

Mobilità e trasporti: l'Italia non tiene il passo dell'Europa

“L'Italia non riesce a tenere il passo dell'Europa: lo dicono i numeri della mobilità nelle grandi aree”. Lo ha dichiarato il presidente dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani, commentando i dati sulla mobilità nei capoluoghi di regione, presentati oggi dalla Fondazione “Filippo Caracciolo” al Forum Internazionale delle Polizie Locali, organizzato dall'ACI

Confrontando parco circolante, incidenti stradali, mobilità sostenibile, ambiente ed energia, trasporto pubblico, infrastrutture, dotazioni delle Polizie locali, sanzioni e destinazione dei proventi delle multe nelle varie città, e proiettandoli nello scenario internazionale, la Fondazione Filippo Caracciolo ha evidenziato le tante differenze nei sistemi di circolazione a livello urbano che generano anche uno squilibrio sociale ed economico a danno dei cittadini.

L'analisi delle dotazioni delle Polizie Locali, ad esempio, mostra l'inadeguatezza degli strumenti che dovrebbero consentire alle Forze dell'Ordine l'efficace presidio sulle strade: Ancona è la città con più autovelox (57 ogni 1000 vigili urbani), mentre Napoli e Milano chiudono la graduatoria nazionale con 10 e 20 dispositivi ogni 1000 operatori; Aosta contrasta meglio la guida in stato di ebbrezza con 60 etilometri ogni 1000 operatori di polizia locale, mentre a Palermo se ne contano 10 (Milano e Napoli ne hanno solo 20); l'opacimetro, fondamentale nella misurazione delle emissioni inquinanti dei veicoli, è pressoché sconosciuto visto che le polizie locali di Bari, Cagliari e Venezia ne hanno 4 per 1000 operatori, Milano e Genova 2, Palermo 1 e tutte le altre nessuno.

Milano è la città con più vigili (25 ogni 10.000 abitanti), seguita da Roma (24) e Firenze (23), ma i controlli sono più difficoltosi a Catanzaro (7 operatori ogni 10.000 abitanti) e Perugia (8).

La tecnologia aiuta la mobilità rendendola più sicura, efficiente e sostenibile, ma non tutti riescono a sfruttarla. I semafori intelligenti, in grado di regolare la circolazione in base ai flussi di traffico favorendo l'onda verde, sono ancora poco diffusi in troppe città: a Potenza non ce ne sono, a Napoli sono attivi solo 7 impianti di questo tipo, a Perugia 38; molto meglio a Firenze (237), Bologna (238) Torino (326) e Milano (689).

Le differenze in termini infrastrutturali sono evidenti soprattutto rispetto all'Europa: tutte le città italiane messe insieme hanno una linea metropolitana inferiore ai 191 km di Copenaghen, il cui ultimo prolungamento risale al 2007; la velocità commerciale dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale a Napoli è di appena 12 km/h (ultima nella classifica UE) contro i 16 di Roma e Atene, 17 di Milano e Parigi, 18 di Potenza e Londra, i 19 di Berlino e i 21 km di Madrid, Varsavia e Copenaghen.

In testa alla graduatoria Venezia, Perugia e Trento con 22 km/h, superati solo da Helsinki dove bus e tram sfrecciano a una media di 26 km/h.

Proprio il TPL merita un approfondimento: esaminando l'incidenza dei ricavi da biglietti sul totale dei costi delle aziende di trasporto pubblico su gomma, la media del Bel Paese si ferma al 30% mentre il Regno Unito arriva all'84%, la Germania al 60% e la Svezia al 55%.

Una legge italiana del 1997 impone che a livello locale gli introiti dei biglietti coprano almeno il 35% delle spese complessive per il TPL, ma solo 5 dei 20 capoluoghi di regione riescono a rispettare questo parametro (Milano, Firenze, Bologna, Ancona e Perugia): Napoli si ferma al 17%, Palermo all'11% e Potenza addirittura al 2%.

“Lo studio – dichiara Ennio Cascetta, presidente del comitato scientifico della Fondazione Caracciolo – copre un vuoto informativo su un tema centrale per la competitività del Paese, che è quello della mobilità delle aree urbane. I dati si commentano da soli e mostrano un'Italia divisa e in forte ritardo rispetto all'Europa.

Mi auguro che queste statistiche possano stimolare una seria riflessione sulle priorità della politica dei trasporti, che dovrebbe concentrare risorse e volontà istituzionale per garantire una mobilità sostenibile nelle nostre città”.

