

Trasporti chiamati all'esame 2.0

I sistemi che hanno investito di più in servizi digitali crescono più velocemente

Giorgio Santilli
ROMA

Il «biglietto intelligente» o «bigliettazione elettronica interoperabile» è quel sistema che su autobus e metropolitane consentirebbe non solo di rendere meno costoso per le aziende e più friendly per l'utente il sistema di emissione e di convalida dei titoli di viaggio, ma al tempo stesso di dare un forte impulso alle informazioni sui viaggiatori, sui loro tragitti, sulla loro spesa, sulle punte di congestione di mezzi e infrastrutture, sulla gestione dei sistemi di trasporto e sulla loro connettività intermodale. Come sempre quando si parla di tecnologie, la definizione di standard nazionali consentirebbe di dar vita a sistemi operativi più efficienti e meno costosi, evitando che ogni Comune, grande e piccolo, proceda in ordine sparso. A questo dovrebbe servire il decreto del ministro dei Trasporti previsto dal dall'articolo 8 del «decreto legge sviluppo bis» (Dl 179/2012): il decreto ministeriale è in ritardo di 250 giorni, uno delle centinaia di provvedimenti attuativi delle ri-

forme degli ultimi due anni bloccati. Lo ricorda lo studio di Glocus «Trasporti 2.0» che sarà presentato oggi alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi. Lo studio è un altro degli appuntamenti tematici con cui il «think tank» di Linda Lanzillotta evidenzia gli impegni concreti e settoriali riassunti sinteticamente nel progetto dell'Agenda digitale.

L'appuntamento di oggi sarà però l'occasione anche per andare oltre l'aspetto strettamente digitale del settore dei trasporti. L'impostazione di fondo dello studio è sì che occorra il salto 2.0 - per esempio con il Piano nazionale dei sistemi di trasporto intelligenti (su cui pure siamo in ritardo rispetto agli impegni assunti in sede Ue) o con il rilancio dell'architettura nazionale Its o ancora con la creazione di un database nazionale dei benefici Its - ma in fondo il messaggio è più generale: un software gestionale innovativo ed efficiente consente di ottimizzare l'utilizzo delle reti infrastrutturali esistenti, riducendo verticalmente il costo

per le nuove opere effettivamente prioritarie e quello per il funzionamento attuale del sistema trasportistico. Se la congestione urbana e stradale distrugge l'1% del Pil, bisogna agire subito senza l'alibi dei tempi lunghi per la realizzazione di nuove infrastrutture. «Gli studi europei - dice la presidente di Glocus, Linda Lanzillotta - dimostrano che i Paesi del Nord Europa che hanno investito maggiormente in servizi digitali, crescono più velocemente. Fa piacere vedere che il Governo se ne sia accorto e abbia riportato il coordinamento complessivo dell'Agenda digitale a Palazzo Chigi. La mobilità è una delle leve abilitanti di un'economia digitale».

Nella panoramica delle esperienze straniere, soprattutto urbane, lo studio evidenzia il caso francese con la legge «Granelle 2» del luglio 2010. «La maggior parte delle realtà metropolitane afferma lo studio in via generale - in passato riteneva che gli investimenti per i trasporti, soprattutto a livello infrastrutturale, dovessero essere finanziati principalmen-

te attraverso la fiscalità generale, dal momento che è il pubblico a trarre beneficio dalla congestione ridotta e dalle minori emissioni. Questa impostazione - continua il Rapporto - nonostante resista ancora in alcune realtà tra cui l'Italia, viene superata in alcuni Paesi da una rimodulazione nel calcolo dei costi e dei benefici che una comunità può avere da un utilizzo ottimale del sistema di trasporto». Ebbene, in Francia la legge citata prevede la possibilità di istituire «una tassa di scopo applicata alle attività economiche per i comuni turistici, il cosiddetto Versement Transport; una tassa cosiddetta "di cattura del valore", che può essere applicata dalle autorità di trasporto sui terreni e sugli immobili nelle immediate vicinanze delle infrastrutture di trasporto; pedaggi urbani per le città con la popolazione maggiore di 300mila abitanti, dotate di un piano di mobilità urbana». Solo con il Versement Transport - conclude lo studio - la Francia ha coperto «il 36% dei costi di investimento in nuove infrastrutture ferroviarie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA LEZIONE

«I Paesi del Nord Europa hanno compreso con precisione i benefici per la collettività derivanti da una mobilità efficiente»



NOI E GLI ALTRI

Città europee a confronto

IL TRASPORTO PUBBLICO

Percentuale rispetto al totale degli spostamenti motorizzati

