

Dal modello “tutto auto” verso un sistema di mobilità sostenibile.

I difficili numeri di una necessaria riconversione

di Anna Donati

Responsabile del Gruppo di Lavoro "Mobilità Sostenibile" del Kyoto Club

Il calo della vendita di automobili nel mondo occidentale non è contingente ma la crisi di un sistema maturo, che dopo un grande successo, con 35 milioni di veicoli in circolazione solo in Italia e il 65,5% di cittadini che la usa ogni giorno, mostra i suoi limiti. Limiti della crescita innanzitutto, soprattutto in ambito urbano ormai dense di auto accatastate; e limiti alla mobilità che non è più garantita dall'auto nello spazio e nel tempo, con i limiti antismog, le Zone a Traffico Limitato telematiche, il pagamento della sosta, con l'ecopass e le corsie riservate ai mezzi pubblici. Una storia recente in cui l'automobile piano piano è stata costretta a ritirarsi. Magari conquistando altri spazi nelle megaperiferie derivate dallo sprawl urbano fatto di residenze, capannoni, centri commerciali e cinema multiplex. Ma la crescita è ormai lontana e la necessità di puntare sulla mobilità sostenibile richiede idee e progetti per la riconversione del sistema produttivo dell'automobile e del sistema di trasporti basato sul tutto strada.

La conversione deve avvenire secondo un progetto industriale coerente che incida sui veicoli, sui servizi di trasporto e sulle reti infrastrutturali, in cui le istituzioni pubbliche e il Governo abbiano un ruolo di orientamento decisivo secondo quattro linee guida:

- a) il graduale ridimensionamento del sistema produttivo attuale (già in corso di fatto) e la sua conversione verso veicoli dedicati al trasporto collettivo, ai sistemi innovativi di mobilità, a veicoli a basso impatto ambientale per spostamenti individuali
- b) la produzione di un'auto pulita, a basse emissioni, sicura, riciclabile, per il mercato sostitutivo delle auto in circolazione e la promozione della ricerca per veicoli innovativi e carburanti “puliti” basati su energia rinnovabile
- c) Il potenziamento dei servizi di trasporto collettivi su ferro e gomma e la predisposizione di un sistema di servizi innovativi legati all'automobile (car sharing, integrazione con il TPL, servizi a chiamata, trasporto scolastico, trasporto persone a mobilità ridotta, consegna merci a domicilio)
- d) La promozione di un sistema di logistica integrata per il trasporto delle merci che punti all'intermodalità tra il trasporto su strada (da ridimensionare), il cabotaggio e trasporto ferroviario (da incrementare)

C'è consapevolezza che si tratta di una riconversione né semplice né rapida perché i numeri sono impressionanti: il sistema “*automotive*” dalla costruzione alla vendita e manutenzione dell'auto impiega in Italia circa 1.000.000 persone, nel settore dell'autotrasporto lavorano 330.000 addetti (dati Commissione Europea¹) e il sistema di prelievo fiscale del sistema auto (veicoli, carburanti, multe) porta nelle casse dello Stato ogni anno 81 miliardi, circa il 20% delle entrate totali²

Ma altri dati del sistema trasporti italiano indicano comunque opportunità e numeri utili da cui partire in modo realistico: nel settore del trasporto pubblico e privato su strada (inclusi i taxi) lavorano 150.000 addetti, nel trasporto ferroviario nazionale e locale sono impiegate altre 110.000 unità, il sistema portuale nel suo complesso impiega 100.000 addetti³ e circa 25.000 muovono il sistema di trasporto marittimo, circa 2.880 lavorano nel trasporto merci fluviale interno e ben 45.000 addetti lavorano nelle agenzie di viaggio e operatori turistici. In totale sono dunque circa 435.000 gli addetti nei servizi di trasporto “sostenibili” rispetto al complesso dei servizi di trasporto pari a 968.491 addetti . (vedi nota 1)

¹ **EU Energy and transport in figures.** Statistical Pocketbook 2009. Directorate for energy and transport – European Commission (vedi in particolare la parte terza sui Trasporti)

² ANFIA. **Comparazione delle misure anticrisi in Europa** (nel settore dell'auto). Documento del 2 aprile 2009.

