

Roma. Crollo degli investimenti per il settore del tpl, i treni del futuro solo ai cinesi.

E' stridente il divario tra l'offerta industriale d'avanguardia disponibile per il trasporto pubblico e la situazione del mercato nazionale del settore.

Un divario che emerge netto nello studio presentato da Asstra che riunisce le aziende di trasporto pubblico locale e tutte le ferrovie regionali ad eccezione di Trenitalia.

Lo stesso studio che mette in evidenza un quadro impietoso degli investimenti destinati ai trasporti pubblici locali nel corso degli anni fino ad oggi.

Le risorse pubbliche impegnate per lo svecchiamento del parco mezzi sono crollate da 2.762 milioni di euro messi a disposizione nel periodo 1998- 2004, a 421 milioni negli anni 2006-2011.

Un crollo che si è immediatamente tradotto in una brusca frenata delle immatricolazioni degli autobus urbani ed extraurbani, letteralmente dimezzate nel giro di 7 anni: 2.759 immatricolazioni nel 2004, contro 1231 nel 2009 e solo 1200 nel 2010.

Una disattenzione nei confronti di un settore chiave per lo sviluppo e la qualità della vita che riporta indietro l'Italia agli ultimi posti nella classifica europea quanto ad età media del parco autobus (9,3 anni la media degli autobus in Italia, contro la media Ue di 7 anni. E per i treni regionali, ovviamente non quelli gestiti da Trenitalia che continua a ricevere finanziamenti a pioggia, le cose non vanno certo meglio: l'età media dei treni non targati Fs è di oltre 30 anni ma soprattutto è in crescita continua (3,1 anni nel 2007; 31,5 anni nel 2009).

Secondo lo studio Asstra, ci vorrebbero almeno 500 treni aggiuntivi e oltre 2 miliardi di euro di investimenti in 10 anni per ridare voglia di prendere il treno ai pendolari del paese con un servizio migliore. C'è poi il problema scottante della sicurezza ferroviaria, a fronte di un fabbisogno complessivo di oltre 2 miliardi di Euro necessari per mettere in sicurezza la rete ferroviaria regionale secondo quanto previsto dalla legge, ad oggi stati finanziati interventi per soli 318 milioni di euro.

La ricerca fotografa anche la situazione degli investimenti destinati alle infrastrutture per il trasporto rapido di massa, da cui emerge ancora un'Italia fanalino di coda tra i maggiori paesi europei. Sono 480 i km di rete metropolitana in Gran Bretagna; 361 in Germania; 349 in Spagna; 322 in Francia; 144 in Italia. Un gap infrastrutturale, spiega la ricerca, che viene da lontano e che si spiega seguendo la storia della legge 211 del 1992, la sola legge con cui si sia messo in programma lo sviluppo infrastrutturale dell'Italia per tram, metro e ferrovie locali. La legge prevedeva la realizzazione di ben 72 progetti per costruire trasporti rapidi di massa con un ammontare complessivo di oltre 9,6 miliardi di Euro

A 18 anni dalla sua promulgazione il bilancio della 211 è deprimente: solo il 31% delle opere sono concluse; 46% delle opere sono coi lavori in corso; 14% delle opere sono state definanziate; 9% delle opere sono da attivare.