

Eurispes alla Commissione Trasporti: serve regolamentazione a livello nazionale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2013</div> <div id = "day">14</div><div id = "month">Novembre</div></div>

Il Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti, Carlo Tosti, e il Direttore Scientifico, Luca Masciola, sono stati ascoltati ieri in audizione dalla Commissione ai Trasporti della Camera.



Tosti e Masciola hanno esposto ai parlamentari le linee guida e le tematiche principali contenute all'interno del "Libro Bianco" che verrà presentato in primavera e che, in questa prima edizione, sarà dedicato al trasporto di merci e persone nelle grandi aree metropolitane.

Noi di TN - TRASPORTONOTIZIE abbiamo incontrato nelle scorse settimane i Direttori Tosti e Masciola. Sul prossimo numero della nostra rivista pubblicheremo le interviste con un'anteprima dei contenuti del Libro bianco in tema di trasporto merci.

Intanto, nel corso della relazione alla Camera, Tosti ha sottolineato come obiettivo dell'Osservatorio sia quello di «costituire un punto di riferimento per operatori e Istituzioni nell'analisi dei fenomeni trasportistici. La presenza nell'Osservatorio dell'industria, delle associazioni di categorie e della consulenza strategica sta consentendo all'Eurispes di coniugare approccio scientifico nella descrizione degli scenari e pragmatismo nella

formulazione delle soluzioni. L'incontro in Commissione è per noi cruciale per trasferire alle Istituzioni – ha sottolineato il Direttore dell'Osservatorio Eurispes – la rilevanza che gli operatori attribuiscono all'omogeneità dei modelli di governance dei fenomeni. Una regolamentazione a livello nazionale andrebbe incontro alle aziende, che in questo modo non sarebbero costrette ad adeguare strategie e tecnologie ai diversi contesti cittadini, con positive conseguenze in termini di tempi e costi di realizzazione».

«Con il primo Libro Bianco – ha spiegato Luca Masciola – dimostreremo gli effetti sulla crisi del trasporto cittadino dello urban sprawl, ovvero dell'estensione delle città con insediamenti a più bassa densità: il tasso di crescita dell'uso dei terreni a fini urbani, abitativi e infrastrutturali, disorganizzato quando non deregolato, ha generato negli ultimi decenni lo spostamento della domanda verso il trasporto privato su gomma a scapito del trasporto collettivo e pubblico, con effetti evidenti su traffico e congestione viaria e sui costi diretti del trasporto. Ed effetti meno evidenti ma significativi su quelle esternalità rappresentate dall'impatto ambientale, dalla bolletta energetica, dalla minor attrattività dei nostri territori urbani per nuova impresa ed eccellenze. Il riequilibrio delle modalità di trasporto attraverso un approccio intermodale multidisciplinare è oramai indispensabile. Il nostro intento è quello di identificare le variabili dello sprawl e proporre una modalità di valutazione della loro intensità nelle diverse aree metropolitane. Ciò renderà più semplice per le Amministrazioni locali calare le soluzioni più adatte ai singoli contesti oltre che più efficace la risposta di operatori e industria. Tra le ricette possibili per uno sviluppo sostenibile e per la city logistics, la realizzazione di centri di distribuzione urbana e di infrastrutture per la intermodalità (parcheggi di scambio, sistemi di infomobilità e monitoraggio e controllo delle percorrenze sulle maggiori linee di accesso ed interscambio); introduzione di misure e regole di traffic management, non solo divieti di accesso ma time windows e road pricing, intermodalità ferro gomma e privato collettivo; rilancio del bike e del car sharing, investimento sulla mobilità dolce; conferimento a terzi privati di servizi a chiamata (con conseguente riarticolazione dei contratti di servizio tra Amministrazione pubblica, aziende private e municipalizzate); sistemi integrati di bigliettazione e introduzione di card anche virtuali multi canale che prevedano sistemi premiali (sconti e promozioni) al realizzarsi di comportamenti virtuosi. Ciò che l'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti può rendere visibile attraverso questo primo rapporto ma, direi, con questo diverso approccio, accademico e imprenditoriale, è la percorribilità delle soluzioni stesse alla luce della maturità del sistema produttivo rappresentato dai nostri associati – ha proseguito Carlo Tosti. In uno scenario di risorse scarse riteniamo indispensabile porre in evidenza strategie sostenibili, magari vincenti in altri contesti omogenei, evitando però le forzate trasposizioni esterofile non compatibili con le nostre specificità. Attraverso questo primo rapporto intendiamo individuare quei costi esterni che se abbattuti consentano alle Amministrazioni di guidare il cambiamento nei consumi di trasporto attraverso premialità e non attraverso le sole leve sanzionatorie. In questo senso, il caso della città di Torino di questi ultimi giorni è un esempio efficacissimo e da ripetere».

Anche sollecitati dal dibattito successivo tanto Carlo Tosti che Luca Masciola hanno ribadito il

Eurispes alla Commissione Trasporti: serve regolamentazione a livello nazionale

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2013</div> <div id = "day">14</div><div id = "month">Novembre</div></div>

ruolo centrale che in questo cambiamento stanno avendo ancora timidamente, ma che dovranno avere con forza le tecnologie e metodiche dell'Internet 2.0: l'infomobilità, la gestione dei big data, l'infrastrutturazione di piattaforme open data.

© TN - TRASPORTONOTIZIE Riproduzione riservata