

Mobilità e qualità della vita

*Original*

Mobilità e qualità della vita / Tartaglia, Angelo. - In: ITALIA NOSTRA. - ISSN 0021-2822. - STAMPA. - 505(2019), pp. 23-24.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2771652 since: 2019-12-05T15:26:24Z

*Publisher:*

GANGEMI Editore International

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

## Mobilità e qualità della vita

Angelo Tartaglia

La mobilità di persone e cose è senza dubbio una caratteristica emblematica dell'età contemporanea e nello stesso tempo è una delle attività umane che contribuiscono in maniera tutt'altro che marginale a trasformare l'ambiente in cui l'umanità vive. Ciò vale tanto per il contesto (paesaggio e organizzazione territoriale delle aree urbanizzate) quanto per la vivibilità complessiva (congestione, inquinamento, mutamento climatico).

Fra le aree più sensibili agli impatti della mobilità vi è sicuramente la Pianura Padana: circondata da tre lati da montagne (le Alpi a nord e a ovest, gli Appennini a sud) e con solo un, tutto sommato modesto, "sfiato" verso est, per di più affacciato su di un mare interno poco profondo. In sostanza le condizioni fisiche tendono a favorire il ristagno nella bassa atmosfera in prossimità del suolo di polveri e inquinanti diversi. Dal punto di vista globale poi, il mutamento climatico in atto sembra destinare la Pianura Padana, eventi estremi a parte, ad un progressivo impoverimento delle risorse idriche. Già da molti anni i satelliti artificiali ci restituiscono visivamente la situazione, come in Fig.1.



*Figura 1. Il bacino del Po visto da satellite in una giornata serena. La bruma visibile indica un elevato contenuto di polveri in prossimità del suolo.*

Se vogliamo in qualche misura quantificare il problema possiamo ricordare che nei paesi industrializzati, incluso il nostro, il settore dei trasporti pesa per circa un terzo sui consumi globali di energia e l'energia che assorbe è quasi per la totalità proveniente da combustibili fossili. In Italia ci sono (dato del 2017) 842 veicoli (di cui 635 autovetture) ogni 1000 abitanti: possiamo dire che il mercato e la viabilità sono in condizioni di saturazione materiale. Considerando il consumo di carburanti, l'area padana, che ospita il 39% della popolazione nazionale, brucia il 42% degli idrocarburi per autotrazione. La mobilità urbana poi è dominata dall'uso dell'automobile privata, col mezzo pubblico collettivo che pesa soltanto per il 13% circa del totale e stenta ad acquisire una maggior rilevanza. Se consideriamo il trasporto merci, troviamo che in Italia è solo il 6% delle merci movimentate a viaggiare in ferrovia, mentre tutto il resto viaggia su strada. Notoriamente il trasporto ferroviario, se si lasciano da parte tragitti montani e grandi tunnel, è meno impattante, in termini

di emissioni per tonnellata-chilometro, di quello stradale. Eppure fino ad oggi le politiche perseguite da tutti i governi hanno fatto sì e fanno sì che il trasporto su camion sia di fatto incentivato, con agevolazioni sull'acquisto dei carburanti e altro, per una quindicina di miliardi di euro all'anno.

Il trasporto merci, così impattante, merita qualche considerazione aggiuntiva che evidenzia le contraddizioni della nostra economia riguardo al tema della sostenibilità. Già una trentina di anni fa c'era chi trovava paradossale che latte prodotto in Olanda venisse trasportato in Grecia per esservi convertito in yogurt poi rivenduto in Olanda. Oggi posso citare un esempio che riguarda specificamente la Pianura Padana. Tutti conoscono le famose ceramiche di Sassuolo, ma pochi si interrogano sulla provenienza della materia prima. Ormai i depositi di argilla rossa appenninica sono ridotti a poca cosa e certo non sarebbero in grado di alimentare il fiorente flusso commerciale: gran parte delle famose ceramiche sono realizzate utilizzando argille provenienti ... dalla Turchia; per altro poi i prodotti finali sono proficuamente venduti negli Stati Uniti. La contabilità economica è positiva, quella ambientale assolutamente no.

