

Eurispes: "Tpl a rischio default", Trasporti: rischio default per la mobilità in Italia

La mobilità in Italia è a rischio default: città congestionate, scarsi investimenti sul trasporto pubblico locale, una rete di metropolitane lontana dalla media europea – la sola città di Madrid con i suoi 230 km di metropolitana supera l'intera rete di metropolitane del nostro Paese – e una rete ferroviaria che conta in Europa 8 treni km per abitante, contro i 5 treni italiani. È un ritardo strutturale significativo, al quale la politica deve dare risposte anche in vista delle prossime elezioni.

L'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti pubblica una lettera aperta nella quale sottolinea come le risposte della politica alle urgenze dei cittadini, specialmente nelle grandi aree metropolitane, siano del tutto insufficienti.

Questi i contenuti della lettera sulla mobilità italiana:

Tra tagli al Trasporto Pubblico Locale, l'aumento delle tariffe e la crisi economica che costringe sempre più persone a lasciare la macchina in garage, il sistema della mobilità in Italia nei prossimi mesi rischia il default.

Secondo i più recenti dati dell'Eurispes ben il 52,2% dei cittadini per far fronte alla crisi ha ridotto, nel corso dell'ultimo anno, le spese per il carburante utilizzando in misura sempre maggiore i mezzi pubblici.

Una situazione al limite della sostenibilità, specialmente nelle grandi aree metropolitane con gravi disservizi soprattutto a Milano, Roma e Napoli.

E non è solo colpa della crisi. Sono 3 milioni i pendolari che ogni giorno per i loro spostamenti usano i treni e i mezzi pubblici; eppure, la politica nazionale dei trasporti e della mobilità in generale continua a scommettere sulla strada.

Secondo quanto emerge da un recente studio di Legambiente, negli ultimi dieci anni il 71% dei finanziamenti della Legge Obiettivo sono stati destinati per le strade e autostrade, il 15% per le ferrovie e solo il restante 14% per le reti metropolitane.

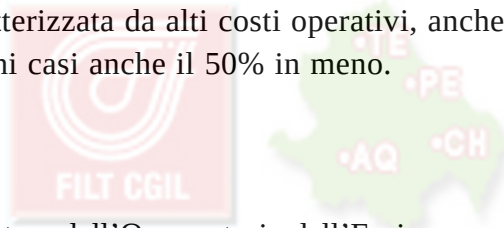
Decenni di politiche sbagliate che la crisi economica sta mostrando in tutta la loro gravità. Nel confronto

europeo l'Italia mostra deficit strutturali significativi. Con ritardi pesanti proprio nel comparto ferroviario: mentre in Europa mediamente ci sono 8 treni km per ciascun abitante, in Italia si scende a 5.

Ma lo spread infrastrutturale aumenta soprattutto nelle grandi città. Se, mediamente, le altre metropoli europee possono disporre di circa 54 chilometri di rete metropolitana, in Italia la media crolla a soli 20 km. Perfino la Spagna batte l'Italia 1 a 0: la sola città di Madrid con i suoi 230 km di metropolitana supera l'intera rete di metropolitane del nostro Paese.

Il trasporto di viaggiatori e merci è in crescita ovunque nel mondo, al punto che l'International Transport Forum (OECD) prevede un aumento del traffico globale, tra il 2000 e il 2050, fino a tre/quattro volte. E il grosso dei traffici continuerà ad interessare la rete urbana delle grandi città del mondo. Tra tutti gli indicatori del sistema dei trasporti, lo studio realizzato dalla Fondazione Caracciolo dell'Acì, stima, per la sola congestione da traffico cittadino, un costo pari all'1% del Pil nelle economie avanzate.

Una situazione al limite del collasso aggravata anche dal problema tutto italiano delle municipalizzate e della loro cattiva gestione, caratterizzata da alti costi operativi, anche il 30% in più rispetto alla media europea, e basse tariffe, in alcuni casi anche il 50% in meno.



Secondo l'Ing. Carlo Tosti, Direttore dell'Osservatorio dell'Eurispes:

«Il sistema dei trasporti per una nazione, può essere paragonato al sistema circolatorio del corpo umano. Se in alcune aree il sangue smette di circolare la parte va in necrosi. Questo è quanto sta accadendo nelle aree urbane e sub-urbane del nostro Paese.

Quindi, vista anche l'attuale situazione economica, elaboriamo pure progetti grandiosi per i prossimi decenni, ma interveniamo subito nelle aree a maggior densità di traffico che interessano ogni giorno la vita della quasi totalità della popolazione attiva.

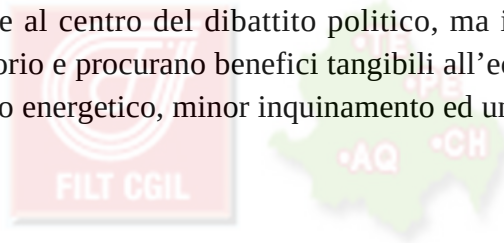
Prestiamo attenzione al trasporto regionale e urbano – sottolinea Tosti – che riguarda il pendolarismo, il trasporto scolastico, la mobilità delle categorie più deboli (anziani e disabili) e la distribuzione delle merci.

È un tema fondamentale per l'economia del Paese, in termini di ore lavorative perdute, consumi di carburante, inquinamento e, in sostanza, di miglioramento dell'indice di qualità della vita dei cittadini.

Affrontare questo tipo di problemi richiede, in termini d'investimenti, miglioramenti ed aggiornamenti delle infrastrutture dei mezzi disponibili, ed in termini organizzativi una rivisitazione dei contratti di servizio con gli operatori interessati affinché siano attuate una più efficiente organizzazione del trasporto locale ed una più razionale utilizzazione dei mezzi e delle infrastrutture disponibili, facendo più ampio ricorso alle tecnologie informatiche (infomobilità).

In questo scenario vanno poi inquadrati ed analizzati altre componenti quali: parcheggi cittadini e parcheggi di scambio, organizzazione del trasporto scolastico in maniera globale, mobilità per le categorie più deboli, viabilità cittadina (con reti semaforiche intelligenti, metropolitane leggere, ecc.), flussi turistici e ingresso/uscita delle merci e distribuzione all'interno dell'area urbana.

Come si può intuire, si richiedono investimenti migliorativi mirati non paragonabili, per entità, ai grandi interventi infrastrutturali sempre al centro del dibattito politico, ma interventi molto più modesti che, tuttavia, portano lavoro sul territorio e procurano benefici tangibili all'economia locale in termini di ore di lavoro recuperate, minor consumo energetico, minor inquinamento ed un miglioramento della qualità della vita.



A tre giorni dal voto – conclude il Direttore dell'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti dell'Eurispes – le risposte della politica alle urgenze di milioni di cittadini, che quotidianamente sono costretti ad utilizzare il trasporto pubblico locale o i mezzi privati per i loro spostamenti restano ancora insufficienti soprattutto per le grandi aree metropolitane. Non solo, un settore che rappresenta il terzo asset del Paese in termini di incidenza sul Pil continua ad essere mortificato».