

Il trasporto pubblico è all'anno zero. I tagli ai trasferimenti statali hanno dato il colpo di grazia

Di fronte al drammatico problema di un paese sempre più congestionato dal traffico ed inquinato il governo non spinge i sistemi più efficienti come le ferrovie e il trasporto via mare

Nelle ultime due finanziarie non è stato previsto nemmeno uno spicciolo per investimenti in settori decisivi anche per la salute dei cittadini. Le merci viaggiano sempre di più su gomma; il numero delle auto (che circolano a passo d'uomo) è superiore a quello di New York e Los Angeles

L'automobile, da sola, è responsabile del 14 per cento delle emissioni serra in Europa (il 12 per cento a livello globale). Sommando gli altri sistemi di trasporto, si arriva a un quarto del totale. Sembrerebbe ovvio che, a fronte degli impegni di riduzione delle emissioni di anidride carbonica, si vada a un riequilibrio del settore che premi i sistemi più efficienti, cioè quelli che inquinano meno: ferro e trasporto via mare. Ma al momento i numeri mostrano che si viaggia nell'altra direzione. In particolare in Italia. Partiamo dal settore che è meno spesso al centro delle polemiche ma che risulta determinante per l'andamento complessivo: le merci. Rispetto al 1990, anno di riferimento per avere un punto di paragone su cui misurare il taglio dei gas serra, la situazione è peggiorata dal punto di vista dell'equilibrio tra le varie modalità. Nel 1990 in Italia viaggia il 70,3 per cento delle merci su gomma, cioè utilizzava il sistema più inquinante, nel 2008, invece di scendere, siamo saliti al 71,9 per cento (anche se c'è un miglioramento rispetto al picco del 75,9 per cento del 2000). Negli stessi anni il trasporto su ferro è sceso dall'11,3 per cento al 9,8 per cento, mentre quello via acqua restava sostanzialmente fermo (dal 18,4 al 18,3 per cento). Non va meglio se si guarda al trasporto delle persone: nel 2007 le ferrovie italiane potevano contare solo su 50 miliardi di passeggeri a chilometro, contro i 79 miliardi della Germania, gli 80 della Francia, i 345 dell'Unione europea a 15. Più o meno lo stesso quadro si ottiene passando dal trasporto su grandi distanze al trasporto urbano. In Italia ci sono 6 miliardi di passeggeri a chilometro contro i 10 del Regno Unito, i 13 della Francia, i 16 della Germania, i 63 dell'Europa a 15. Pochi? Non c'è da stupirsi se si pensa che tra il 1970 e il 2007 il sistema italiano delle tranvie è sceso dai 665 ai 455 chilometri, mentre quello delle metropolitane, pur quintuplicando la sua estensione, si ferma a quota 145, molto meno della rete metropolitana di una grande capitale come Londra o Parigi. L'altra faccia di questa situazione è la crescita abnorme del numero di auto. Nel 1991 in Italia eravamo a 501 automobili per ogni 1.000 abitanti. Lo smog era già un problema molto grave e gli urbanisti avevano avvertito: macchine più pulite non bastano, bisogna rilanciare il trasporto pubblico. Mentre grandi città del centro Europa (da Zurigo a Stoccolma, da Friburgo a Copenaghen) seguivano questi suggerimenti e allentavano la morsa degli ingorghi, nei nostri centri urbani il nodo del traffico continuava a stringersi. Nel 2006 siamo arrivati a 598 macchine ogni 1.000 abitanti. Peggio di noi solo Stati Uniti (760), Lussemburgo (659), Malesia (640) e Australia (610). La media dei ventisette paesi dell'Unione si attesta a quota 463. Non va meglio nelle città. A New York ci sono 20 macchine ogni 100 abitanti, a Copenaghen 27, a Madrid 32, a Berlino 35, a Londra 36, a Los Angeles 57, a Milano 63, a Roma 76. E' una bulimia di possesso che paghiamo cara anche in termini di spazio oltre che di salute. La Legambiente ha calcolato la superficie occupata dalle 820 mila auto dei milanesi e dalle 800 mila auto dei pendolari: sono 16 milioni di metri quadrati. L'equivalente di 2.250 campi di calcio: il 10 per cento del territorio cittadino sacrificato a un oggetto che resta inutilizzato per la maggior parte del tempo. Sarà per questo che, secondo una ricerca realizzata da IBM nel giugno scorso sui problemi degli automobilisti pendolari e la correlazione tra traffico e stili di vita, su un campione di 8192 automobilisti in 20 tra le più importanti città a livello mondiale, è emersa una percezione generalizzata (49 per cento

