Il Libro bianco dei trasporti non cambia strada

Il Libro bianco dei trasporti non cambia strada

Anna Donati

Cambio di stagione/Le città dovrebbero eliminare le auto a motore entro il 2050, ma non ci sono limiti stringenti per arrivarci. L'auto «pulita» resta un'utopia

L'Europa si richiama costantemente alla mobilità sostenibile, ma poi quanto si tratta di passare da Piani e Libri bianchi a direttive, finanziamenti e regole stringenti, molte restano buone intenzioni.

Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro bianco sui trasporti "Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" – nel tentativo davvero complesso di coniugare l'incremento della mobilità e la riduzione delle emissioni, con una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050 quando i trasporti dovranno ridurre del 60% le loro emissioni.

Le città entro il 2030 dovranno dimezzare l'uso delle auto con il motore a scoppio ed eliminarle del tutto entro il 2050. Sempre nella stessa data la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia. Entro il 2030 almeno il 30% del trasporto merci che superi i 300 km deve utilizzare la ferrovia o la via d'acqua. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050. Nel trasporto aereo il Libro bianco propone di aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050.

Nel trasporto marittimo occorre ridurre del 40-50% le emissioni di C02 derivate dagli oli combustibili entro il 2050. In concreto però nessuna nuova direttiva con limiti più stringenti è stata adottata, tutto si riduce a una proposta. (vedi il sito www.transportenvironment.org delle principali ong che vigilano sulla politica dei trasporti a Bruxelles).

Altri obiettivi rilevanti sono il completamento entro il 2030 della rete infrastrutturale Ten-T e il dimezzamento entro il 2020 della mortalità stradale, puntando all'obiettivo "zero vittime".

Non mancano debolezze e criticità in questo Libro bianco sui trasporti. In primo luogo la scarsa considerazione per i problemi del trasporto urbano (oltre due terzi della mobilità): è confermata la necessità del potenziamento del trasporto collettivo, della bicicletta e delle aree pedonali, ma poi si affida un ruolo chiave all'auto pulita, tralasciando i problemi di congestione, di uso dello spazio urbano e di pianificazione territoriale. Su questi temi il Consiglio europeo ha adottato nel 2010 il Piano d'azione per la mobilità urbana, che contiene ottime indicazioni strategiche, ma purtroppo ha scarsa attuazione, soprattutto in Italia.

Per l'auto "pulita" si punta su ricerca, innovazione tecnologica e carburanti alternativi, ammettendo che questo obiettivo è ancora molto lontano dalla soluzione. A tale scopo è stato approvato lo scorso anno "Cars 2020, Piano d'azione per una competitiva e sostenibile industria automobilistica" che, partendo dalla crisi del settore, punta al suo sostegno e rilancio. Alcuni obiettivi, come la riduzione delle emissioni di C02 per i veicoli, sono condivisibili, ma non si punta sulla necessità di ridurre il mercato dell'auto in Europa, che essendo maturo può solo essere un mercato sostitutivo.

L'esperienza concreta di questo decennio ha dimostrato che ogni positivo incremento di efficienza di automobili e veicoli stradali è stato divorato dall'aumento della potenza e dall'aumento dei chilometri percorsi, producendo alla fine un incremento significativo delle emissioni di C02, passate dal 23% al 28% nel settore dei trasporti e quindi fallendo ogni obiettivo di riduzione del 6,5% rispetto ai dati del 1990, fissato dal protocollo di Kyoto. Ed è solo per effetto della crisi che in Italia dal 2008 le emissioni nei trasporti hanno cominciato a scendere, ma adesso in Europa si discute dei nuovi obiettivi di riduzione con la strategia al 2030, quindi non basterà puntare solo sull'auto "pulita".

Un'altra criticità è rappresentata dalle reti Ten, che anche in questo Libro bianco costituiscono un pezzo essenziale della strategia, identica al ruolo centrale assegnato in Italia dalla politica alle grandi opere strategiche previste dalla Legge obiettivo, senza una efficace selezione e con costi pubblici insostenibili.

Il Libro bianco 2011 quantifica in 550 miliardi di euro il fabbisogno europeo di risorse fino al 2020 per il completamento delle reti Ten-T e arriva a 1500 miliardi di euro che servirebbero entro il 2030 per sviluppare le infrastrutture di trasporto. Risorse pubbliche e private non disponibili in ambito pubblico né privato e che rendono questi obiettivi sbagliati e fallimentari. Anche in Europa dunque, bisogna cambiare strada.

Sì