal Piano tutte le infrastrutture stradali e aeroportuali. Ciò vale anche per le autostazioni, che laddove presenti supportano l'operatività del trasporto pubblico locale. Un autogol inspiegabile, con tanti Comuni che, da Nord a Sud, hanno i cassetti pieni di progetti irrealizzati. Con poche decine di milioni di euro l'intero sistema dei terminal bus potrebbe essere rilanciato in un breve arco di tempo, come evidenziato dal professor Cartenì. Lavorando anche in ottica di transizione energetica – e dunque ecologica. È questo l'auspicio che si è levato da Napoli, capitale morale di quel Meridione che ha nei trasporti l'ultimo possibile volano di sviluppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA