



**PROGRAMMA TRASPORTI**

**MOVIMENTO 5 STELLE**

**PROGRAMMA PARZIALE**

## Sommario

<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>GLI OBIETTIVI DI UN PROGRAMMA PER LA MOBILITÀ A 5 STELLE</b>	<b>6</b>
<b>DECARBONIZZARE IL SETTORE SENZA RINUNCIARE ALLA LIBERTÀ DI MUOVERSI</b>	<b>11</b>
<b>I PRINCIPI CHE CI HANNO ISPIRATO</b>	<b>12</b>
<b>LE INFRASTRUTTURE</b>	<b>13</b>
<b>OBIETTIVI E AZIONI</b>	<b>14</b>
<b>LA SICUREZZA STRADALE</b>	<b>15</b>
<b>IL SISTEMA AEROPORTUALE</b>	<b>17</b>
<b>TRASPORTO MERCI</b>	<b>19</b>
<b>MOBILITÀ URBANA</b>	<b>20</b>

# PREMESSA

Qual è la differenza fra i partiti e il Movimento 5 Stelle? Loro sono interessati al poltronificio nelle società controllate o partecipate dagli enti pubblici come quelle che gestiscono aeroporti e il trasporto pubblico locale, noi invece vogliamo rendere i trasporti nel nostro Paese moderni, rapidi, capillari e non inquinanti. Per raggiungere questi obiettivi dobbiamo ripensare la mobilità di italiani e turisti che visitano il nostro bellissimo Paese.

In questi anni di lavoro alla Camera e al Senato abbiamo ottenuto risultati importanti:

- lo sblocco dei fondi - 12,5 milioni - per lo sviluppo e la messa in sicurezza delle piste ciclabili.
- l'impegno da parte del governo per mettere in sicurezza i guard rail nei tratti stradali più a rischio e di aumentare le cosiddette "barriere salva motociclisti".
- l'impegno per l'ammodernamento della tratta ferroviaria della direttiva Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce.
- grazie ai nostri atti parlamentari sono arrivate le dimissioni del Ministro Lupi e di Ercole Incalza, un dirigente del Ministero.

I governi però hanno sempre concesso sussidi pubblici diretti o indiretti alle modalità di trasporto più inquinanti. È necessario invertire gradualmente, ma con determinazione, questa tendenza che ha costi sanitari altissimi e porta inaccettabili conseguenze in termini di vite umane: in Italia ogni anno si contano oltre 84.400 morti premature a causa dello smog. Per questo vogliamo ammodernare e mettere in sicurezza l'attuale rete ferroviaria perché oggi purtroppo il treno non è un'alternativa valida ad aerei e automobili. Inoltre, in Italia ci sono troppi aeroporti, molti dei quali amministrati secondo logiche politico-clientelari.

Spesso le scelte politiche sono al ribasso a causa della guerra che si fanno fra di loro i territori in una competizione insensata, mentre servirebbe un ragionamento più ampio che faccia crescere il sistema Paese. La stessa miopia la registriamo sul trasporto commerciale. In Italia quasi tutti i non sono collegati con la rete ferroviaria e le merci viaggiano sui tir. Questo comporta dei costi sociali nascosti, anche in termini di inquinamento, che pagano sempre e solo i cittadini. L'obiettivo da raggiungere è l'efficienza e la sostenibilità, favorendo il trasporto su rotaia anziché quello su gomma e la mobilità elettrica.

Dobbiamo ripensare anche alla vita nelle nostre città. Bisogna scoraggiare l'uso dell'auto privata fornendo valide alternative che siano anche convenienti. Quindi bisogna puntare sulla la mobilità dolce e sul trasporto sostenibile, collettivo e condiviso. Come? Con quale priorità? La nostra visione è chiara.

# INTRODUZIONE

L'analisi delle serie storiche per il settore dei trasporti, dal 1990 al 2015, permette di comprendere quanto è stato fatto fino ad ora e qual è la situazione attuale del settore trasporti:

**“La dipendenza del sistema di trasporto italiano dal gasolio e dalla benzina, al 2015, supera ancora l’82%<sup>1</sup>”.**

I carburanti “alternativi” come il GPL ed il gas naturale, in termini sia assoluti che relativi al totale, sono cresciuti, insieme all’elettricità, ma la loro diffusione, a questi ritmi, è in ogni caso ancora insufficiente per vincere la sfida della decarbonizzazione.

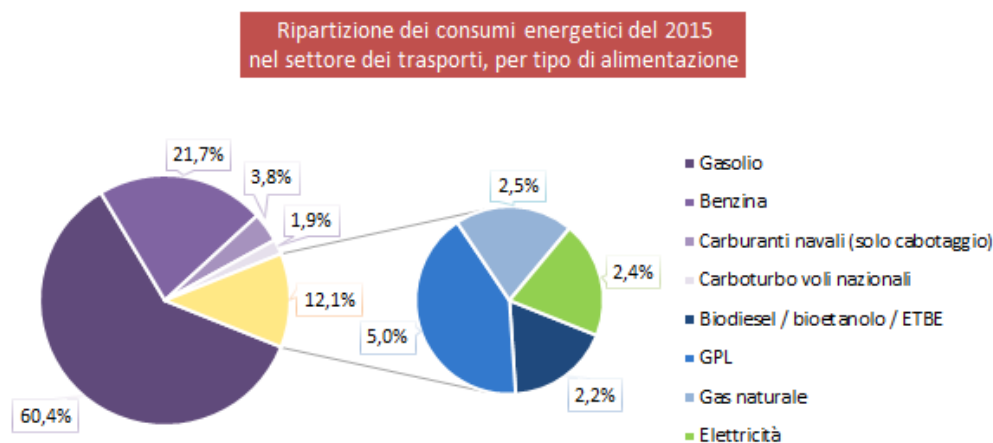


Figura 1. Fonte: Elaborazione su dati ISPRA

Consumi energetici totali nel settore dei trasporti (usi finali)						
Tipo di alimentazione	1990	1995	2000	2005	2010	2015
<b>Carburanti</b>	<b>1.408,6</b>	<b>1.534,5</b>	<b>1.658,3</b>	<b>1.740,0</b>	<b>1.672,9</b>	<b>1.475,5</b>
Gasolio	678,5	628,5	740,5	985,3	998,8	913,3
Biodiesel / bioetanolo / ETBE	-	-	2,8	6,9	63,9	32,8
Benzina	582,5	754,6	729,5	589,5	422,9	328,5
GPL	61,8	68,0	65,6	47,6	56,1	76,3
Gas naturale	8,8	10,4	14,5	16,0	29,1	37,5
Carboturbo voli nazionali	22,8	25,1	36,3	31,1	32,5	29,0
Carburanti navali (solo cabotaggio)	54,2	47,8	69,2	63,7	69,7	58,1
<b>Elettricità</b>	<b>24,1</b>	<b>27,3</b>	<b>30,4</b>	<b>34,8</b>	<b>37,0</b>	<b>36,7</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.432,8</b>	<b>1.561,8</b>	<b>1.688,7</b>	<b>1.774,8</b>	<b>1.709,9</b>	<b>1.512,2</b>

<sup>1</sup> Quota che arriva all’87,9% considerando anche i carburanti per la navigazione marittima e aerea.

All'interno del settore Trasporti, **i consumi energetici sono dovuti per il 63,7% dal trasporto dei passeggeri** ed esattamente **per il 91,3% dal trasporto su strada**.

Ciò dipende principalmente dalla diversa domanda di mobilità che caratterizza le due tipologie di traffico (*persone e merci*) e le quattro modalità di trasporto (*impianti fissi, su strada, vie d'acqua e navigazione aerea*).

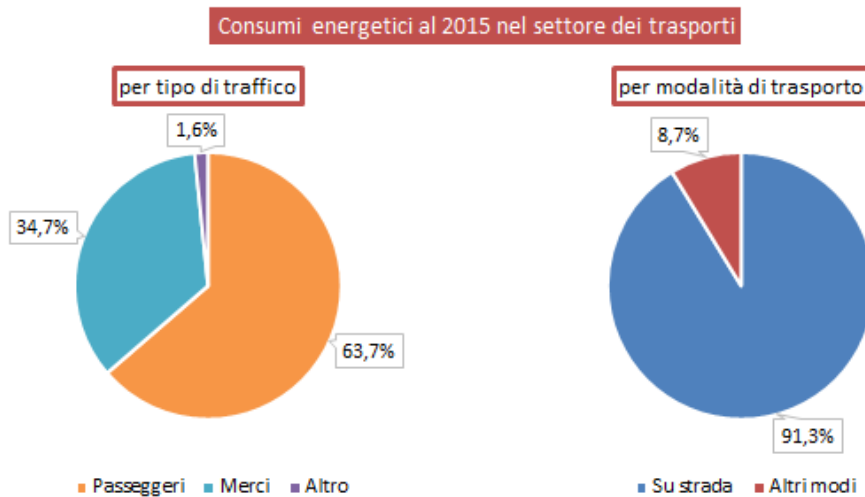


Figura 2. Fonte: Elaborazione ISPRA su dati MSE e MIT

Le emissioni di gas serra hanno raggiunto nel 2014 tonnellate di CO<sub>2eq</sub> di poco superiori ai livelli degli anni '90. La quota però che detiene il settore dei trasporti rispetto alle emissioni complessive di gas serra in Italia è via via aumentata negli anni. Da un 19,8% si è arrivati al 25,0%.

***“È evidente che i risultati ottenuti dai Trasporti nella lotta all'inquinamento atmosferico sono minori rispetto a quelli conseguiti dagli altri settori”.***

Emissioni di gas serra dal settore dei trasporti e quota sul totale						
Tipo di gas	1990	1995	2000	2005	2010	2014
	<i>kt CO<sub>2</sub>eq</i>					
<b>Emissioni di gas serra dai trasporti</b>	<b>103.241</b>	<b>114.241</b>	<b>123.656</b>	<b>128.705</b>	<b>119.565</b>	<b>104.855</b>
di cui anidride carbonica	101.306	111.475	121.542	127.062	118.209	103.700
metano	980	1.091	838	515	301	233
protossido di azoto	955	1.674	1.581	1.129	1.055	922
<b>Emissioni totali di gas serra in Italia</b>	<b>521.921</b>	<b>533.450</b>	<b>554.479</b>	<b>578.904</b>	<b>508.424</b>	<b>418.587</b>
<b>Quota dei trasporti sul totale delle emissioni</b>	<b>19,8%</b>	<b>21,4%</b>	<b>22,3%</b>	<b>22,2%</b>	<b>23,5%</b>	<b>25,0%</b>

Tabella 2. Fonte: ISPRA

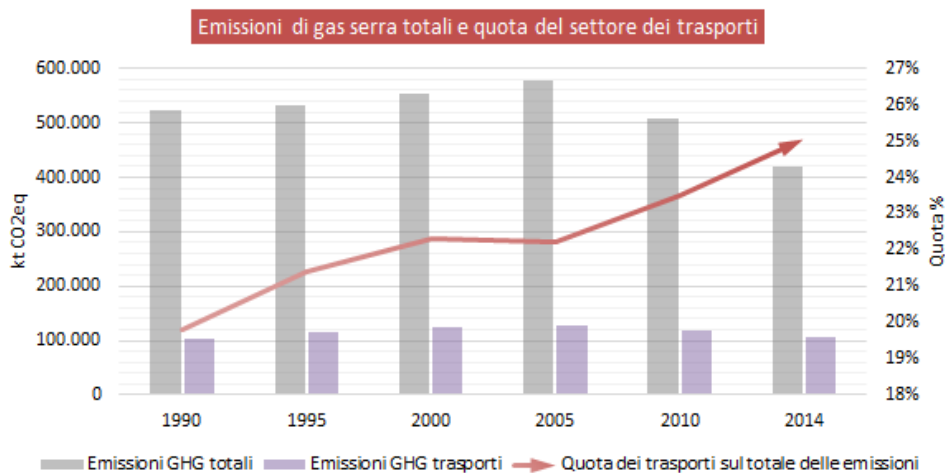


Figura 3. Fonte: Elaborazione su dati ISPRA

La ripartizione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per tipo di traffico e per modalità di trasporto riflettono le percentuali viste dei consumi energetici. **Il 63,6% dell'inquinamento atmosferico è causato dalla domanda di mobilità delle persone e il 93,2% deriva dal trasporto su gomma.** In Italia circolano (dati Aci) 37 milioni circa di auto, 6 milioni di moto, circa 4 milioni di tir e solo 98mila autobus. Bisogna incrementare quest'ultimo numero e rovesciare la proporzione.

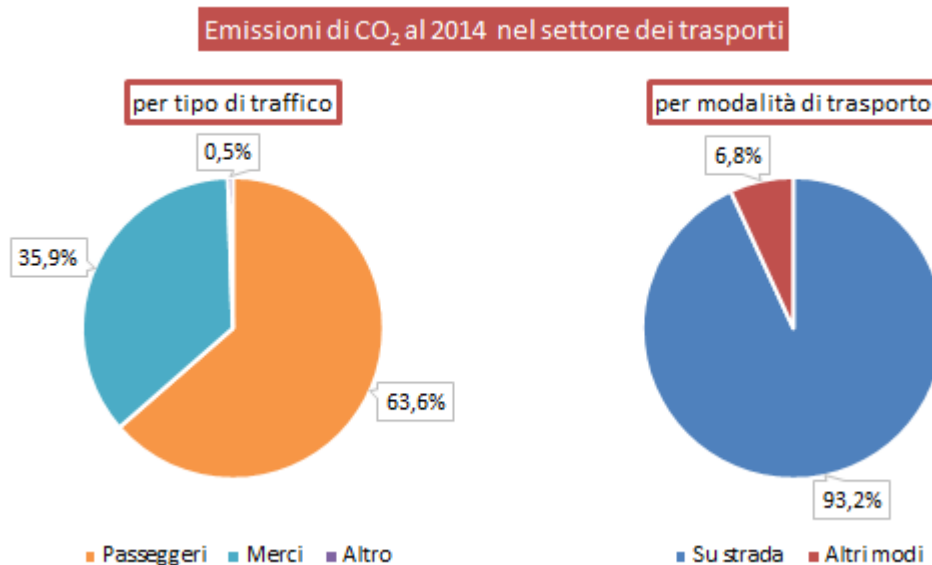


Figura 4. Fonte: Elaborazione ISPRA su dati MIT

**La riduzione sia dei livelli di emissioni di gas serra che delle emissioni di particolato è già possibile, con le attuali tecnologie, passando da mezzi ad alimentazione tradizionale a quelli ad alimentazione elettrica (e/o alternativa), condivisi e/o pubblici.**

## GLI OBIETTIVI DI UN PROGRAMMA PER LA MOBILITÀ A 5 STELLE

*“Sarà il settore **Trasporti** a conoscere la trasformazione più radicale”: lo scenario di riferimento del programma energia per il 2050 “fa riferimento a un obiettivo di penetrazione elettrica dall’attuale 2% al 90%” con un “percorso di transizione, necessariamente frutto di una pianificazione partecipata, che dovrà sfruttare tutte le migliori tecnologie ad oggi disponibili, immateriali (es. sharing mobility) e materiali”.*

Il programma trasporti è chiamato a svolgere un ruolo sostanziale nel raggiungimento degli obiettivi fissati con altri programmi, ma i contenuti proposti, delineati in azioni da avviare nel corso della prima legislatura a maggioranza 5 Stelle, sono comunque orientati a risolvere i principali problemi che da anni gravano sul settore.

<sup>2</sup> Cfr. Programma energia del Movimento 5 Stelle <http://www.movimento5stelle.it/programma/energia.html>

**La sola sostituzione di una tecnologia con un'altra, anche se a minore impatto, non è mai da considerare una soluzione adeguata, se non accompagnata da misure in grado di diminuire efficacemente le determinanti della pressione ambientale e sociale dell'intero settore, ad esempio il numero dei veicoli privati in circolazione.**

Al **2050**, programma elaborato per l'energia, il settore dei trasporti dovrà arrivare a consumare circa **la metà di quanto consumava nel 2014**, sfruttando appieno il suo potenziale di efficientamento, di gran lunga superiore rispetto agli altri.

Al contrario, anche gli scenari previsionali di lungo periodo elaborati per la Commissione europea mostrano **l'inadeguatezza delle attuali politiche implementate dai 28 Stati membri per il raggiungimento degli obiettivi comunitari del 2050<sup>3</sup>**. I dati aggregati dei diversi Paesi evidenziano che, sotto le odierne condizioni ed in assenza di maggiori sforzi, si giungerà a risultati molto distanti da quelli desiderati.