Il fatto è che il mondo fisico non è per nulla sensibile all'andamento dei mercati, in particolare finanziari, né è smosso da mozioni parlamentari, polemiche politiche e quant'altro. Il più recente rapporto dell'IPCC sul riscaldamento globale (ottobre 2018) ci dice in modo molto netto che, se vogliamo sperare di mitigare l'impatto di un mutamento climatico ormai in corso, dobbiamo, entro il 2030, dimezzare le immissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera. Il miglioramento delle tecnologie di trasporto ci può aiutare (mobilità elettrica con elettricità da fonti rinnovabili), ma non può fare miracoli. Alla fin fine ridurre le emissioni vuol dire ridurre gli spostamenti, siano essi di persone oppure di merci.

Lasciando alla tecnica il merito e il ruolo che le competono, il vero problema risulta essere la struttura e il funzionamento dell'economia. Quest'ultima, così come oggi è praticata a scala mondiale, è materialmente insostenibile e per di più la crescita è necessariamente accompagnata da "effetti collaterali" (costi) che crescono più in fretta della ricchezza (vedere Fig. 2).<sup>1</sup>

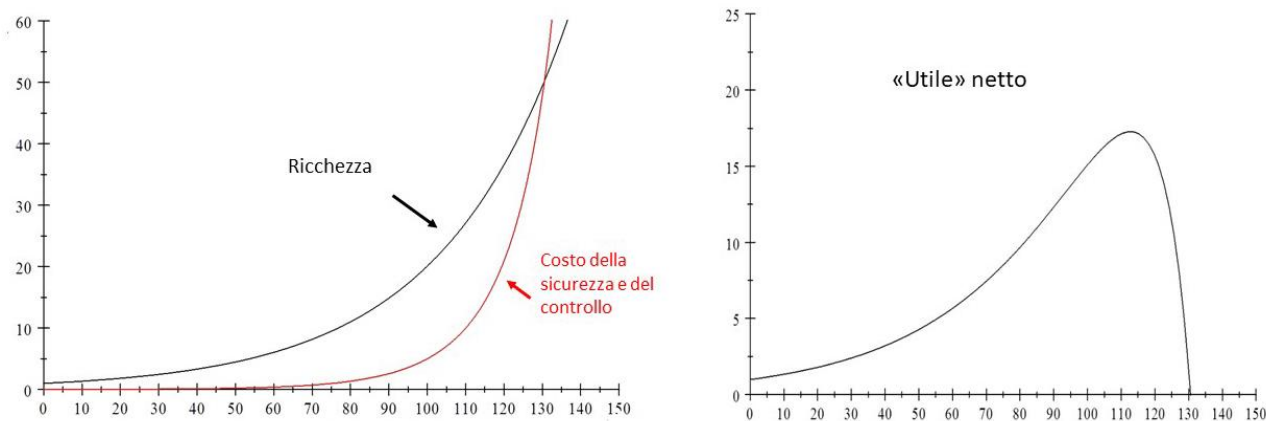


Figura 2. A sinistra, andamento temporale della ricchezza e dei costi per produrla in un sistema in crescita: A destra, l'utile netto nel tempo.

Come se non bastasse le statistiche, oltre a qualche semplice ragionamento, ci dicono che la competizione, motore della crescita secondo la narrazione prevalente, fa crescere anche le diseguaglianze sociali e di reddito (è così pressoché ovunque dalla fine degli anni '70).

<sup>1</sup> A. Tartaglia, intervento svolto presso l'università di Pisa il 22 marzo 2019. Testo scritto qui: <https://www.apocalottimismo.it/non-linearita-complessita-e-tracollo-delleconomia-attuale/> Registrazione accessibile qui, dal minuto 4:00 al 33:28: <http://mediaeventi.unipi.it/category/video/Resilienza-0-estinzione-parte-prima/28a0710cdee1c96864f0bce56e832395/206>

Insomma, oltre a promuovere migliori tecnologie, razionalizzare la gestione del territorio, ottimizzare gli spostamenti, se vogliamo venirne a capo dobbiamo rimettere in discussione la struttura stessa del nostro sistema economico e i suoi presupposti.