

**E' in crisi un sistema di mobilità urbana che ha piegato alle sue esigenze la vita di tutti noi**

## **Una politica per scendere dall'auto**

Da Liberazione, 30-01-2009

*Gerardo Marletto*

Economista, Università di Sassari

Bene fa Liberazione a dedicare ampio spazio alla crisi mondiale dell'auto. Si tratta infatti di una crisi dove si intrecciano questioni sociali - innanzitutto la minaccia di un drastico taglio all'occupazione - economiche, ambientali e, più in generale, di qualità della vita. Sono stati come sempre molto stimolanti i due articoli di Francesco Garibaldi che Liberazione ha ospitato il 29 gennaio. Anche perché un ottimo rapporto personale, intellettuale e politico, mi lega a Francesco, vorrei mettere in evidenza i punti di accordo col suo ragionamento e, soprattutto, quelli di disaccordo. Lo faccio sinteticamente.

È vero che la crisi dell'auto non ha solo una dimensione quantitativa da sovrapproduzione e che quindi non è sufficiente una politica di mero sostegno alla domanda (o all'offerta). È anche vero dunque che serve una politica di transizione che guidi l'industria dell'auto verso un nuovo assetto produttivo e che per farlo non bastano certo le forze del mercato, anche se spinte da sostanziosi incentivi pubblici. È vero infine che questa transizione non deve trasformarsi in "macelleria sociale", ma deve trattare la difesa del lavoro come questione centrale, ineludibile.

Sin qui i punti di accordo. Veniamo a quelli di disaccordo.

La transizione non deve essere verso un nuovo modello di auto, più ecologico. Non è l'auto a combustione interna a essere in crisi per i danni sociali (innanzitutto sanitari), economici e ambientali che genera: è l'auto in quanto tale. Più esattamente è in crisi un sistema di mobilità centrato sull'auto di proprietà, che ha piegato alle sue esigenze lo sviluppo delle città, il consumo di territorio e la vita di tutti noi. La vera alternativa non sono dunque le auto ibride ed elettriche o le celle di combustibile; queste sono soluzioni che certamente dovrebbero trovare maggiore applicazione nelle flotte pubbliche e private (poste, servizi urbani, distribuzione delle merci, ecc.). Ma l'obiettivo della transizione deve essere un nuovo modello di mobilità urbana centrato su: più spazio e più sicurezza per gli spostamenti a piedi e in bici; crescita (il raddoppio?) del trasporto collettivo con treni, tram e autobus; diffusione delle forme condivise di trasporto (car sharing e bike sharing per le persone, city logistics per la distribuzione delle merci). E allora un'ennesima campagna di incentivi all'acquisto di auto "ecologiche" non solo non serve a sostenere il processo di transizione verso una nuova mobilità urbana, ma è addirittura controproducente. Come è già accaduto, il suo unico effetto sarà di aumentare il numero di auto in circolazione (e, dopo gli Stati Uniti, l'Italia è già prima al mondo), migliorare un po' l'aria che si respira e continuare ad aggravare il contributo della mobilità agli squilibri climatici globali.

E, infine, sono d'accordo che l'uscita dall'attuale modello di mobilità richiede anche il cambiamento dei paradigmi della politica europea. Perché per sostenere la necessaria spesa pubblica è necessario allentare gli infondati vincoli di Maastricht, ma anche perché bisogna che a Bruxelles abbandonino l'ossessione per le (grandi) infrastrutture di trasporto e dirottino quegli imponenti flussi di risorse verso i servizi e i sistemi urbani di trasporto alternativi all'auto. Il che, tra l'altro, produrrebbe benefici macroeconomici maggiori e più immediati.