

## Traffico e ordinanze anti-smog, la posizione di Asstra

Dopo i blocchi del traffico e le emergenze smog delle ultime due settimane, interviene sul tema di Massimo Roncucci, presidente di Asstra. "E' il momento di attivare immediatamente il Fondo nazionale per rinnovare la flotta degli autobus e di fare tesoro delle esperienze positive di regolazione del traffico"

A fine dicembre i blocchi del traffico a Roma e Milano, da febbraio il blocco degli euro zero a Genova, situazioni analoghe in tutta Italia. Massimo Roncucci, il presidente di Asstra, l'associazione più rappresentativa del trasporto pubblico locale del paese, è tornato parlare di emergenza ambientale e centralità del trasporto pubblico.

"I Comuni in questi giorni stanno facendo quello che possono, ma non sarà mai né abbastanza né all'altezza degli enormi problemi di inquinamento e di mobilità da affrontare, perché per risolverli alla radice bisogna uscire dal circolo vizioso degli interventi emergenziali e puntare allo sviluppo del sistema dei trasporti pubblici locali. La storia del nostro settore, è, al contrario, segnata da interventi episodici, disorganici e di corto raggio. Esattamente il contrario di quello di cui c'è bisogno.

"E' il momento di attivare immediatamente il Fondo nazionale per rinnovare la flotta degli autobus e di fare tesoro delle esperienze positive di regolazione del traffico che alcuni Comuni, come Milano, hanno adottato in modo sistemico prima dell'emergenza, col risultato di aumentare i passeggeri trasportati e ridurre strutturalmente il volume di traffico privato nell'area urbana".

La mancanza di politiche di sviluppo organiche e di lungo respiro a favore del trasporto pubblico nel nostro paese è testimoniato da una serie di dati come mostra uno studio Asstra/Uitp: l'Italia si caratterizza ancora per uno dei tassi di motorizzazione più alti del continente: 608 vetture ogni 1000 abitanti nel nostro paese, contro 505 in Francia; 543 in Germania; 476 in Spagna e 468 nel regno Unito. La quota di mobilità soddisfatta con modalità ferroviaria, metropolitana e tramviaria è ben inferiore rispetto alla media europea: 35% in Italia; 66% in Francia; 64% in Germania; 36% in Spagna e 64% nel Regno Unito.

Il rapporto gomma/ferro espresso in termini di passeggeri km è tra i più bassi in Europa; La dotazione di infrastrutture ferroviarie suburbane e metropolitane si caratterizza per un evidente gap rispetto ai principali paesi europei; Le linee metropolitane in Italia sono 14 contro una media europea, esclusa l'Italia di 30 linee metro; l'estensione chilometrica delle metropolitane in Italia è pari a 218,5 km, la media Ue è di 526,2 km. Per quanto riguarda le immatricolazioni di autobus e l'età media dei mezzi le distanze con l'Europa sono abissali: 12,2 anni per i bus italiani contro la media europea di 7 anni.

“Per dare risposte strutturali alla piaga ambientale, ma non solo, ci aspettiamo di vedere segni concreti della politica per rafforzare il trasporto pubblico, con scelte chiare e coerenti che vadano nella direzione di un vero processo di cambiamento per sviluppare questo settore. Da parte nostra, abbiamo dimostrato di essere pronti al cambiamento e di voler fare appieno il nostro ruolo di rappresentanti di imprese” Aggiunge Roncucci riferendosi alla recentissima conclusione della vertenza per rinnovare il contratto ai 116 mila addetti del settore, unica vertenza nella storia del settore durata sette anni e conclusa senza aiuti esterni a copertura dei costi del ccnl.

“Ora aspettiamo di aprire col Governo e le Istituzioni, conclude Roncucci, una fase nuova che metta al centro il trasporto pubblico come scelta strategica del paese, per costruire un sistema di mobilità efficiente che abbia al centro il cittadino/cliente, il suo diritto alla mobilità ed alla salute. La soluzione infatti non è la gratuità del trasporto pubblico ma arrivare ad offrire alla gente una alternativa di trasporto veramente concorrenziale rispetto all’auto privata”.

