
Trasporti pubblici. Oltre l'emergenza

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

Sbloccati i finanziamenti per trasferire fondi agli enti locali. Ma l'intero settore va ripensato. Sui primi dati dal Rapporto Pendolaria di Legambiente

Il numero di auto per abitante a Roma mette una certa impressione (76 su 100), soprattutto se lo paragoniamo con quello di una grande capitale europea come Londra (36 su 100). A New York la proporzione è ancora più ridotta (20 su 100). Solo San Francisco (64) e Los Angeles (57) si avvicinano al record italiano.

Il miracolo giornaliero di queste città consiste nel fatto che la gran parte dei veicoli rimane ferma nei parcheggi o percorre brevi tratti di strada, altrimenti assisteremo a scenari apocalittici di un caos senza fine. Ma una silenziosa apocalisse si consuma ogni giorno sulla salute della popolazione costretta a respirare sostanze nocive come le polveri sottili e l'ossido di azoto la cui quantità elevata è dovuta, almeno per il 60 per cento, alle emissioni della circolazione stradale.

«Usa il cervello?»

Nonostante forti dosi di assuefazione morale, sorgono nelle città comitati spontanei di genitori antismog che prendono atto dei malesseri manifestati dai loro bambini e chiedono ai sindaci, come fanno ad esempio quelli di Torino, «di intervenire con provvedimenti radicali vista la grave emergenza sanitaria in cui si trovano gli abitanti di quella che, stando ai dati, risulterebbe la città attualmente più inquinata d'Italia». Il comune sabauda ha investito in una campagna pubblicitaria che invita a non prendere l'auto («usa il cervello» è lo slogan) e fa un certo effetto questo suggerimento che proviene dalla città simbolo della Fiat, la multinazionale proiettata a raggiungere il record dei 6 milioni di auto l'anno da vendere nel mondo per poter resistere nel mercato competitivo.

Come molti osservatori e studiosi hanno spiegato da tempo, la situazione attuale parte da molto lontano ed è il frutto di precise scelte industriali come l'incentivazione della produzione e acquisto delle automobili che ha chiesto di investire, di conseguenza, più sull'asfalto che sulle linee ferroviarie.

Basta prendere, come fa il rapporto Pendolaria di Legambiente, i dati dal 2002 al 2011 del Ministero delle infrastrutture e trasporti per registrare come anche in questo recente periodo non c'è proprio partita: quasi 60 miliardi di euro sono i finanziamenti statali assicurati per strade e autostrade contro i 10 miliardi per le ferrovie e i 13 per le metropolitane. Questo è il dato concreto da cui occorre partire perché gli investimenti sulla rete ferroviaria sono destinati a rimanere pubblici e perciò sostenuti dalla

collettività. Non è un settore cedibile ai privati perché non è conveniente. Ci avevano provato nel 1996 nella Gran Bretagna delle grandi privatizzazioni, ma il fallimento è stato assicurato in pochi anni e cioè fino allo scarno comunicato dell'ottobre 2001 con cui si informava che «il ministro Stephen Byers ha chiesto all'Alta Corte di porre Railtrack in amministrazione controllata».

Risorse limitate e opere necessarie

In quel caso lo Stato si accollò oltre 4 miliardi di sterline di debiti del gruppo, ma soprattutto fu chiamato a rifinanziare i lavori urgenti rimasti in sospeso per ripristinare l'affidabilità e la sicurezza dei binari, tra l'altro di gran lunga ridotti di numero per la chiusura di molte linee definite "minori" e considerate, perciò, antieconomiche. Per avere un'idea si può ricordare come nel 1900 esistevano, nel Regno Unito, 100 mila chilometri di ferrovie contro i 18 mila chilometri del 2001.

Sono questi alcuni dati essenziali da tener presente nel momento in cui il governo Monti, avviato alla fase due, che prenderà corpo ad inizio 2012, è chiamato a decidere le opere da assicurare con priorità ma con risorse finanziarie sempre più limitate. Tra i primi provvedimenti c'è già stato un primo accordo tra Stato e Regioni per sbloccare il finanziamento di un miliardo e 700 milioni di euro destinati ai bus e treni locali. Una boccata di ossigeno per coprire alcuni buchi di bilancio che permette, come ha fatto notare l'assessore alla mobilità del comune di Roma, di evitare, per il momento, di mettere in discussione «l'esistenza stessa dell'azienda del trasporto pubblico della nostra città».

Ma per uscire dall'emergenza occorre, evidentemente, una prospettiva e una strategia strutturale diversa.