La domanda di energia negli usi finali diminuirà solamente del 4% nel 2050 rispetto al valore del 2015 e il settore Trasporti sarà quello con il peggior risultato in termini di riduzione. Ancor più eclatante è il contributo quasi trascurabile che daranno i trasporti nella riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

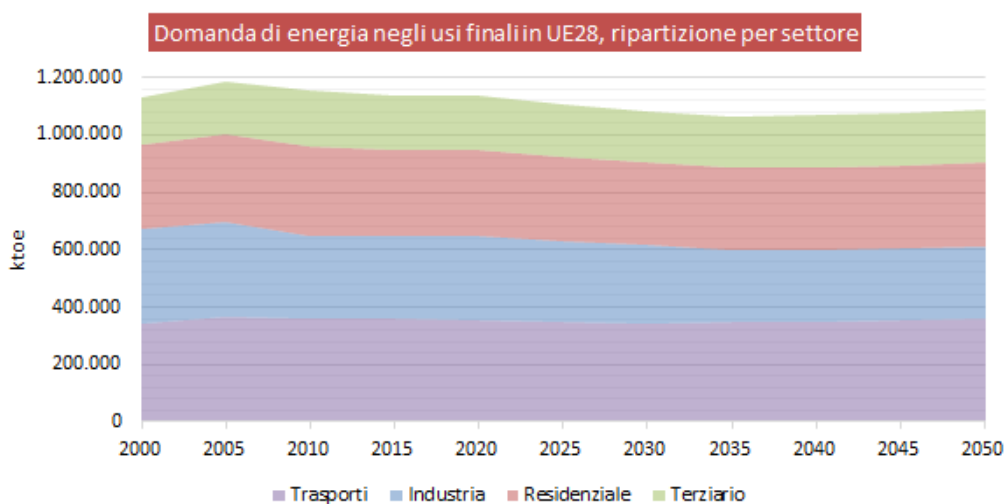


Figura 5. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

<sup>3</sup> Nel rapporto *EU Reference Scenario 2016* (REF2016) sono state realizzate delle proiezioni dei trend in atto su energia, trasporti ed emissioni GHG (greenhouse gas, ovvero di gas serra). Gli scenari elaborati e presentati non sono dunque delle previsioni ma una simulazione dei possibili stati futuri date le condizioni correnti.



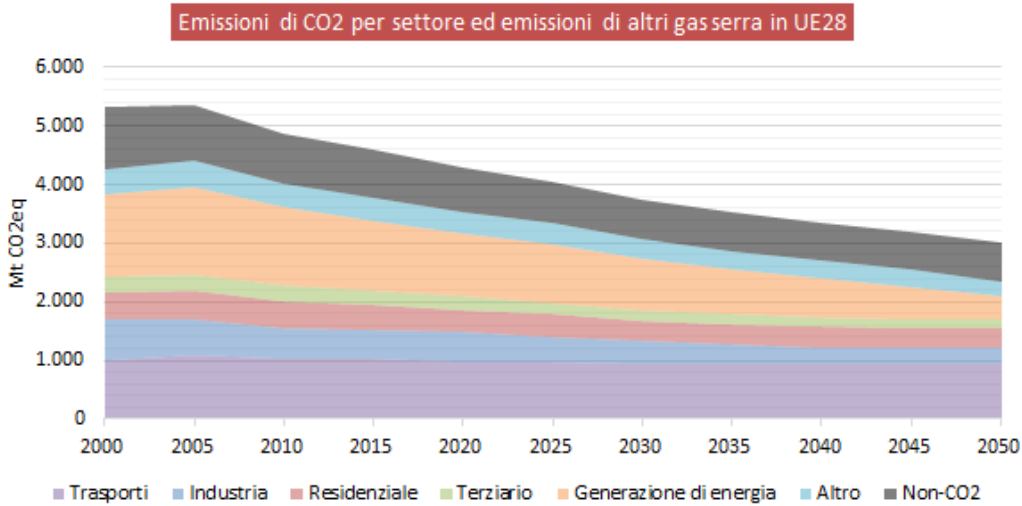


Figura 6. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

Nel grafico che segue è rappresentato l'andamento dei gas serra prodotti esclusivamente con i trasporti e i relativi target fissati dall'UE<sup>4</sup>. Tra il 1990 ed il 2007 si osserva un aumento continuo della quantità annua dei gas serra liberati nell'atmosfera, e solamente dal 2008 è possibile riscontrare dei decrementi che hanno portato il totale del 2014 ai valori del 2000.

