

Sui trasporti bisogna fare attenzione alle scelte infrastrutturali sbilanciate

La crisi energetica ha riportato al centro la fragilità del sistema trasporti. Cittadinanza divisa tra dipendenza dall'auto e ricerca di alternative più sostenibili. Il trasporto pubblico arretra, con il rischio di aumentare la "mobility poverty".

La crisi energetica ha richiamato l'attenzione sui temi della **mobilità**. Tutti i riflettori sono puntati sulla guerra, su questa crisi (peggiore di quella del 1973 **come spiega l'Ispi**) e sulle **risposte dei governi** (riepilogate nel seguente grafico).

Di mobilità parliamo anche noi, ma con un'attenzione più generale sull'uso dell'auto e la situazione del trasporto pubblico locale. Come siamo messi? E come sono visti i trasporti?

Il **Mobility Monitor di Ipsos**, attraverso un sondaggio su oltre 23.700 persone in 31 Paesi inclusa l'Italia, ci racconta proprio questo. Innanzitutto, c'è il **paradosso dell'auto**: mentre il 43% afferma che non potrebbe vivere senza la propria auto (65% negli Stati Uniti), il 46% sceglierebbe il trasporto pubblico al posto dell'auto privata per ragioni ambientali. I giovani e chi vive nelle aree urbane sono più aperti alle alternative, indicando un futuro in cui il camminare, il trasporto pubblico e le soluzioni condivise avranno un ruolo sempre più rilevante.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0275] ?#>

Riguardo all'uso delle **biciclette**, il 67% sostiene la creazione di piste ciclabili dedicate, con una maggioranza favorevole in tutti i 31 Paesi analizzati. Anche nei Paesi più dipendenti dall'auto, le persone vogliono alternative.

Esiste poi un **divario tecnologico**: le opinioni sulle auto a guida autonoma sono perfettamente divise (36% si sente sicuro, 36% no, tra cui l'Italia), con forti differenze tra l'entusiasmo dell'Asia e lo scetticismo dell'Occidente.

Sull'**elettrico**, nonostante gli obiettivi climatici, i consumatori in Francia, Stati Uniti, Canada e Germania sono più propensi a rifiutare che ad adottare i veicoli elettrici.

Infine, la **sicurezza**: il 55% è preoccupato per la sicurezza stradale e il 70% è a favore di limiti di velocità più bassi nelle aree residenziali.

Mentre le italiane e gli italiani sono vicini ai Paesi più "auto-dipendenti", **il trasporto pubblico italiano continua a perdere "pezzi"**, come rileva il **Rapporto Pendolaria di Legambiente**. Il **Fondo Nazionale Trasporti** varrà nel 2026 il 38% in meno

rispetto al 2009, nel 2024 hanno circolato inoltre 185 treni regionali in meno rispetto al 2023 a causa delle dismissioni dei rotabili più vecchi non compensate da acquisti sufficienti di nuovi convogli. "D'altro canto, la **legge di Bilancio 2026** non rafforza il Fondo e, al contrario, **definanzia tre interventi cruciali** per le aree urbane a più alta domanda di mobilità: 425 milioni di euro sottratti alla metro C di Roma (tratta Piazzale Clodio?Farnesina), lo stop al prolungamento della M4 di Milano fino a Segrate e anche al collegamento ferroviario Afragola?Napoli", si legge nell'articolo di Legambiente.

Guardando a Trasporto pubblico locale e ai feriti per incidenti stradali, il Rapporto ASviS ***Pace giustizia e diritti: pilastri della sostenibilità*** misura la distanza dagli obiettivi quantitativi identificati relativi al Goal 11 "Città e comunità sostenibili", rilevando come nessuno dei due riportati in figura potrà essere raggiunto.