³ Vedi dati, statistiche e relazioni sul sito www.assoporti.it

Quello che colpisce dei dati italiani con il resto dei paesi europei è il confronto con la Germania, che su di un totale di 1.317.000 addetti nei servizi di trasporto, ne lavorano nell'autotrasporto il 23,4% pari a 309.000 unità (meno dell'Italia) e ben 292.500 addetti (il 22, 2%) sono impiegati nel trasporto pubblico e privato su strada, cioè praticamente il doppio dell'Italia, dove lavorano nell'autotrasporto il 34% di occupati e nel trasporto collettivo solo il 15,4% degli addetti totali. Già da questo confronto con un paese odierna locomotiva d'Europa, possiamo trarre suggerimenti su cosa dovremmo fare anche in Italia: aumentare i servizi di trasporti ai passeggeri e ridimensionare il trasporto stradale con l'intermodalità della gomma con ferro e mare. Già oggi una stima prudente di esperti del settore indica che il personale direttamente impegnato per la produzione dell'intermodalità terrestre è dell'ordine di 4.000/5.000 persone e sono questi i settori innovativi da far crescere.

Peccato che in questo momento in Italia la strada intrapresa sia esattamente opposta.

Il Governo italiano ha tagliato le risorse per il trasporto collettivo su ferro (circa 20%) e le Regioni alle prese con i tagli della manovra Tremonti stanno ridimensionando anche il trasporto su autobus e/o aumentando le tariffe per il mantenimento dei servizi esistenti. Insomma, nessun piano di efficienza serio del settore che riduca i costi, innovi servizi e rilanci il settore.

Allo stesso modo una forte innovazione è richiesta nei servizi di trasporto delle persone a domanda individuale dato che solo una parte di spostamenti può essere risolto a costi accessibili con il trasporto collettivo. L'obiettivo è quello di non vendere automobili in proprietà ma di vendere servizi di trasporto in auto, come il caso del carsharing, dell'autonoleggio "facile", del taxi collettivo e del noleggio con conducente. Qui c'è uno spazio di innovazione e servizi ad iniziativa privata autentica, che non riesce a decollare e che anzi viene ostacolato sia per inerzia e sia dalle rendite di posizione. Ma non mancano segnali incoraggianti come i circa 900 mobility manager occupati in aziende private⁴ e uffici pubblici nati negli ultimi anni e la recente Centrale di Mobilità inaugurata a Milano promossa da Legambiente, che aiuta il cittadino ad orientarsi verso la mobilità intelligente⁵.

Nel trasporto merci le cose non vanno meglio, con il trasporto ferroviario in caduta libera, il sistema portuale impantanato con una riforma che si attende da anni ma soprattutto senza l'autonomia finanziaria che gli consenta di pianificare gli investimenti e strategie convincenti per competere nel mediterraneo (vedi la crisi recente nel porto di Gioia Tauro), poche le briciole destinate all'ecobonus per il trasporto combinato ma ben 400 milioni per il 2011 di aiuti all'autotrasporto su strada. Insomma la solita strategia di grandi aiuti all'autotrasporto (ben 5 miliardi in dieci anni⁶) e quasi nulla a tutto il resto, nonostante che il recente Piano Nazionale della Logistica 2011-2020⁷ adottato dalla Consulta istituita dal Governo, indichi 50 azioni concrete in parte utili per promuovere efficienza e intermodalità, che con queste politiche sono destinate a restare sulla carta.

Passiamo adesso al sistema di produzione dei veicoli, direttamente coinvolto nel caso Fiat, con un dibattito che oltre sul lavoro, diritti e democrazia, non può che coinvolgere la produzione e il sistema industriale, come ha fatto di recente lo speciale de Il Manifesto e Sbilanciamoci⁸. Attualmente sono impiegati 130.000 addetti complessivi nel "sistema automobile"⁹, mentre tutto il segmento di produzione degli autobus ne occupa circa 10.000¹⁰, quello del ferroviario e tramviario (tra grandi aziende e indotto) circa 15.000, infine il mondo delle due ruote (moto, ciclomotori e bicicletta) che occupa circa 13.500 addetti alla produzione¹¹.

