

## **CONTRORDINE: MEGLIO IL TUNNEL DEI MEZZI PUBBLICI** - F.Ramella - La voce.info - 4-05-10

*Il trasporto collettivo risulta competitivo rispetto a quello individuale solo per gli spostamenti diretti verso le zone centrali delle maggiori aree urbane. Ha senso allora investire ingenti risorse pubbliche per convincere un ristretto numero di automobilisti a salire sui mezzi pubblici? Forse sarebbe preferibile realizzare infrastrutture stradali sotterranee a pedaggio. Una soluzione più sostenibile in termini di finanza pubblica, vantaggiosa anche per l'ambiente.*

Negli scorsi giorni l'Osservatorio "Audimob" dell'Isfort ha pubblicato il "Rapporto su stili e comportamenti di mobilità degli italiani". La ricerca sintetizza i risultati di dieci anni di indagini ed evidenzia una crescita complessiva della **domanda di trasporto**, espressa in termini di passeggeri-km, tra il 2000 e il 2009 pari al 17,8 per cento. Rimane pressoché invariato il numero di spostamenti per persona (tre al giorno) mentre cresce la distanza media di spostamento, da 9,6 a 11,4 km, con un più 18,8 per cento. Aumenta, ma in misura più contenuta, il tempo medio di spostamento, che passa da 19 a 21 minuti. Ci si sposta dunque più rapidamente oggi rispetto a dieci anni fa: la velocità media passa da 30 a 32 km/h. In parallelo, si registra un'ulteriore riduzione della quota degli spostamenti effettuati a piedi e con i **mezzi collettivi** e prosegue la crescita della domanda soddisfatta dall'auto che, nel 2009, è risultata di poco inferiore al 75 per cento, cinque punti in più rispetto a inizio secolo. Sembrano quindi non aver raggiunto l'obiettivo auspicato le politiche di riequilibrio modale che trovano un generale consenso in entrambi gli schieramenti politici. Ma quali sono le ragioni del fallimento? È perché agli innumerevoli proclami sulla mobilità sostenibile non ha fatto seguito un impegno corrispondente in termini di potenziamento dell'offerta di infrastrutture e di servizi di trasporto collettivo?

### **VINCE SEMPRE L'AUTO**

Per rispondere all'interrogativo può essere utile confrontare i dati relativi alla ripartizione modale in Italia con quelli di **Germania e Francia**, paesi che presentano un livello di offerta di trasporti pubblici superiore a quello dell'Italia sia in termini quantitativi che qualitativi. Ebbene, stando ai dati forniti dalla Commissione Europea che si riferiscono ai soli spostamenti motorizzati, nel 2007 la quota di domanda soddisfatta dall'auto è stata pari all'81,8 per cento in Italia, all'83,9 per cento in Francia e all'84,4 per cento in Germania.

In Italia è più elevata la percentuale di spostamenti su autobus e pullman: probabilmente, la differenza è dovuta a una maggiore concorrenza tra i servizi automobilistici e ferroviari a lunga percorrenza, considerato che la legislazione francese vieta l'istituzione di linee automobilistiche parallele alle ferrovie. In Francia e Germania la domanda soddisfatta dagli impianti fissi in ambito urbano risulta doppia rispetto a quella italiana: 1,5 contro 0,7 per cento.

**Tabella 1 - Ripartizione modale del trasporto passeggeri terrestri in Germania, Francia e Italia - anno 2007**

	Auto	Bus e pullman	Treno	Tram e metropolitana	Trasporti collettivi
Germania	84,4%	6,4%	7,7%	1,5%	15,6%
Francia	83,9%	5,4%	9,3%	1,5%	16,2%
Italia	81,8%	11,8%	5,6%	0,7%	18,1%

Fonte: elaborazione su dati European Commission, EU Energy and Transport in Figures 2009, p. 119

D'altra parte, nella stessa **Svizzera**, paese europeo con il miglior sistema di trasporto pubblico di breve e lunga percorrenza, la quota modale dell'auto è di soli tre punti inferiore a quella italiana.

