**Fermare l’inquinamento. Mancano le risorse per l’aumento del trasporto collettivo. Bene il sostegno alla mobilità ciclistica.**

di Anna Donati

Siamo immersi nei giorni in cui tutte le principali città Italiane sono assediate dall’inquinamento e dalle polveri sottili, servono soluzioni concrete per spostarsi nelle città e nelle aree metropolitane. Da un lato sono davvero timidi o inesistenti i provvedimenti assunti dalle città e dalle regioni per fermare il traffico delle auto e del trasporto merci a tutela della salute. Perchè serve intervenire a scala vasta e metropolitana - non solo nel cuore delle città - per avere risultati apprezzabili ed incisivi, ma tutte le regioni della Pianura Padana non battono un colpo, nonostante che siano responsabili dei Piani per la qualità dell’aria.

Dall’altro nella legge di stabilità 2016 le risorse per il trasporto collettivo non sono aumentate e questo renderà difficile nei mesi a venire migliorare i servizi per i cittadini/e. Siamo fermi a 4.9 miliardi di risorse annue per tutto il trasporto locale mentre nel 2009 le risorse erano pari a 6.2 miliardi di euro. Gli utenti che attendono ogni giorno alle fermate treni, autobus e tram conoscono perfettamente gli effetti di questi tagli.

Bene anche le risorse per l’ecobonus destinato al trasporto ferroviario e marittimo per sostenere l’intermodalità nel trasporto merci, che dovrebbe aiutare il riequilibrio dal tutto strada verso i sistemi a minore impatto ambientale. Ma restano ancora i sussidi per l’autotrasporto ed è stato solo ritoccato il sistema escludendo i TIR più inquinanti e lasciano i sussidi al resto della flotta. Come se il trasporto su strada fosse un sistema debole che ha bisogno di essere incentivato.

Ma la vera novità della Legge di Stabilità 2016 approvata dal Parlamento, sono le risorse messe a disposizione per ciclovie turistiche, velo-stazioni, Zone 30 e mobilità ciclistica in città, con un ammontare complessivo di 91 milioni nel triennio 2016-2018. Tra le priorità indicate dalla norma vi sono le reti ciclabili di Vento Torino-Venezia, la ciclovia del Sole Verona-Firenze, il Grande Raccordo anulare della Bicicletta a Roma, la Ciclovia dell’Aquedotto Pugliese (dalla Basilicata alla Puglia). Di queste risorse tre milioni sono riservate ai Cammini, i percorsi a piedi storici, religiosi, naturalistici nel territorio italiano.

Sarà il Ministro dei Trasporti ed infrastrutture ripartire queste risorse con un proprio decreto e per la parte di ciclovie turistiche, dovrà farlo d’intesa con il Ministro per i Beni culturali. L’obiettivo deve essere di spendere bene ed impegnare subito queste risorse in progetti utili, ben connessi con le altre modalità di trasporto collettivo e con le ferrovie turistiche, che siano un autentico sostegno alle città, ai territori ed alle aree interne, in stretta correlazione con l’offerta turistica.

Altra novità positiva sono le misure contenute nel Collegato Ambientale, approvato il 22 dicembre 2015 dal Parlamento, che include finanziamenti per progetti di bike-to-work e bike-to-school, per complessivi 35 milioni di euro, che saranno però gestiti in questo caso dal Ministero per l’Ambiente. Provvedimento che contiene anche 5 milioni di euro da assegnare alla regione Emilia Romagna per l’accordo sottoscritto con RFI, per la trasformazione dell’exferrovia a binario unico Verona-Bologna in ciclovia. Lo stesso provvedimento contiene le modifiche per *l’infortunio in itinere,* una battaglia storica della FIAB per il riconoscimento della copertura assicurativa INAIL di chi si reca al lavoro utilizzando la bicicletta.

Il merito di questa svolta è certamente delle associazioni che si battono da anni per questi risultati: tante energie e battaglie positive che hanno convinto finalmente Città, Governo e Parlamento a dedicare significative risorse per spostarsi in bicicletta.

Ma resta la crisi del trasporto collettivo, con il taglio delle risorse per i contratti di servizio non recuperati dalla Legge di Stabilità, scarse le risorse per nuovi autobus treni e tram, servirebbero 1000 treni per i pendolari e gli investimenti per recuperare il deficit delle città italiane rispetto al resto d’Europa per reti tramviarie e metropolitane.

Non si intravedono politiche coerenti con le politiche europee, che prevede il dimezzamento delle auto con il motore a scoppio per il 2030 e la loro scomparsa nel 2050. Che in concreto significa promuovere il veicolo elettrico, il car sharing ed il car pooling, cioè una forte innovazione di prodotto e di servizio per l’automobile pulita.

Manca in Italia un Piano Strategico per la mobilità urbana, che sia un piano industriale fatto di innovazione tecnologica, servizi in sharing, veicolo pulito, bicicletta, trasporto collettivo, logistica merci. Ancora più urgente dopo le decisioni sul clima decise al vertice COP 21 di Parigi, se vogliamo rispettare gli obiettivi di riduzione dei gas serra anche nei trasporti.

Pedoni, Pedali e Pendolari alleati per cambiare strada.