⁴ Euromobility - Associazione Mobility Manager. **Stato dell'arte del Mobility Management in Italia**. Dal sito

www.euromobility.org

⁵ Vedi il sito www.centralemobilita.it

⁶ Il sole 24 Ore Trasporti. **Razza Padroncina. Dieci anni di autotrasporto 2000-2010**. A cura di Deborah Appolloni

⁷ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica. **Le Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica**. 2 dicembre 2010

⁸ Speciale de Il Manifesto con Sbilanciamoci. **Grosso guaio a Mirafiori. Lavoro, industria e democrazia nel conflitto FIAT-FIOM**. 28 gennaio 2010. Pubblicato anche sul sito www.sbilanciamoci.info

⁹ Vedi i dati del sito www.anfia.it

¹⁰ Vedi i dati del sito www.anfia.it alla voce gruppo Autobus

¹¹ Ancma - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori. Statistiche sul sito www.ancma.it

Se vogliamo parlare di riconversione del sistema, da un lato dobbiamo indurre un ridimensionamento del sistema auto, che comunque manterrà sempre una quota significativa di produzione, sia per il mercato sostitutivo e sia per l'innovazione di prodotto e di servizi, con un'auto a basse emissioni, sicura, riciclabile, ad energia rinnovabile. Un veicolo che ancora non c'è e che richiede un progetto di ricerca pubblico/privato credibile, che coinvolga centri di ricerca, università, intelligenze, legato direttamente alla soluzione del problema dei carburanti dopo la fine del petrolio.

Evitando facili e inutili promesse risolutive a cui abbiamo assistito in questi anni prima con l'auto a idrogeno (che è un vettore e non una fonte energetica), poi con l'auto a mais ed etanolo (che però ha il non piccolo problema di richiedere un'inaccettabile riconversione delle produzioni agricole dall'alimentazione all'automobile, con la riduzione delle foreste e della biodiversità, per far posto alla canna da zucchero). Infine, l'auto elettrica oggi tornata di gran moda, che tra limiti delle batterie, dell'autonomia funzionale e della produzione elettrica (non ci sarà dietro la spinta al nucleare per caso?) non è al momento in grado di rispondere alle promesse di un 'auto "sostenibile"¹². Non voglio con questo denigrare le ricerche interessanti in corso con successi e insuccessi, ma sottolineare che in realtà queste soluzioni non sono vicine e anche per questo è fondamentale che un progetto di ricerca stia all'interno di una strategia industriale del Governo e promosso anche con risorse pubbliche.

L'altra strategia essenziale nel settore industriale è puntare all'aumento della produzione di autobus, di treni, tram, tutti segmenti produttivi che oggi sono in forte sofferenza sia perché mancano investimenti pubblici per l'ammodernamento dei mezzi di trasporto collettivo e sia perché questo alimenta la debolezza delle nostre imprese nella concorrenza globale. Nonostante punti di vera eccellenza come Ansaldo STS nel sistema del segnalamento ferroviario, azienda primaria a livello mondiale che continua a vincere gare in tutto il mondo. Mentre AnsaldoBreda, azienda storica di Pistoia per la costruzione di treni, è in difficoltà, forse adesso un poco sollevata dall'aver vinto nel 2010 la gara in alleanza con Bombardier da 1,5 miliardi indetta da Trenitalia per la fornitura di 50 treni ad Alta Velocità. Ma nessun investimento significativo sta arrivando nel settore del trasporto ferroviario metropolitano e regionale; anzi per coprire i buchi del taglio al servizio ferroviario pendolare il Governo ha dirottato le scarse risorse (460 milioni) destinate ai treni. Quindi ormai del necessario piano per i 1000 treni per i pendolari del costo di 6 miliardi (come il ponte sullo Stretto!) è rimasto ben poco.

