

P Libro Bianco | Disservizi | Tariffe

L'Italia non rinuncia all'auto

Siamo gli ultimi per uso di servizi pubblici e forme di mobilità in sharing

di **Elena Comelli**

● Sergio Marchionne può stare tranquillo, l'Italia è ancora ben distante dal picco dell'auto. Contrariamente al resto del mondo industrializzato, l'auto privata resta il mezzo di trasporto più usato: il 30% dei cittadini che si spostano la utilizza sempre e il 33% spesso.

Per contro, il 46% non usa mai i mezzi pubblici urbani, il 43% non va mai in treno e il 35% non si sposta mai in bicicletta, in base al Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes, presentato a Citytech. Eppure, o forse proprio per questo, dei 10 morti al giorno per incidenti sulle strade italiane, uno è un ciclista.

Per ora nel Belpaese non decolla nemmeno la sharing economy: oltre il 90% dei cittadini non ha mai usato il car sharing né il bike sharing. Non a caso, il tasso di motorizzazione della Penisola, con 61 auto per 100 abitanti, è il più alto d'Europa, superiore alla media Ue (51), ma anche al dato tedesco (52), britannico (50) e francese (48). Crescono, infatti, gli ingorghi: nella classifica europea delle città più congestionate, Milano e Roma si collocano tra le prime dieci.

D'altro canto l'inefficienza energetica ed economica del trasporto privato è andata aumentando in questi anni, soprattutto in ragione dell'incremento del prezzo del greggio. Il costo per energia e carburanti pesa per il 38% sul valore del trasporto privato, per il 18%, 20% e 21% rispettivamente nel trasporto collettivo a breve raggio, a lungo raggio e nel trasporto merci.

In Italia tra manutenzione, assicurazione, parcheggi, pedaggi autostradali, un'automobile di media cilindrata costa a chi la possiede oltre 4.500 euro l'anno, spesa che ha un'incidenza sul reddito medio netto delle famiglie italiane quantificabile tra il 12% e il 25%, a seconda che si posseggano una o due auto, cioè 17 volte in più rispetto al costo del trasporto pubblico.

Per non parlare degli incidenti, che nel 2012 hanno causato 3.653 morti, ma in prospettiva sono destinati ad aumentare, anziché diminuire com'è stato nell'ultimo decennio: nel 2040 saranno 4.086, se non s'interrà con misure appropriate, in base alle stime presentate a Citytech dalla Fondazione Unipolis.

Ma se gli italiani non mollano l'auto nemmeno di fronte a danni di questa portata, un motivo ci dev'essere. Al primo posto, in base ai dati Eurispes, i disservizi: il 62% degli utenti si lamenta del mancato rispetto degli orari del trasporto pubblico e il 66% dell'eccessivo affollamento. Un'impressione che trova riscontro anche nei dati oggettivi, considerando che

in Italia i chilometri di metropolitana disponibili sono complessivamente inferiori alla sola rete della città di Madrid.

All'infrastrutturazione deficitaria si accompagna, perfino nei casi più virtuosi come Milano, una scarsa penetrazione delle nuove tecnologie. Manca, ad esempio, l'integrazione dei sistemi di tariffazione, che garantiscano la possibilità di accedere a servizi diversificati, offerti da diversi operatori, nella forma più semplice e trasparente, tramite una tessera di viaggio unica, come accade a Londra con la Oyster Card o a Parigi con il Pass Navigo. «Esistono in Italia alcune esperienze di tariffazione integrata – si legge nel Libro Bianco – ma esse non possono ancora considerarsi sufficientemente compiute».

Unica soluzione, il riallineamento del tasso di motorizzazione italiano ai livelli medi europei: «In base alle nostre stime, ciò consentirebbe di ridurre di 2,2 miliardi di euro i costi da congestione, di 5,7 miliardi di euro quelli da incidentalità e di circa 3,1 miliardi quelli da inquinamento». Sembra facile...

@elencomelli

I sindaci devono fare i conti ogni giorno con i problemi reali, non possono permettersi di essere ideologici. Devono rispondere alle esigenze del territorio. È per questo che Ben Barber (nella foto) è convinto che sia questa la strada per una governance verso la sostenibilità

