

INTERVISTA AD ANNA DONATI

«Serve una nuova visione per la mobilità sostenibile»

■ ■ ■ Anna Donati coordina il Gruppo Mobilità del Kyoto Club ed è portavoce dell'Alleanza per la Mobilità Dolce. Già deputata e senatrice dei Verdi, ha fatto parte del cda di Ferrovie dello Stato tra il '98 e 2001.

Quasi 170 treni Alta velocità tra Bologna e Firenze mentre i pendolari tra le due città non hanno più treni diretti per muoversi. Che cosa racconta quest'esempio?

Un caso esemplare: mentre con l'AV in 37 minuti si collegano le due città, i servizi pendolari diretti ed intercity sono stati drasticamente tagliati, e per i primi c'è anche il cambio a Prato. Al pendolare che non può permettersi i 263 euro di abbonamento mensile AV non resta che allungare i tempi. Quando si discute dei progetti AV in tutti i dibattiti e documenti si prometteva che sulle linee storiche liberate dal traffico si sarebbero potenziati finalmente i servizi locali e regionali. Così non è stato: gli utenti sono cresciuti del 6,8% dal 2010 ad oggi mentre l'offerta è aumentata solo dell'0,2%.

In 10 anni le risorse nazionali per il trasporto regionale sono calate del 20 per cento: rappresenta un ostacolo per la decarbonizzazione del settore?

Il taglio è stato davvero pesante e ne hanno risentito soprattutto le Regioni con problemi finanziari, come la Campania. Se da un lato è giusto migliorare l'efficienza e i costi del servizio, non altrettanto lo è stato tagliare da 6,2 miliardi del 2009 ai 4 miliardi del 2011, recuperando poi ai 4,8 miliardi odierni. E stiamo parlando di tutti i trasferimenti per il trasporto pubblico, che includono i servizi comunali, Trenitalia e le ferrovie regionali. Potenziare i servizi locali richiede investimenti sulle reti, nuovi treni e anche un incremento della contribuzione per aumentare il numero di corse offerte ai pendolari. Questo darebbe un contributo concreto alla decarbonizzazione dei trasporti, che secondo la strategia europea e gli Accordi di Parigi devono raggiungere emissioni zero nel 2050. Oggi il traffico e i trasporti sono responsabili del 26% delle emissioni di CO2 in Italia.

Sono in programma almeno venti miliar-

di di investimenti sull'Av. Potrebbe essere stilata una lista di opere prioritarie?

Il rischio dell'operazione di verifica avviata dal ministro Toninelli è che sia incapace di fermare progetti in corsa, come dimostra il caso del Terzo Valico, e non predisponga una strategia concreta che metta in discussione anche progetti autostradali sbagliati. Sul completamento dell'alta velocità, penso che la nuova ferrovia Napoli-Bari abbia senso, per mettere in connessione veloce la Regione Puglia con il centro del Paese. Nel caso della Brescia-Verona, invece, la funzione è locale, e quindi sarebbe opportuno confrontare il progetto presentato con un quadruplicamento della rete esistente. Ma concentrare il dibattito solo sulle opere strategiche (da fare o da fermare) è fuorviante: serve un aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, fermo al 2001, con obiettivi, priorità, investimenti e servizi da promuovere, e che tolga gli aiuti all'autotrasporto. Serve una visione, azioni e leve coerenti che sappiano puntare verso la mobilità sostenibile. (lu.mar.)



Oggi il traffico e i trasporti su strada sono responsabili del 26% di CO2 prodotta in Italia