Sappiamo bene che gli investimenti pubblici devono essere messi a gara ed è giusto che vinca il migliore a livello mondiale, ma in Italia manca completamente una strategia industriale per questi settori, che aggregi imprese e indotto (con incentivi fiscali per esempio) e metta le nostre aziende in grado di competere a livello mondiale: quello che fa il Governo in Francia con Alstom (26.000 addetti) o il Canada con Bombardier (28.644 addetti).

E quando si investe i risultati si vedono. Grazie alla strategia lungimirante dell'ex assessore ai trasporti della regione Campania, Ennio Cascetta, che ha puntato sul sistema di metropolitana regionale e ha investito in dieci anni circa 300 milioni per il nuovo materiale rotabile, la filiera delle costruzioni ferroviarie campana che ha vinto le gare indette da EAV (holding trasporti della Regione) ha incrementato fatturato e addetti¹³. Dal 2004 al 2008 è passata da 3.284 a 4.068 lavoratori, mentre il settore automobile nello stesso periodo è diminuito da 18.500 a 16.900 addetti. Ed ora le stesse aziende hanno vinto con lo stesso prodotto una significativa commessa in Brasile.

Il settore autobus vive una crisi molto seria perché si è smesso di investire nell'ammodernamento dei mezzi di trasporto collettivo su strada. Il Governo non investe, le Aziende non hanno risorse per i nuovi veicoli ed è stata abbandonata la strategia di anni passati che aveva abbassato l'età media del parco autobus: adesso

¹² Vedi il documento presentato da Friends of the Earth Europe - Greenpeace – TE Transport & Environment. **Energia Verde per le auto elettriche**. Febbraio 2010. www.greenpeace.org - www.amicidellaterra.it – www.transportenvironment.org

¹³ Ente Autonomo Volturno. **Convegno sulla filiera ferroviaria in Campania**. CAMP2010 Campania Railway Chain System. 2 dicembre 2009

siamo a 9,3 anni di media contro i 7 anni della media europea¹⁴. Anfia Autobus ha chiesto con forza al Governo di riprendere gli investimenti perché ne hanno bisogno le aziende e i loro occupati, ci guadagnano gli utenti e migliorano le prestazioni ambientali.

Anche la vendita delle due ruote, cicli e motocicli, sta vivendo una crisi evidente, con una piccola ripresa della bicicletta seguito degli incentivi assicurati dal governo nel 2009, nonostante che vi sia molto interesse e disponibilità da parte dei cittadini verso queste modalità sostenibili. Oltre ai 13.500 addetti del settore nella produzione, Ancma stima che in Italia siano circa 90.000¹⁵ le persone impiegate nella commercializzazione, riparazione e accessori di prodotti legati alla bicicletta, moto e scooter: si tratta dunque di numeri significativi. C'è un problema di diffusione della bicicletta che ha grosse potenzialità nelle città italiane e di recente il Bike Sharing è diventato una piccola realtà anche per il nostro paese¹⁶, ma bisogna dedicare spazio sicuro alle due ruote con corsie, piste e strade riservate alle bici. Di nuovo abbiamo troppe auto in circolazione nelle nostre città con 60 veicoli ogni 100 abitanti, mentre Germania, Francia, Spagna si aggirano su 50 veicoli ogni 100 abitanti¹⁷.

Infine, anche nel campo degli investimenti infrastrutturali serve riorientare la spesa dalle grandi opere inutili e dalla costruzione di nuove autostrade programmate verso le reti per la mobilità su ferro urbana e regionale, in coerenza con la strategia di sostegno verso la mobilità sostenibile. Metropolitane, tramvie e ferrovie suburbane sono il vero buco nero del nostro sistema di trasporti. In Italia ci sono 161 km di metropolitane e 591 km di ferrovie suburbane mentre in Germania sono ben 606 km di metro e 2.033 km di ferrovie urbane e dati analoghi ci sono in Francia, Spagna e Gran Bretagna (vedi rapporto Pendolaria 2010 Legambiente¹⁸ e i recenti dati presentati da Isfort-Federmobilità¹⁹) E questo è anche un modo concreto per dare occupazione nel settore delle costruzioni per opere utili.

