Proprio in questi giorni a Firenze si sta decidendo il futuro della metropolitana. Ce chi sostiene che sarà un passo verso il futuro e porterà molti benefici , e chi sostiene il contrario. Molte le polemiche e le supposizioni ma pochi gli esempi concreti, che a dire la verità,
ci sono.
Il primo tra tutti e forse anche il più recente: la costruzione della metropolitana di Torino. Sono passati solo due anni ma sono sufficienti per trarre le somme. A due anni dell'inaugurazione (in occasione delle Olimpiadi 2006), si traccia un primo bilancio dei benefici della metropolitana (9,6 chilometri) di Torino. Secondo le stime di *Libero Mercato* il traffico individuale e' calato solo dell'1%, a fronte di 80 mila passeggeri trasportati quotidianamente dalla metro (la maggior parte dei quali prima viaggiava sui mezzi pubblici di superficie). Neppure il tasso di inquinamento ha avuto particolari benefici. In pratica a beneficiare dell'opera sono stati un numero limitato di passeggeri, che a parità di costo viaggiano molto più rapidamente, e i proprietari degli immobili posizionati nelle vicinanze delle fermate. I costi, però, sono stati sostenuti per il 60% dallo Stato (quindi da tutti gli italiani), per il 40% dagli enti pubblici locali (e solo il 10% dei costi di gestione e' a carico degli utenti. Quindi, gli italiani hanno 'pagato' per far viaggiare più velocemente alcuni torinesi, aumentando il valore del patrimonio dei proprietari degli immobili. anche in Francia, a Tolosa, si e' avuto un simile bilancio: poca riduzione di traffico e di inquinamento, costi a carico di tutti i francesi, benefici per pochi. Un approccio diverso e più equo e' quello di Singapore, Giappone e Hong Kong, dove i costi delle metropolitane vengono sostenuti solo da chi ne trae utilità, quindi nessun costo a carico della fiscalità generale.
Rezarta Selam Emiaj - DEApress