



Mezzi pubblici e una nuova idea di mobilità urbana appetibile

L'intervento

Roberto Morassut

Nelle prossime settimane il Parlamento discuterà la Legge di Bilancio ma già dai primi indirizzi offerti dal Governo all'interno della Nodef, emerge la totale assenza di iniziative per fronteggiare la grave crisi che da almeno tre anni si è abbattuta sull'intero sistema del trasporto pubblico locale del Paese. Le aziende di trasporto delle grandi città – in particolare Roma e Milano, ma non solo – soffrono pesantemente gli effetti della pandemia e della crisi energetica con alti costi e minori ricavi. Ma la crisi è complessiva e sta determinando una secca riduzione del diritto alla mobilità nelle città e nelle province, aggravando le già difficili condizioni del pendolarismo. Le scelte complessive del Governo di muovono peraltro nella direzione opposta a quella di una seria azione per la decarbonizzazione e per politiche urbane nelle quali la mobilità sia finalmente sganciata dalla dittatura del mezzo privato. Ne è chiara testimonianza il nuovo Codice della Strada che il ministro Salvini si appresta a presentare. Un apparato di norme che affronta il grave tema della sicurezza stradale con un aumento di pene e sanzioni, in alcuni casi inutili, lasciando scoperte le principali cause di omicidi e ferimenti che risiedono nell'eccesso di velocità e nella guida distratta. I limiti di velocità vengono invece addirittura aumentati in onore al falso mito della rapidità, confusa come efficienza. C'è invece bisogno di una nuova idea di città e di mobilità che metta al centro il trasporto pubblico locale, la sua efficienza e modernità, la decarbonizzazione dei vettori pubblici e privati, la riduzione della dittatura del mezzo privato, aprendo maggiori spazi al trasporto pubblico, alla ciclabilità e alla pedonalità. I dati statistici della crisi del trasporto pubblico locale sono impietosi e ci sono forniti dalle audizioni delle imprese del Tpl, di Agens, di Anav e di Asstra che si stanno svolgendo presso la IX Commissione Trasporti della Camera in margine alla discussione sulla Risoluzione sulla situazione del Tpl presentata dal Partito Democratico. Dal 2020 le circa 900 aziende esistenti in Italia, che operano per un volume annuo di 11 miliardi fatturato, trasportano 5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi e mezzo di corse-Km ed impiegano 114.000 addetti, hanno

perduto circa il 40% dell'utenza. Nel corso del 2023, che ormai volge alla fine, non sono stati recuperati ancora i livelli dei ricavi precedenti alla pandemia. La perdita complessiva di ricavi è stata calcolata per 4 miliardi di euro. Se a questo grave colpo aggiungiamo il peso della crisi energetica derivante dai maggiori costi per metano, gasolio ed energia elettrica arriviamo a calcolare un peso per le aziende di ulteriori 2 miliardi di euro. Solo in parte questi numeri sono stati compensati negli anni passati grazie agli interventi del Governo Draghi. Nuove esigenze si aggiungono per immaginare un sistema di trasporto pubblico efficiente e riguardano i rinnovi contrattuali della categoria degli autoferrottranvieri e gli investimenti in nuovi mezzi e infrastrutture logistiche. Questa grave crisi mette a rischio il diritto alla mobilità delle fasce sociali più deboli, dei soggetti fragili e di milioni di lavoratori producendo un danno di sistema all'efficienza del Paese. Tutto questo non sembra riguardare però l'interesse di questo Governo che nell'ultimo "Decreto Asset" ha ritenuto di non intervenire sulla necessità di reperire nuove risorse per il trasporto pubblico locale e non lo farà nemmeno in Legge di Bilancio. Nel "Decreto asset" si sono introdotte solo alcune inutili norme sui criteri di riparto del Fondo nazionale Trasporti da parte delle Regioni. Occorre invece investire da subito la rotta. Sia per quello che riguarda le risorse destinate al trasporto sia in termini di spesa corrente che di investimenti – per almeno 1 miliardo all'anno per i prossimi tre anni, sia per quello che riguarda le norme del nuovo Codice della Strada. Le due questioni infatti si intrecciano e confluiscono nel grande tema del diritto alla mobilità e di una nuova idea di città. Anche per questo nelle settimane passate abbiamo presentato come Partito Democratico e insieme a tutti i gruppi di opposizione, raccogliendo l'impulso di numerose realtà associative e ambientaliste del territorio e l'esperienza di alcuni comuni come Bologna, una proposta di legge per avviare il progetto nazionale di "Città a 30 km all'ora". Una piattaforma alternativa al Codice della Strada del Governo che punta a rendere più appetibile, moderno, accogliente ed efficiente il mezzo pubblico, aumentandone la velocità commerciale attraverso maggiori tracce percorribili, a ridurre la dittatura dell'automobile – riducendo il rischio di omicidi e ferimenti – a rendere più sicuri quartieri e scuole con la introduzione di nuove categorie di classificazione di strade e comprensori nel Codice della Strada. Più investimenti per le aziende, soprattutto pubbliche. Decarbonizzazione. Città che restituiscano spazio alle persone e a sistemi sostenibili e sicuri di spostamento. Più diritti e sicurezza per i lavoratori del settore dei trasporti. Questa è la strategia per uscire dalla crisi con una ricetta di nuova civiltà urbana e con un modello economico in grado di affrontare le crisi globali che stiamo attraversando.

Partito Democratico, Segreteria Nazionale, Infrastrutture Aree Urbane e periferie

© RIPRODUZIONE RISERVATA

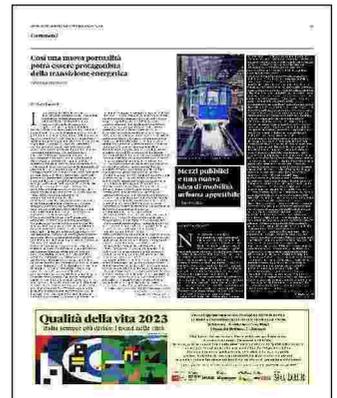


IMAGOECONOMICA



Decarbonizzazione. Una nuova idea di mobilità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



045688