La regione Campania dal 2000 al 2008 ha investito 3 miliardi nel sistema di metropolitana regionale: questa spesa costante in infrastrutture su ferro ha prodotto anche significativi dati occupazionali. Il CESIT (Centro Studi sui Sistemi di Trasporti) con dati elaborati per ACAM, (l'Agenzia Campana per la Mobilità di cui sono stata direttore per due anni) ha stimato un effetto occupazionale complessivo di 51.917 addetti, che hanno significato ogni anno 6.490 occupati negli interventi della rete metropolitana regionale²⁰. E' un esempio importante che ha ancora più valore perché collocato nel Mezzogiorno d'Italia dove la disoccupazione è un dramma di proporzioni bibliche. Manca di nuovo il Governo, che d'intesa con le Regioni e le città metropolitane individui una spesa costante e duratura per questi investimenti infrastrutturali riconvertendo la spesa per le grandi opere inutili.

Conclusioni

Non sfugge a nessuno che la principale obiezione che verrà alla riconversione del sistema "tutto auto" verso un sistema di mobilità più appropriato e sostenibile, è che c'è bisogno di ingenti risorse pubbliche e private per poter camminare. E in tempi di risorse pubbliche scarse questo è un problema molto serio.

Una parte della spesa deve essere riconvertita da sussidi perversi che vengono dati adesso a sistemi da disincentivare come l'autotrasporto e le grandi opere inutili da destinare a trasporto combinato e infrastrutture ferroviarie urbane. In alcuni settori innovativi legati ai servizi di trasporto a domanda individuale dovrà essere incoraggiata e sostenuta l'iniziativa privata. Le aziende di trasporti pubblici su gomma e ferro dovranno fare la loro parte per l'efficienza dei costi perché è impensabile aumentare i

¹⁴ www.asstra.it il sito delle aziende di trasporto pubblico locale

¹⁵ Vedi il sito www.ancma.it

¹⁶ Club delle città per il Bike Sharing. Dal sito www.euromobility.org

¹⁷ La mobilità sostenibile in Italia. **Indagine sulle principali 50 città**. Rapporto 2010 a cura di Euromobility. Dicembre 2010

¹⁸ Legambiente. Rapporto Pendolaria 2010. **La situazione e gli scenari del rapporto pendolare in Italia**. Dicembre 2010. www.legambiente.it

¹⁹ ISFORT. **Il trasporto urbano su rotaia in Italia. Situazioni e linee di sviluppo all'avvio del nuovo decennio**. OPMUS, gennaio 2011. Scaricabile dal sito www.isfort.it

²⁰ ACAM - Regione Campania. **Infrastrutture, Industria e servizi di trasporto e logistica in Campania 2009**. Terzo rapporto annuale.

servizi aumentando i debiti: efficienza, innovazione e rilancio devono essere diverse facce di una stessa strategia. La ricerca scientifica per veicoli innovativi e sui carburanti puliti e rinnovabili dovrebbe far parte di un filone di ricerca su cui investire per il futuro con la ricerca pubblica, così come gli investimenti per autobus e treni dovrebbe far parte di un progetto industriale promosso dal Governo.

Se si innesta un circolo virtuoso probabilmente anche la spesa delle famiglie che oggi destinano circa 115 miliardi ogni anno per l'uso dell'automobile²¹ potrà essere riconvertita verso servizi di trasporto collettivo, verso servizi innovativi legati all'auto, alla bicicletta, al carsharing, sostenendo quindi la redditività di questi servizi offerti alla collettività.

Nel dibattito su Mirafiori c'è un dato che mi colpisce e che è proprio alimentato dal sistema perverso di trasporti che non paga i suoi costi reali e scarica sulla collettività le esternalità negative. Il piano di rilancio punta a costruire SUV per il mercato americano, con componenti che provengono dagli Stati Uniti, assemblati a Torino, riportati e rifiniti negli USA e infine pronti per la vendita. Ecco un tipico sistema di trasporti insostenibile che andrebbe scoraggiato ma questa è una delle tante distorsioni della globalizzazione.

Gennaio 2011

²¹ Automobile Club d'Italia - Censis. **Guidare meno, guidare sempre.** XVIII Rapporto ACI-Censis 2010. Dicembre 2010. Dal sito www.aci.it