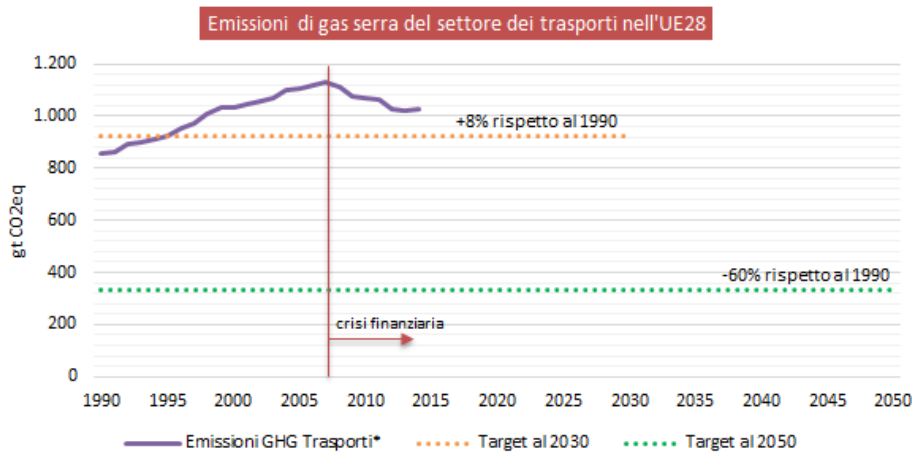


Figura 7. Fonte: Elaborazione su dati EEA (TERM 2016). \*Escluso trasporto marittimo internazionale, inclusa aviazione internazionale

<sup>4</sup> Obiettivi dichiarati nel Libro Bianco dei Trasporti (EC 2011b) e nella Roadmap 2050 (EC 2011a).

**L'inversione del trend è dovuta però non tanto alle contromisure adottate, quanto alla crisi finanziaria** che ha portato ad un ridimensionamento della domanda di trasporto e dell'attività economica. Già tra il 2013 ed il 2014, infatti, il livello è ripreso a salire di circa l'1%. Date le circostanze, sia l'obiettivo al 2030 che quello al 2050 appaiono difficilmente raggiungibili. Secondo l'Unione europea, **tra il 2015 ed il 2050, infatti, è previsto un aumento della domanda di mobilità delle persone di circa il 34%** (a un ritmo di crescita annuo dell'1% fino al 2030 e successivamente dello 0,7%) **ed un incremento della domanda di trasporto delle merci del 50%** (a un tasso dell'1,5% fino al 2030 e dello 0,8% nel ventennio seguente).

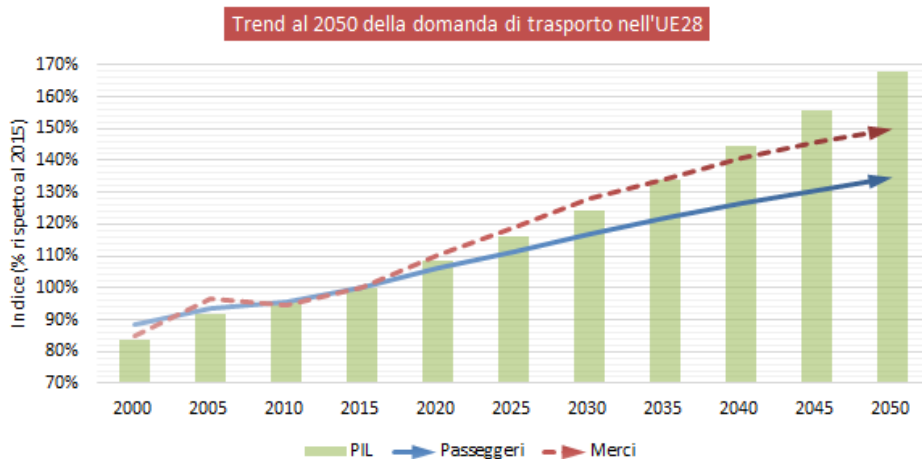


Figura 8. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

Il nostro Paese sarà corresponsabile di tale fenomeno anche se avrà dei ritmi di crescita leggermenti inferiori alla media europea.

