

Trasporti e mobilità: al Citytech di Milano, le analisi Eurispes



Riequilibrio e integrazione dell'offerta modale (inclusa mobilità dolce), riduzione del trasporto privato con mezzi a elevato impatto ambientale, aumento dell'offerta di trasporto collettivo attraverso una diversa articolazione e un diverso equilibrio tra offerta pubblica e privata, introduzione di un numero maggiore di nodi di interscambio modale sia per il trasporto di persone sia di merci, infrastrutturazione finalizzata all'informazione, al controllo, al sanzionamento e alla tariffazione, "valorizzazione" delle esternalità. È questa la "ricetta" indicata a Citytech, in corso a Milano, dal

direttore dell'Osservatorio dell'Eurispes, Carlo Tosti, per compensare gli effetti dello Urban Sprawl (termine con cui si indica una rapida e disordinata crescita di una città). L'appuntamento di Citytech si è aperto presso la Fabbrica del Vapore con alcune anticipazioni dei primi risultati del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia dell'Eurispes, una fotografia dettagliata dei temi sociali, infrastrutturali, commerciali e tecnologici legati ai trasporti. Nel corso del suo intervento, alla presenza del Ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, del Sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, del Presidente della Provincia di Milano, Guido Podestà, Tosti ha approfondito i macrotemi affrontati nel Libro Bianco: l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto; le infrastrutture critiche, i parcheggi di scambio, le linee tranviarie, le infrastrutture tecnologiche, l'infomobilità e bigliettazione integrata, l'intermodalità, il trasporto turistico, il trasporto merci, il ruolo e l'efficacia delle normative. "Inquinamento atmosferico e acustico, congestione, occupazione del territorio, inefficiente utilizzo del fattore tempo – ha dichiarato il Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e Trasporti – costituiscono indicatori cui sia le persone che le imprese pongono rilevante e crescente attenzione. Queste problematiche vengono avvertite con più forza nell'ambito urbano, dove c'è ovviamente maggiore concentrazione di popolazione, produzione e distribuzione delle merci. E proprio l'utilizzo esclusivo del trasporto stradale per quanto riguarda le merci crea le maggiori problematiche, non solo dal punto di vista ambientale. L'Italia poi somma a questa predilezione stradale in ambito urbano una vocazione per la gomma anche nel trasporto merci in medie e lunghe percorrenze. Questo significa che a problemi si sommano problemi. Da alcuni anni le Amministrazioni pubbliche locali, con interventi a macchia di leopardo, intervengono con azioni volte a regolare, non a impedire, l'accesso dei veicoli merci nell'area urbana e cercare delle soluzioni che consentano di minimizzare l'impatto del trasporto su gomma sia sugli altri trasporti sia sull'occupazione del suolo. Il dilemma delle "sette condizioni giuste" della logistica, ossia 'la disponibilità del prodotto giusto nella quantità e condizione giuste, nel luogo e nel momento giusti, al cliente giusto', rende necessario un approccio integrato e pluridisciplinare che sposta il dibattito dal tavolo dei trasportisti a uno più ampio". Oltre a Tosti è intervenuto nel corso della sessione istituzionale, anche il Direttore del Comitato Libro Bianco, Luca Masciola. "L'Eurispes attraverso il suo Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti – ha dichiarato Masciola – ha voluto concentrare la propria ricerca sulle ragioni della malattia identificandole, con specifico riferimento alle aree cittadine, nel processo di disarticolazione urbana o urban sprawl, che va interessando ogni area metropolitana nel mondo. Due indicatori per tutti: le 600

auto private per mille abitanti (con punte superiori alle settecento su Roma e Firenze), l'altissima percentuale di trasporto merci conto proprio per tragitti inferiore ai 50 km (anche per questo possiamo dire che la merce più trasportata nelle grandi città sia l'aria, ovvero il mancato carico dei mezzi i movimento). Le ricette sono condivise da larga parte degli analisti del fenomeno: integrazione modale, infrastrutturazione fisica e tecnologica, individuazione di un nuovo e più sostenibile rapporto tra mobilità privata collettiva e dolce. Ma le ricette devono essere adeguate al malato e ciò è possibile solo al termine di un'analisi attenta delle variabili demografiche economiche e di urbanizzazioni delle diverse aree metropolitane. Il Libro Bianco in corso di elaborazione ha questo obiettivo e la presenza nei team di lavoro dei diversi stakeholder istituzionali produttivi, tecnologici e dell'esercizio di trasporto ci consentirà di aggiungere al rigore scientifico la concretezza delle proposte per il miglioramento del settore".

Federico Cabassi

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata