

Tpl e inquinamento: l'Europa si allontana. 17 aree urbane italiane sono tra le peggiori 30 europee per emissioni nocive.

"Il ritardo dell'Italia rispetto agli altri paesi europei per estensione, qualità e numero di passeggeri delle reti di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie nelle aree urbane è relevantissimo. Assai lontano appare il riequilibrio modale a favore del trasporto collettivo... Ciò si deve, in parte, alla non sufficiente quantità di risorse impegnate. Il sistema di trasporto rapido di massa urbano soffre di una mancanza di scelte strategiche e, al tempo stesso, di un eccesso di regolamentazione... Risulta, pertanto, necessaria una cornice di riferimento operativo per il sistema delle regole non equivoca e stabile nel tempo. La certezza e la continuità di tale cornice impongono serie e convincenti politiche urbane per la mobilità sostenibile", così scriveva, nell'aprile 2010, la Corte dei conti nella relazione sullo stato di realizzazione "di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane" (legge 211/1992). Un giudizio forte, lapidario che sottolinea in poche parole tutti gli aspetti più negativi del trasporto pubblico locale del nostro paese, in primo luogo di quello su ferro. La Corte dei conti parla d'insufficienza delle risorse investite nel settore. Quanto è avvenuto l'estate scorsa in occasione della manovra finanziaria, tesa alla "stabilizzazione dei conti pubblici", ne è una testimonianza drammatica: l'articolo 14 "cancellava" trasferimenti alle Regioni per un totale di 4,5 miliardi di euro per il 2011 e altrettanti a decorrere dal 2012. Ciò andava a colpire duramente il trasporto pubblico locale (le stime variano dal 15 al 20% del totale investito a livello regionale). Ma il problema più grave, se così si può dire, è rappresentato dal fatto che l'instabilità e la precarietà dei flussi finanziari destinati al trasporto locale ne impediscono una programmazione. Si vive così alla giornata in un settore che è fondamentale per la vita dei cittadini, per l'assetto dei centri urbani. Inoltre, la perenne incertezza sulle risorse disponibili impedisce anche alle Regioni d'impegnarsi in piani, progetti, appalti, in gare per l'affidamento dei servizi. Non diversa è la situazione sotto l'aspetto normativo. Scrive l'Isfort in apertura di un suo recente "quaderno" dedicato alla riforma del Tpl: "Negli ultimi anni, il settore ha conosciuto un intenso periodo di produzione normativa, con leggi, decreti, regolamenti rivolti più a sconfessarsi l'un l'altro che a disegnare un quadro chiaro e definitivo all'interno del quale rilanciare un settore ormai stabilmente in territorio di crisi". In primo luogo riguardo ai "bandi di gara". Un esempio, il "regolamento di attuazione" dell'articolo 23-bis della legge 166/09 (oltretutto, più volte modificato), articolo che avrebbe dovuto rappresentare il punto di riferimento per la disciplina degli affidamenti, e che, quindi, avrebbe dovuto fare assoluta chiarezza sul tema, ha invece introdotto forti elementi di confusione. Tale contesto d'incertezza, di precarietà, di mancanza di una visione globale delle esigenze dei cittadini, di una sottovalutazione di problematiche essenziali per lo sviluppo urbano, specialmente delle grandi aree metropolitane, sta spingendo oggettivamente l'Italia ai margini dell'Europa. L'Istat ha presentato un anno fa una statistica sulla "Qualità dell'aria nelle città europee", basata sui dati elaborati dall'Agenzia europea per l'ambiente. Il risultato è sconcertante e drammatico: nel 2008, nella classifica delle città europee più inquinate (ne sono state esaminate 221) è in testa la bulgara Plovdiv, seguita da Torino, Brescia, Milano e Sofia. Un bel match fra Italia e Bulgaria. Non solo, ma nelle prime 30 città di tale nefasta classifica ben 17 sono italiane, mentre le meglio posizionate per qualità dell'aria sono tutte del nord Europa (Tallin in Estonia, Stoccolma, Lund e Malmö in Svezia, Rostock in Germania). Fra le capitali dei 23 Stati presi in esame Roma è quella che sta peggio (collocandosi nella classifica al 181° posto sulle 221 esaminate). Per quanto riguarda in particolare le polveri sottili, 11 nostre città sono incluse tra le peggiori 30 europee. Inoltre, Torino è la città con il maggior numero di giorni di sfioramento del valore limite per l'ozono, mentre Napoli è leader per il più elevato valore annuo di concentrazione del biossido di azoto. Il gap con l'Europa che conta non si limita