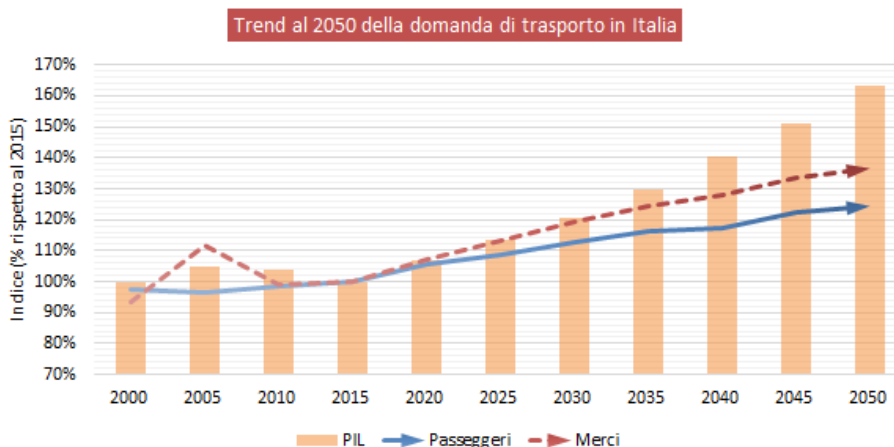


Figura 9. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

Se, come previsto, i consumi energetici e le emissioni dei gas climalteranti nel settore dei trasporti dovessero rimanere pressoché costanti fino al 2050, a fronte di una forte crescita della domanda di trasporto, il merito sarà dei miglioramenti tecnologici in termini di efficientamento energetico.

Il **Movimento 5 Stelle** reputa questo trend inefficace rispetto al perseguimento di alcun obiettivo di sostenibilità ambientale: una leva determinante su cui agire diventa pertanto la ripartizione modale. È risaputo che alcune modalità di trasporto sono più sostenibili di altre, sia per caratteristiche intrinseche, relative alla tecnologia e alla fonte energetica che sfruttano, che per quelle estrinseche, ad esempio per l'occupazione media del mezzo di trasporto. Secondo lo scenario presentato, l'aumento della domanda di trasporto, in entrambe le tipologie di traffico (*passengeri e merci*), ricade per oltre il 55% sul trasporto su gomma. Una crescita che si va a sommare alla già presente e nota egemonia di tale modalità di trasporto sulle altre. Per quanto riguarda unicamente la mobilità delle persone è previsto circa un raddoppio dei passeggeri-km dell'aviazione. Preoccupa dunque il modo di sviluppo del sistema di trasporto dell'Unione europea, dato che **andranno crescendo le modalità di trasporto responsabili delle più elevate emissioni specifiche di gas serra e di agenti inquinanti.**

