

il caso

“Treni e metro le alternative con pochi fondi”

ROMA — Mentre il mercato dell'auto avvia la sua riconversione, la mobilità su ferro, quella che meglio garantisce la diminuzione dell'impatto ambientale, insegue con fatica gli investimenti per il trasporto su gomma. «Calcolando gli 8 miliardi di euro nel periodo 2007-2021 per l'alta velocità, i fondi ordinari e quelli per le metropolitane, si superano i 4 miliardi di euro l'anno», calcola la senatrice verde Anna Donati. «Dopo i tagli drastici della Finanziaria 2006, il settore del trasporto su ferro ha recuperato superando anche la media degli ultimi dieci anni, ma per rialinearci all'Europa occorre una spinta più decisa».

Anche perché i fondi ai Comuni per il trasporto pubblico sono stati fortemente ridotti, la mobilità sostenibile (car sharing, trasporto pubblico, biciclette e mobility manager) si ferma a quo-

**I Verdi:
inquinano
meno ma
ci vuole
una spinta
più decisa**

ta 270 milioni di euro in un triennio e i finanziamenti per le reti tranviarie non decollano. Nonostante le dichiarazioni del ministro dell'Economia Tommaso Padoa Schioppa («Un paese civile deve puntare sulle ferrovie»), il deficit di trasporto su ferro accumulato in mezzo secolo è ancora lontano dal risanamento.

Fa eccezione l'Alto Adige, che dimostra la realizzabilità di un modello diverso. «Il recupero della ferrovia della Val Venosta, attrezzata con le tecnologie più moderne, è stato un successo: si è arrivati a due milioni di passeggeri l'anno», racconta Hans Glauber, presidente del-

l'ecoistituto di Bolzano. «E anche l'uso della bici è in rapida crescita. In Alto Adige sono stati già realizzati 450 chilometri di piste ciclabili extraurbane e altri 150 sono in via di ultimazione. A Bolzano gli spostamenti quotidiani in bici hanno raggiunto quota 80 mila: uno su quattro».

