

Mobilità sostenibile

Idee a cavallo tra innovazione politica, tecnologica e industriale

Sintesi del dibattito

Modera: Daniele Ganapini (Giusto Senso); Statementi: Walter Tocci; Partecipano: Mauro Moretti (FS); Marco Filippeschi (Sindaco Pisa), Flavio Zanonato (Sindaco Padova); Alessandro Ricci (Presidente Associazione Interporti)

Sabato 13 febbraio 2010, sala verde

Il diritto alla mobilità può essere considerato un diritto alla persona? E se sì quali sono le condizioni per attuarlo? Ancora: lavorare per una mobilità sostenibile può rappresentare una spinta all'innovazione? Sono alcuni degli interrogativi sollevati nel corso del dibattito su "Mobilità sostenibile: idee a cavallo tra innovazione politica, tecnologica e industriale" che si è tenuto nell'ambito di *Manifutura. Festival dell'economia reale 2010*. L'affermazione-provocazione di Daniele Ganapini, dell'associazione "Giusto senso. Comitato di civismo pendolare tratta Bologna – Reggio Emilia e oltre", di considerare il trasporto un diritto civile con la conseguenza di una nuova considerazione del cittadino-cliente provoca risposte diverse. Alessandro Ricci, presidente Associazione Interporti, ritiene possibile girarla positivamente agli enti locali, inserendole in un sistema più complesso di mobilità delle persone coniugata con quella delle merci e quella urbana. Bisogna incidere sui piani urbanistici, considerando che gli interporti sono concentratori di merci, in grado di interessare città, sistema imprenditoriale, sistema del trasporto. Anche se quest'ultimo, estremamente frammentato, rende debole il ruolo degli enti locali nella definizione del sistema trasporti. Ma trasporto significa, nelle città, auto e mezzi pubblici. Marco Filippeschi, sindaco di Pisa, avverte che si è di fronte a questioni che investono aspetti culturali e strutturali, dovuti anche al cambiamento dei tempi di lavoro. Occorre rivolgersi

a nodi intermodali capaci di spostare gradualmente verso mobilità diverse, agendo anche con un mix di incentivazioni economiche e divieti. E magari escogitare nuove fonti di finanziamento con l'offerta di servizi più attrattivi per gli utenti. Soprattutto, sostiene il sindaco, è importante una pressione dal basso, matura e responsabile, per favorire cambiamenti politici verso nuove politiche di trasporto che coinvolgano i cittadini. Il trasporto ferroviario è al centro dell'attenzione (e spesso delle proteste) dei cittadini-utenti, ma secondo Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, La sostenibilità del trasporto va riferita soprattutto al piano economico. Anche parlando di diritti, secondo Moretti è ragionevole considerare il rapporto con i costi ponendosi l'interrogativo di chi paghi: non si può pensare che tutto è possibile perché tutto è diritto. Oggi questa sostenibilità non c'è: percorrere un chilometro costa solo 0,36 centesimi di euro. E i ritardi per i pendolari? Sono solo nell'ora di punta. Occorrerebbero più treni, ma questo sarebbe possibile solo se fossero usati sempre, mentre l'ostacolo del trasporto auto non lo rende realizzabile. Questione innovazione: incentivare è possibile solo se vi è un intreccio comune tra servizi, con il sistema industriale interessato, perché esiste un collegamento stretto tra campioni nazionali del trasporto e campioni industriali. Ma questi ultimi l'Italia non li ha più. La stessa concorrenza su rotaia appare diseguale, perché è priva di regole di compensazione, mentre il mercato dovrebbe presentare regole europee uguali per tutti. Il sindaco di Padova Flavio Zanonato chiarisce che pensare a un futuro senza auto è un ritorno al passato: oggi va perseguito il diritto alla mobilità sostenibile nel contesto attuale, con un'attenta considerazione dei costi, considerando che a volte si immaginano esigenze non reali, come nel caso del trasporto pubblico notturno. Sollecitato da Walter Tocci, lo stesso Zanonato sottolinea la difficoltà di un cambiamento culturale da sollecitare con misure concrete, come, nel suo caso, l'attuazione di linee tramviarie con tempi cadenzati e certi. Un suggerimento agli enti locali sul piano economico viene da Ricci: far pagare più direttamente il costo del trasporto pubblico a chi usa l'auto, poiché anche l'automobilista è debitore verso il trasporto pubblico. Con un ulteriore avvertimento: l'unico vero modo di ampliare una strada è costruire una ferrovia, non una seconda strada.

ORGANIZZAZIONE