Come riportato invece nel Rapporto ASviS ***L'impatto del Pnrr sullo sviluppo sostenibile dell'Italia e dei suoi territori***, la misura M2C2I4.4.1 del Piano prevede l'acquisto di 3mila autobus a zero emissioni, al fine di migliorare il Trasporto pubblico locale. Nel 2021 erano già previsti fondi per l'acquisto di questa tipologia di autobus, ma la sua percentuale risultava molto contenuta. Il contributo del Pnrr è complessivamente positivo, seppur limitato: nessuna Regione, a eccezione di Campania, Sicilia e Provincia autonoma di Bolzano (anche grazie a ulteriori finanziamenti), registrerà una percentuale di avvicinamento all'obiettivo superiore al 50%. Nella seguente tabella è possibile vedere la situazione pre-Pnrr, il contributo del Pnrr e la distanza dall'obiettivo di avere entro il 2030 il 100% degli autobus a zero emissioni.

Il nodo centrale del Rapporto *Pendolaria* è riportato da **Giorgio Zampetti**, direttore generale di Legambiente: "*Continuare a rinviare o definanziare questi interventi, come sta avvenendo con le scelte più recenti sulla legge di bilancio, significa scaricare i costi della mobilità sulle persone, non solo quelli economici ma anche ambientali e sanitari. È una questione di scelte, non di risorse disponibili, visto che si continua, intanto, a investire sul Ponte sullo Stretto di Messina, nonostante le criticità che abbiamo più volte evidenziato non solo noi associazioni ma anche la Corte dei Conti. Chiediamo al Governo di cambiare rotta: investire nel trasporto pubblico locale, a partire da quello su ferro e rafforzare il Fondo Nazionale Trasporti per una mobilità urbana pubblica più inclusiva e sostenibile, fatta di nuovi binari, interconnessioni tra le reti e integrazione con la mobilità dolce*".

Il Rapporto spiega anche come la carenza di trasporto pubblico stia diventando un drammatico fattore di esclusione sociale, arrivando a parlare del problema della **mobility poverty**: famiglie che spendono una quota sempre più alta del reddito per spostarsi, lavoratori e studenti che rinunciano a opportunità di lavoro, studio o cura perché il servizio non è affidabile o accessibile. La condizione di transport poverty viene misurata attraverso il **peso della spesa per i trasporti sul bilancio familiare**. Secondo un report della Commissione europea, superare il **6%** indica una situazione di vulnerabilità. In Italia la spesa media è del **10,8% del budget mensile delle famiglie**, ben oltre la soglia europea. Rafforzare il trasporto pubblico su ferro è dunque una scelta di equità e coesione sociale da accompagnare necessariamente a politiche per la mobilità attiva e condivisa.

Tra le proposte di Legambiente al Governo Meloni c'è il rifinanziamento strutturale del trasporto pubblico su ferro e urbano, insieme a un rafforzamento del ruolo del Mit sulla qualità del servizio. Serve riportare il Fondo Nazionale Trasporti ai livelli reali del 2009 e investire su più treni e più corse nelle aree urbane e suburbane. Occorre poi potenziare le frequenze, passando da 30 minuti a 4?8 minuti nelle ore di punta, e raddoppiare i viaggi giornalieri da 6 a 12 milioni entro il 2035.

Tra crisi energetiche che mettono sotto pressione anche il trasporto aereo e un sistema di mobilità interna sempre più fragile, il messaggio che arriva dai dati è chiaro: **la domanda di cambiamento esiste già**. Le persone chiedono alternative, più sicurezza, più sostenibilità, più accessibilità. La vera questione non è se cambiare, ma quanto velocemente si sia disposti a farlo. Rafforzare il trasporto pubblico, integrare le diverse modalità di spostamento e puntare su soluzioni sostenibili può contribuire a

cambiare la vita delle persone. Come dice l'indagine Ipsos: "le scelte sulla mobilità plasmano le nostre società, dall'accesso e l'inclusione alla sicurezza, alla qualità della vita e all'impatto climatico".

Fonte: [ASVIS](#)



Licenza [Creative Commons](#)

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it