

Un popolo schiavo dell'auto: strade rotte, ponti che crollano ma il traffico aumenta ancora



BONZI ■ Alle pagine 8 e 9

Auto Gli italiani non vivono senza

In media circolano 62,4 auto ogni 100 abitanti: top in Europa E continuano ad aumentare Mezzi pubblici, investimenti giù

ITALIANI, popolo di santi, poeti, navigatori e... piloti. Nonostante la crisi, infatti, in pochi nel Belpaese rinunciano all'auto privata, che resta il mezzo motorizzato di elezione per otto cittadini su dieci. Non solo. L'uso

dell'automobile è addirittura in crescita. E mentre il trasporto pubblico stenta a decollare, soprattutto nei piccoli centri diffusi, e lo smog non dà tregua, si affaccia solo qualche piccolo segnale: il car sharing non sfonda



di ANDREA BONZI

ROMA

LA CRISI non tiene gli italiani lontani dal volante. Non solo l'auto resta, per 8 cittadini su 10, il mezzo motorizzato preferito, ma il Belpaese è saldamente ai vertici delle classifiche europee per numero di veicoli circolanti: ben 38 milioni, una media di 62,4 ogni 100 abitanti (nel 2014 era 61), battuti di misura solo dal piccolo e ricco Lussemburgo. Numeri che l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (Isfort) ha analizzato e accostato alle cifre – non proprio da record – del servizio pubblico, evidenziando le problematiche di una mobilità che, al di là di alcuni timidi segnali su car sharing e mezzi sostenibili, fatica a cambiare marcia.

DOMINIO A 4 RUOTE

Un quadro preoccupante, se si pensa che in Italia ci sono alcune delle zone più inquinate – anche per un mix di morfologia e concentrazione industriale e demografica – dell'Europa occidentale, in particolare la Pianura Padana, l'area attorno a Torino e la piana fiorentina. Ma partiamo dai dati.

Il dominio dell'auto è non solo contrastato, ma in crescita. La percentuale di italiani che si sposta sulle quattro ruote private è salita dal 57,5% del 2001 al 65,3% del 2016. Se si calcola solo chi usa mezzi motorizzati, la percentuale dei 'piloti' tocca l'82,8% «una quota abnorme – si legge nel Rapporto Isfort – considerando la ristrettezza degli spazi pubblici nelle città, e che dovrebbe far riflettere sull'opportunità di chiudere sempre più i centri storici al traffico veicolare». È calata, di contro, la fetta di popolazione che usa bus/tram/metro, dal 5,7 del 2008 al 4,4 dell'anno appena passato (13,4% se si prendono in considerazione solo i mezzi a motore).

CATTIVE ABITUDINI

«All'auto non si rinuncia – spiega Carlo Carminucci, direttore ricerche dell'Isfort –. È soprattutto una questione di abitudini legata anche al pendolarismo, dal centro verso le periferie, nelle aree metropolitane». Il numero dei veicoli circolanti è inferiore in Europa solo a quello del Lussemburgo. «Il raffronto non va fatto con Paesi come la Svezia o la Danimarca, che non hanno una grande tradizione motoristica – dice Carminucci –, ma con le nazioni che, al contrario, hanno una forte industria dell'auto». E dunque Germania, patria di Volkswagen e Mercedes, Francia (Psa e Renault) e Gran

Bretagna, dove però ci sono tassi di 7-12 punti inferiori a quello italiano. Contano anche gli incentivi (in Italia solo il 38% dei veicoli circolanti ha più di 10 anni) e, a partire dal Dopoguerra, una politica di investimenti su strade e autostrade influenzata in qualche modo anche dall'industria dell'auto nostrana, una delle più importanti al mondo. Ma è anche un fatto culturale: «Molte famiglie hanno una seconda e una terza auto, che magari resta chiusa in garage», dice il direttore ricerche di Isfort.