## L'ILLUSIONE DEL RIEQUILIBRIO MODALE

I dati sembrano evidenziare come i risultati che possono essere conseguiti con il miglioramento dell'offerta di **trasporti collettivi** siano molto modesti e tali da non mutare significativamente l'evoluzione di lungo periodo dell'impatto ambientale della mobilità.

Di questa realtà erano consapevoli gli estensori del Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001 che prevedeva come "massimo riequilibrio modale possibile", in presenza di "notevoli interventi infrastrutturali e organizzativi", una riduzione della quota del trasporto passeggeri su strada dal 1998 al 2010 pari all'1,6 per cento. Nello stesso documento si precisava prudentemente che tali "previsioni di riequilibrio modale vanno considerate come uno strumento per l'individuazione delle priorità di intervento infrastrutturale e non necessariamente come dei futuri possibili".

L'illusione del riequilibrio modale è resa evidente anche dalle ricadute di due tra i maggiori investimenti in infrastrutture di trasporto collettivo realizzate in Italia negli ultimi anni. Si tratta della **metropolitana di Torino** e della linea alta velocità da Roma a Napoli. A Torino, la mobilità individuale nell'area metropolitana è stata ridotta di circa l'1,5 per cento. Nel caso della nuova linea ferroviaria, si è registrata una contrazione del numero di spostamenti in auto tra le due città pari all'1 per cento: 2,76 milioni nel 2005 e 2,74 milioni nel 2007. L'Av ha prodotto un aumento rilevante della domanda soddisfatta dal treno (da 2,67 milioni a 3,29 milioni di passeggeri) con conseguente crescita complessiva di emissioni e consumi energetici. **(1)**

Pur migliorandone le prestazioni, il trasporto collettivo può risultare competitivo rispetto a quello individuale solo per un segmento della mobilità: gli spostamenti diretti verso le zone centrali delle maggiori aree urbane. Per gli altri viaggi, che rappresentano una quota crescente della domanda complessiva, il divario in termini di prestazioni con il trasporto individuale non appare colmabile, quale che sia il livello di spesa pubblica per il settore.

Gli investimenti pubblici per il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo, interamente a carico della collettività, vanno prevalentemente a vantaggio di coloro che se ne servono, di chi, ad esempio, può spostarsi assai più velocemente in metropolitana invece che su bus. Certo, in ambito urbano vi sono benefici anche in termini di riduzione della congestione. Ma è la politica più efficace per il miglioramento della mobilità individuale? Investire ingenti risorse pubbliche per "convincere" un piccolo numero di automobilisti a salire sui mezzi pubblici? Non sarebbe preferibile adottare una soluzione più diretta con la realizzazione di **infrastrutture stradali sotterranee** a pedaggio? La seconda opzione avrebbe il vantaggio di essere più sostenibile in termini di finanza pubblica. In primo luogo perché non verrebbero a mancare gli **introiti fiscali** correlati all'uso dell'auto. Inoltre, la realizzazione di impianti fissi è generalmente a carico della collettività e, nelle condizioni attuali di basse tariffe ed elevati costi di costruzione e gestione, genera un incremento della spesa pubblica. Nel caso della realizzazione di tunnel stradali, invece, i **pedaggi** potrebbero consentire, con elevati flussi di traffico e basse velocità di spostamento in superficie, di coprire i costi di gestione e di ripagare quantomeno parzialmente l'investimento. A Oslo, un tunnel che attraversa la città è stato ripagato con i pedaggi riscossi per accedere all'area urbana nell'arco di poco più di un decennio. A Parigi è stata da poco aperta al traffico una "metrostrada" interamente finanziata con capitali privati. È attualmente in fase di progettazione un tunnel stradale che attraversa la città di Milano da nord-ovest a sud-est.

Con la realizzazione di infrastrutture stradali sotterranee si avrebbero anche benefici ancillari in termini **ambientali**: un aumento della velocità media di spostamento determina infatti una riduzione dei consumi unitari e delle emissioni. Più velocità, meno inquinamento e meno tasse. Un'alternativa win-win-win (per gli automobilisti, l'ambiente e la vivibilità urbana e per i contribuenti) che, forse, merita di essere presa in esame più attentamente di quanto non sia accaduto finora.

**(1)** Sebbene inferiore a quella che si sarebbe avuta se gli spostamenti aggiuntivi fossero stati effettuati in auto.