all'inquinamento, ma si allarga anche all'insicurezza stradale, agli incidenti, alla congestione. Secondo il Dossier Vision&Value, del 2009, il "danno da traffico" per i cittadini italiani delle grandi città si attesta (stima prudente) su 27 miliardi di euro, circa il 2% del Pil nazionale (2008). Le ore che un romano passa in macchina in un anno sono stimate in 227. In fine, anche l'indice di mobilità nei centri urbani italiani, causa la difficoltà degli spostamenti, è tra i più bassi d'Europa: da 2,1 a 2,7 per persona al giorno, contro il 3,1 di Amsterdam e Berlino, il 3,5 di Parigi e Barcellona, il 3,6 di Oslo e Helsinki. Vediamo più da vicino l'evoluzione in Europa del trasporto pubblico locale negli ultimi anni. Opmus, l'Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile dell'Isfort, ne dà un quadro preciso quanto per noi molto deludente. Fondamentale è il raffronto sui sistemi di mobilità che corrono su ferro, i più ecosostenibili e i più rilevanti per il benessere nell'ambiente urbano. L'Italia, secondo i dati Eurostat del 2008, rispetto al 2000, ha registrato a livello urbano un leggero miglioramento nell'uso del treno (da 5,4 al 5,7% sui passeggeri/km totali), pari allo 0,3%. Un incremento che ha aggravato il distacco con gli altri partner dell'Europa centrale e settentrionale, che hanno avuto crescite maggiori: Svezia più 1,7%, Francia e Gran Bretagna più 1,5%, Austria più 1,3%, Belgio più 1,1%, Germania più 0,9, Spagna più 0,5%. Da segnalare la grande crescita nel settore della Spagna: dal 2004 al 2008 ha accresciuto gli utenti del treno del 15%. Gli spagnoli, nonostante la grave crisi economica, hanno continuato a investire in infrastrutture urbane superando di gran lunga l'Italia in questo settore e scommettendo su tali investimenti per uscire dalle difficoltà economiche (esiste, perciò, una "strategia" che guarda oltre la congiuntura negativa). Siamo anche lontanissimi da Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna per chilometri di metropolitane, così come per linee tranviarie (se si esclude Milano). In quest'ultimo caso, come nota Opmus, all'estero si sono sperimentati molti sistemi "combinati", come tram-treno, tranvie moderne o metro-tranvie, tram su gomme. In Italia siamo a tale proposito fermi o quasi. Il ministro Matteoli, come abbiamo già recentemente sottolineato (Corriere dei Trasporti, n. 12, 21 marzo 2011, ndr), in un'audizione al senato, ha affermato che "quella del trasporto pubblico locale è una vera e propria emergenza-paese. La situazione è preoccupante". Ma è un'osservazione che pare fatta dall'"esterno", dato che non si vede alcun effetto reale di tale "preoccupazione" a livello delle scelte politiche del governo, come dimostrano i tagli finanziari alle Regioni e le "confusioni" normative. Come dicevamo, si vive alla giornata, mentre ci allontaniamo dall'Europa.

Percorrenze urbane su treno in Ue. Anno 2008 (% sui passeggeri-km totali) 12,3 5,7 6,2 6,8 7,1 7,2 7,3 7,6 0 3 6 9 12 15 Italia Polonia Regno Unito Rep. Ceca Belgio Ue27 Romania Germania Svezia Danimarca Paesi Bassi Francia Austria Ungheria 8,6 9,3 9,4 9,5 10,1 11,1 Primi 12 paesi Ue più Italia

Percorrenze urbane su tram e metro. Anno 2007 (Passeggeri-km per abitante) 315 Primi 12 paesi Ue più Italia 105 115 122 135 142 150 171 189 208 227 240 0 100 200 300 400 500 600 700 800 Italia Polonia Lettonia Grecia Spagna Regno Unito Ue27 Germania Francia Ungheria Svezia Romania Austria Rep. Ceca

Quota modale del Tpl in alcune grandi aree urbane Ue Roma** Milano Napoli Torino Barcellona Berlino* Parigi Helsinki Praga Varsavia Stoccolma* Londra Amsterdam Budapest Madrid Vienna Tpl: la quota "ferro" in alcune aree metropolitane (% di viaggiatori annui su tram, metro, ferrovie suburbane) Central Hungarian Region (Budapest) Comunità di Madrid VOR Region (Vienna) Berlino e Brandeburgo * Parigi Ile-de-France Helsinki Praga Gande Stoccolma Grande Londra Roma ** Barcellona RM

Foto: Nella foto accanto, un particolare della metropolitana di Londra, la più antica del mondo e la seconda per estensione dopo quella di Shanghai. Proprio il caso di Londra è emblematico, come sottolineiamo in un'altra pagina del giornale, per capire come in Europa si ragioni in maniera diversa rispetto all'Italia: Londra investe nel Tpl, già in una situazione efficiente, per i prossimi anni 6,2 miliardi di euro