globale) del peggioramento del traffico negli ultimi 3 anni. Tuttavia migliorare non è impossibile: lo dimostra quello che succede a Stoccolma, Londra, New York e Los Angeles. Perfino a Pechino, assediata dal boom delle nuove auto (più 23,8 per cento nei primi 4 mesi del 2010) la situazione viene percepita in miglioramento grazie agli investimenti che stanno rafforzando il servizio pubblico e porteranno a raddoppiare entro il 2015 la rete metropolitana. A Stoccolma solo il 14 per cento degli automobilisti intervistati afferma che il traffico stradale ha influito negativamente sulle prestazioni lavorative o scolastiche contro una media globale del 29 per cento. Per quanto riguarda Milano (l'unica città italiana nel gruppo), il 41 per cento degli intervistati dice che il traffico è un problema serio e quasi il 60 per cento dei pendolari sostiene che la situazione è peggiorata negli ultimi tre anni. Per due milanesi su tre il traffico ha un'influenza negativa sulla propria salute; è la percentuale più alta tra le città dell'Unione Europea incluse nel sondaggio. Del resto in buona parte delle città italiane si va spesso più lenti di una bici e per chi prende il mezzo pubblico la velocità quasi si dimezza: 12 chilometri all'ora a Roma, 15 a Genova. Un disastro che, come spiega Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale, ha ragioni molto precise: «A Vienna ci sono 600 chilometri di corsie preferenziali e i mezzi pubblici viaggiano a 20 all'ora. A Roma ci sono 109 chilometri di corsie preferenziali e i mezzi pubblici viaggiano a 12 all'ora. Serve un'altra prova? Prendiamo l'uso dei mezzi pubblici nel 2009: complessivamente è sceso del 15 per cento, ma nelle tratte protette non c'è stata flessione e spesso si è registrato un aumento. La terapia anti ingorghi è semplice: dare ossigeno ai mezzi pubblici. Peccato che in Italia si faccia il contrario. Nelle ultime due finanziarie non c'è stato un euro sugli investimenti». Risanare il sistema a livello nazionale comporterebbe un investimento annuale di un miliardo di euro. Ma eviterebbe spese da congestione calcolate in 10 miliardi di euro solo nelle principali città. In Italia, secondo l'Aci, il disastro traffico costa 30 miliardi all'anno in termini di ore di lavoro perse, ricoveri ospedalieri, turisti in fuga, investimenti persi, danni al patrimonio artistico. E a livello europeo l'Oms calcola che il traffico uccide ogni anno 100 mila persone e ne ferisce 2,4 milioni, mentre l'inquinamento dell'aria toglie, in media, 9 mesi di vita a ogni abitante dell'Europa a 25.

I tagli ai trasferimenti statali hanno dato il colpo di grazia

Bus, tram, metropolitane e treni locali rischiano di diventare merce ancora più rara a seguito dei tagli dei trasferimenti statali alle Regioni e agli enti locali contenuti nella manovra economica che il governo ha varato prima della pausa estiva. Lo afferma Federmobilità, che raggruppa i maggiori assessorati italiani ai trasporti, secondo la quale «il taglio potrebbe interessare il 15 per cento del budget complessivo destinato ai trasporti locali, con ricadute sulla riduzione del personale, la diminuzione dell'offerta dei servizi, a cui farebbe seguito un inevitabile incremento della mobilità privata e un aumento dei livelli di congestione e inquinamento». In città già in crisi da anni per questi gravissimi problemi. Con la manovra, si legge in una nota, sono stati tagliati in totale quattro miliardi di euro per il 2011 e 4,5 per il 2012 di trasferimenti dallo Stato alle Regioni, ovvero il 67 per cento delle risorse nel primo anno e il 75 per cento nel secondo. In questo capitolo rientrano i fondi a favore del trasporto ferroviario regionale. A questi tagli vanno poi aggiunti quelli indiretti provocati dal restringimento dei vincoli del patto di stabilità per gli enti locali e alla riduzione dei trasferimenti a carico delle Province (fino a cinquecento milioni nel 2012) e dei Comuni (fino a 2.500 milioni sempre nel 2012).