IL DECLINO DEL TPL

Conta poi – ultimo elemento ma non in ordine di importanza – anche lo stato dei servizi pubblici del nostro Paese, spesso inadeguati. Basta dare un'occhiata alle cifre diffuse dall'Asstra, che certificano il progressivo crollo di investimenti e mezzi. Dal 2005 al 2015, infatti, i bus circolanti sono calati dai 58.307 ai 50.576 e le nuove immatricolazioni, cioè i mezzi acquistati dalle amministrazioni, sono scese dalle 3.758 del 2005 alle 953 del 2015. A picco, insomma. Pochi autobus e pure vecchi: dai 9,76 anni di età media del 2004 si è saliti a 11,38 nel 2015. L'Europa è sempre più lontana, se si pensa che la Spagna si ferma a 8 anni di età media, la Francia a 7,8, il Regno Unito a 7,6 e la Germania addirittura sotto i 7 anni. Il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, previsto dalla legge

di Bilancio 2017, prevede nuovi finanziamenti per 3,7 miliardi complessivi fino al 2033, per il rinnovo del parco dei veicoli pubblici. Ma queste poste vanno confermate, di anno in anno, dagli esecutivi in carica.

MEZZI VETUSTI

«Le aziende italiane difficilmente investono nel materiale rotabile se non c'è un adeguato contributo pubblico - spiega il direttore dell'Isfort -, anche qui la legge sta cambiando e si vorrebbe fare sì che una quota dei ricavi venisse destinata a cambiare mezzi». Questo potrebbe consentire il passaggio a una logica più industriale che è merce rara. La musica cambia poco con la 'cura' del ferro. In Italia ogni milione di abitanti ci sono 10,7 chilometri di ferrovie suburbane, al pari della Francia (10,9), ma meno della metà di Germania (25,2) e Regno Unito (26,4) e un terzo della Spagna (oltre 30

chilometri). Questo limita le possibilità di spostamenti nell'hinterland, sempre più importanti visto il progressivo allargarsi delle città metropolitane, e si riflette sulla soddisfazione degli utenti: il voto medio che questi assegnano a bus, convogli locali e tram è poco sopra la sufficienza (treni a lunga percorrenza e auto, per dire, viaggiano tra il 7,5 e l'8 su 10).

SEGNALI POSITIVI

Nonostante una situazione ambientale preoccupante - nel 2016 sono state 32 (dati Arpa/Legambiente) le città italiane che hanno superato la soglia di polveri sottili consentita, con 'capitali' come Torino e Milano nelle prime posizioni da anni -, qualche segnale positivo si intravede. Soprattutto nei grandi capoluoghi, dove il car sharing, seppur con numeri ancora bassi, sta prendendo piede: a fine 2015 si contavano 5.400 veicoli, 700mila iscritti e 6 milioni e mezzo di noleggi all'anno, concentrati a Milano, Torino, Roma e Firenze. «Solo nelle aree metropolitane il car sharing risulta profittevole - ricorda Carminucci -. Le innovazioni nelle grandi città non mancano, il problema è che il 70% degli italiani vive nei piccoli centri. E per queste persone che bisogna 'inventare' nuove modalità di spostamento, con servizi flessibili e a chiamata, visto che i municipi più piccoli non possono permettersi i classici bus di linea da 50 posti che passano a orari definiti. Quella tra piccoli e grandi centri è la linea di demarcazione più netta, ancora di più che tra Nord e Sud del Paese».



