

Trasporti pubblici, l'Italia è indietro Al Sud automezzi sempre più obsoleti

PAOLO PITTLUGA

Le "linee guida" prese ieri durante l'incontro per affrontare il problema smog possono essere lette in modi differenti. È certo, però, che tra i responsabili dell'inquinamento un posto di rilievo spetta agli autoveicoli. Storia ultradecennale che si trascina tra blocchi del traffico e misure differenti di volta in volta, di città in città. Consapevoli che i mezzi privati sporcano l'aria gli amministratori cercano di incentivare la mobilità pubblica che, almeno in Italia, deve affrontare una realtà non semplice. E la fotografia immortalata una situazione difficile.

Le aziende di trasporto pubblico da anni chiedono quella innovazione che passa dal rinnovo del parco mezzi – che è tra i più vecchi dell'Europa e presenta un'Italia a due velocità dove a un'età media di circa 8 anni dei bus del nord fa riscontro l'arretratezza di quelli del sud con casi limite come Napoli e Palermo dove si arriva anche a 17 anni. Spesso la richiesta sembra spinta dal fatto che bus nuovo equivale a passeggero nuovo. Ma il target non dovrebbe essere questo, perché il vero obiettivo è quello di consumare meno e di avere mezzi puliti, quegli Euro 6 da noi latitano. Al riguardo la legge Stabilità 2016 ha inserito la voce "Tpl rinnovo parco mezzi" dove, finalmente si parla di finanziamenti per acquisti di nuovi veicoli. Ma la voce sulla quale il documento avrebbe dovuto soffermarsi con forza, quella riguardante veri mezzi puliti – elettrici o a idrogeno, anche se in questo caso la strada da percorrere è ancora molto lunga – è troppo debole perché, seppur si parli di "riqualificazione elettrica" si aggiunge anche di "introdurre modalità innovative per il rinnovo del parco mezzi". Come osservano alcuni costruttori e i vertici di aziende di tpl il rischio che si acquistino bus ancora a gasolio (o al limite a metano) è concreto. Peraltro la legge stabilisce le risorse disponibili in 430 milioni ma nel periodo 2019/2022.

Insomma una lasso di tempo eccessivo e, soprattutto, non una chiara scelta ecologica che "svolti a gomito" verso l'elettrico.

Perché, è facile prevederlo, le gare concluse o dei prossimi mesi regaleranno a macchia di leopardo i soliti bus a gasolio. Atm di Milano a breve bandirà la gara per 10 bus elettrici; in Piemonte la gara è per 21. Numeri irrilevanti, considerando poi che solo ora – con anni di ritardo – qualcuno come Bologna guarda all'ibrido che dovrebbe essere un mezzo già superato. «Sembra quasi una mancanza concreta di orizzonte» dice Roberto Somariva, direttore della rivista *Autobus*. È poca consolazione sapere che in questi giorni l'abruzzese Tua ha introdotto due mezzi a metano sull'extraurbano: sarà pure la prima volta che accade in Europa, sarà pure un bel segnale, ma è poco. Anche perché i dati sul pendolarismo vanno necessariamente invertiti e non solo in Italia. Nel mondo i lavoratori si spostano in auto basti pensare che negli Stati Uniti sono il 90% e in Australia il 60%. Allora verrebbe da dire che contro lo smog può solo la Tpl. E lo dice il presidente di Asstra, Massimo Roncucci che osserva che per risolvere gli attuali problemi «bisogna uscire dal circolo vizioso degli interventi emergenziali» e «attivare immediatamente il fondo nazionale per rinnovare la flotta degli autobus». E magari seguire l'esempio di città straniere come Parigi dove si sono prefissati di avere l'intera flotta di bus elettrici entro il 2025. Ma, intanto, da 16 anni nella *Ville lumière* la linea Montmartrobus è interamente coperta con bus elettrici. E non parliamo di mini bus come è capitato in passato di vedere nei vicoli di qualche nostro centro storico (sperimentazioni peraltro miseramente fallite) ma di mezzi da 55 posti. O guardare alla Svezia dove due autobus su tre utilizzano le rinnovabili e a Stoccolma oltre l'85% dei mezzi di trasporto utilizza biocarburante. Senza magari ricorrere al cosiddetto "autobus a popò", diventato celebre nel Regno Unito per avere utilizzato l'insolito carburante e avere superato la velocità di 123 orari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paese a due velocità: al Nord l'età media di un bus è di 8 anni, nel Mezzogiorno di 17. Pochi i veicoli elettrici