

SECONDO FEDERMOBILITÀ MANCA UN MILIARDO DI EURO PER POTENZIARE IL SERVIZIO DI BUS E TRENI

E il trasporto pubblico resta senza risorse

IN MANCANZA DI ALTERNATIVE, I
CITTADINI SCELGONO LA PROPRIA
AUTO. CON ALTI COSTI AMBIENTALI.

Hai voglia a cambiare caldaie e mammitte catalitiche. Finché la gente continuerà a spostarsi in auto, le città italiane saranno oppresse dallo smog e le centraline per il rilevamento delle polveri sottili continueranno a impazzire. Esperti e ambientalisti tutti d'accordo su questo punto. Gli amministratori pure. Il governo è concorde. Ma quando si tratta di stanziare denaro, le risorse, chissà, come mai, finiscono sempre altrove. E gli italiani che continuano a muoversi con le proprie automobili sono il 65% mentre,

solo il 15% dei cittadini sceglie i mezzi pubblici. E aumentano: nel 2009 l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (Isfort) ha registrato un ritorno al mezzo privato, un calo di chi si sposta a piedi o in bici, e anche di chi sceglie il bus il tram. Secondo l'Osservatorio sulla mobilità sostenibile la ragione di ciò sta soprattutto nelle carenze del trasporto pubblico, che in molti casi rendono addirittura obbligatorio l'uso dell'auto. Tutto ciò mentre gli addetti ai lavori "arrancano", e gli investimenti languono. Oggi le risorse complessive a sostegno del trasporto pubblico ammontano a 7,7 miliardi l'anno (poco più di 5 miliardi al trasporto pubblico locale, 850 milioni per quello ferroviario, un miliardo e 700 milioni destinati a Trenitalia per il servizio nazionale), ma secondo uno studio redatto da Federmobilità servirebbe 1 miliardo in più per gli investimenti necessari. Ironia della sorte, il settore lamen-

ta anche un **diminuzione** delle risorse, negli ultimi periodi, per la gestione del servizio ordinario. Parte del denaro che serve a sostenere i costi ordinari, arriva infatti da risorse regionali direttamente prelevate dalle **accise** su benzina e gasolio. E questo meccanismo, con il calare del prezzo del gasolio registrato lo scorso anno, ha fatto sì che le entrate diminuissero. "Una fiscalità stupida", la definisce **Alfredo Peri**, presidente di Federmobilità e **assessore** ai Trasporti dell'Emilia-Romagna, "perché al calare del consumo del gasolio e della circolazione delle auto, cosa che tutti si auspicano, cala la dotazione finanziaria per il trasporto pubblico".

COSTI IN AUMENTO

Il *cahier de doléances* non finisce qui. Anche Asstra, l'Associazione delle aziende per il trasporto pubblico locale, denuncia problemi analoghi: "Le risorse desti-

nate al comparto non sono state adeguate al tasso d'inflazione, e non sono oggi sufficienti per la copertura dei costi sostenuti dalle aziende". Cioè, spiega **Marcello Panettoni**, presidente dell'associazione, "il settore si trova in difficoltà nel garantire l'esercizio normale del servizio". I ricavi, in effetti, sono cresciuti dal 2002 al 2007 del 14% e sono saliti del 7,5% le compensazioni in arrivo dalle Regioni. Ma solo i costi di gasolio e gli nello stesso periodo sono lievitati, rispettivamente, del 63 e del 32%. Per non parlare degli investimenti: "Per portare l'età media dei mezzi di trasporto, che è di circa 8 anni, ai livelli europei occorrerebbe acquistare 26mila nuovi mezzi", dice Panettoni. Secondo i calcoli di Asstra, sarebbe necessario un contributo di 6,5 miliardi di euro dallo Stato. Ma nel 2008 il governo ha deciso di stanziare per questo scopo una cifra di 110 milioni anno per quattro anni. Decisamente, i conti non tornano. ●