In Italia circolano 38 milioni di auto (+2,4% nell'ultimo triennio), 62,4 vetture ogni 100 abitanti

Gli italiani hanno speso 40 milioni di ore al dì per gli spostamenti: 75% dei quali sotto i 10 km

Il trasporto pubblico incide per il 30% nei grandi Comuni e solo per il 5% nei piccoli centri

In Italia ogni bus ha in media oltre 11 anni di servizio alle spalle contro i 9 del 2004

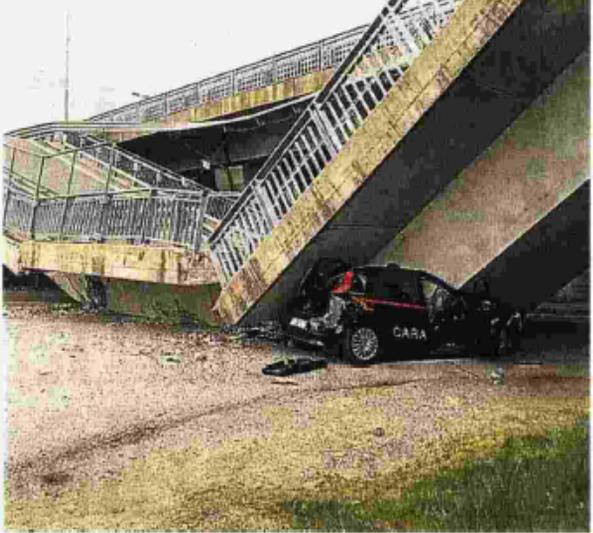


Il 92% della popolazione mondiale vive in luoghi dove lo smog supera i limiti fissati dall'Oms

Nel 2016 sono 32 le città italiane che hanno superato la soglia pm10: Torino è la capolista

La Pianura padana, l'area di Torino e la piana fiorentina sono tra le aree più inquinate dell'Ue

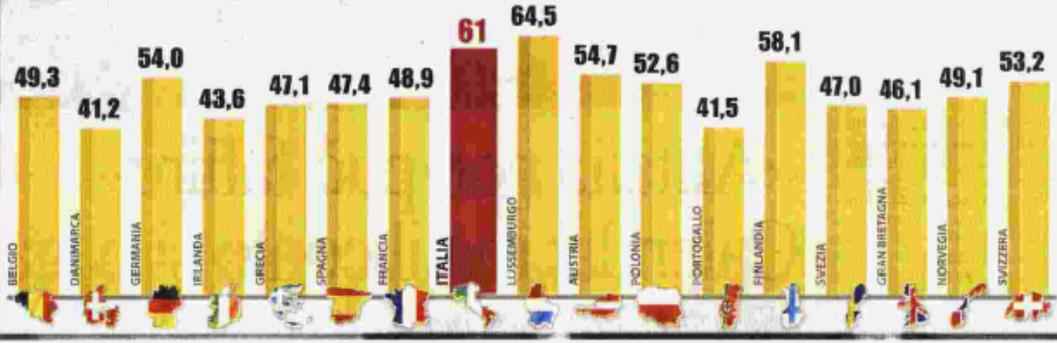
Il Veneto è maglia nera: il 92% delle centraline urbane ha superato il limite dei 35 giorni



Un miliardo di tonnellate di merci
 Quasi un miliardo di tonnellate di merci (945,6 milioni) viaggia ogni anno sulle strade italiane su tir e camion. Lo dice l'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp: il 64% parte dal Nord, il 18,4% dal Centro, il 21,1 dal Sud e il 5% dalle isole.



Tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti) nei principali Paesi europei nel 2014 Fonte: Elaborazione dati su dati Ace e Itad



SMOG

Media annuale PM 2.5 (polveri ultrasottili)		Media annuale PM 10 (polveri sottili)	
Milano	30	Torino	39
Torino	26	Milano	37
Parigi	18	Parigi	28
Roma	17	Roma	28
Bologna	17	Copenaghen	27
Firenze	16	Firenze	26
Berlino	16	Bologna	25
Londra	15	Berlino	24
Copenaghen	11	Londra	22
Madrid	10	Madrid	19



Il car sharing nel 2015 vantava 5.400 veicoli, 700mila iscritti e 6 milioni e mezzo di noleggi

Nelle grandi città almeno un terzo degli italiani è interessato a condividere le 4 ruote