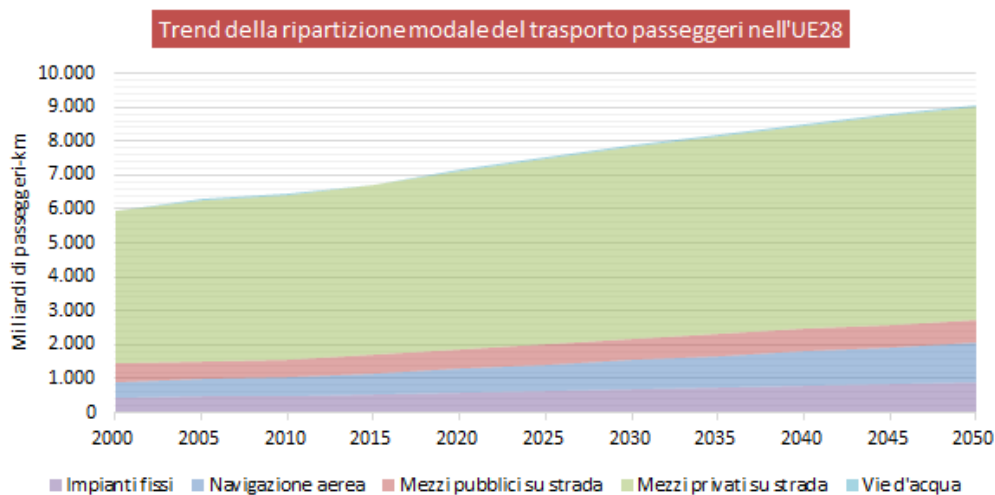


Figura 10. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

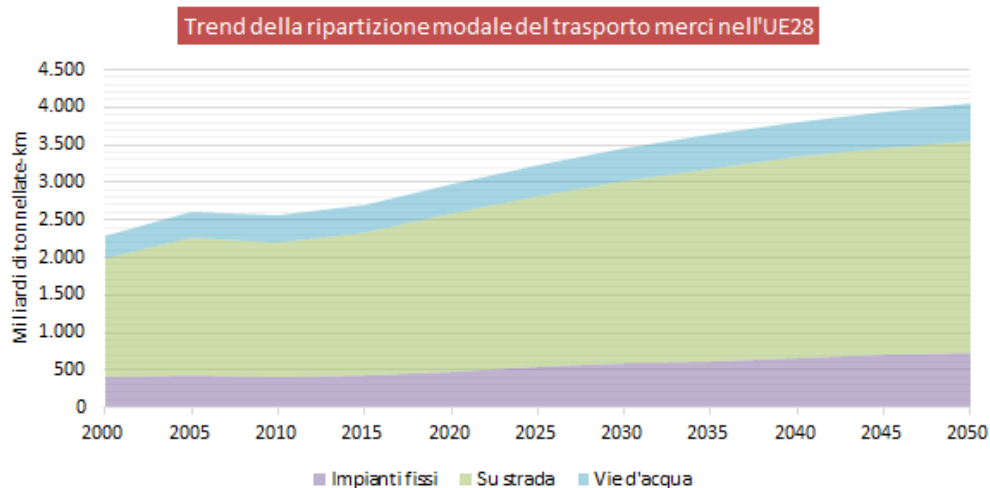


Figura 11. Fonte: Elaborazione su dati EEA (REF2016)

## DECARBONIZZARE IL SETTORE SENZA RINUNCIARE ALLA LIBERTÀ DI MUOVERSI

Il programma infrastrutture e trasporti del Movimento 5 Stelle, nel suo insieme, vuole convergere verso il raggiungimento di un obiettivo di lungo periodo, trasversale e comune a tutti i programmi presentati.

Nel complesso, questo documento racchiude in sé un set di azioni che si collocano in un orizzonte temporale che si spinge fino al lungo periodo ma, grazie alla spinta immediata verso il cambiamento del sistema, è in grado di ottenere dei risultati immediati, abbracciando più obiettivi intermedi.

Le azioni “immediate”, da attuare nei primi due anni di legislatura, serviranno principalmente a riorganizzare il sistema dei trasporti, dalla governance alla rispondenza dei prezzi rispetto ai reali impatti delle alternative considerate e, prima della fine della legislatura, permetteranno di vedere avviato quel percorso di cambiamento più profondo necessario a ottenere gli effetti più lontani nel tempo.

L’insieme delle proposte del Programma trasporti del Movimento 5 Stelle sono state elaborate dai Cittadini eletti con il Movimento 5 Stelle alla Camera e al Senato, sulla base delle indicazioni ricevute con le risposte ai quesiti votati, alle indicazioni ricevute, ai commenti letti, alle proposte presentate nel corso della legislatura e durante gli incontri e i confronti sul territorio.

<b>Obiettivi intermedi</b>	<b>Tempo di realizzazione</b>
Porre fine alla stagione delle grandi opere inutili;	Breve
Creare un processo di valutazione delle opere pubbliche trasparente e partecipato;	Breve
Impedire qualsiasi conflitto di interesse per chi si occupa di "VIA/VAS"	Breve
Diminuire i consumi di energia, in linea con quanto previsto dal programma per l'energia;	Breve, medio e lungo periodo
Diminuire il numero di autoveicoli per abitante;	Medio e lungo
Definire un piano nazionale per la mobilità collettiva pubblica e privata;	Breve
Eliminare i sussidi alle fonti fossili nei trasporti;	Medio
Diminuire il numero di spostamenti non necessari	Breve, medio e lungo
Razionalizzare gli aeroporti in base al principio della sostenibilità economica (ad eccezione del servizio di continuità territoriale)	Medio

## **I PRINCIPI CHE CI HANNO ISPIRATO**

Il presente documento è stato sviluppato sulla base del programma<sup>5</sup> presentato per le elezioni del 2013 e delle linee guida preparate dal gruppo di lavoro, Camera e Senato, illustrate nella tabella seguente e che sono state utilizzate per costruire il set di obiettivi e azioni proposte.

---

<sup>5</sup> <http://www.beppegrillo.it/iniziative/movimentocinquestelle/Programma-Movimento-5-Stelle.pdf>

Accrescere il coinvolgimento e la partecipazione di cittadini e stakeholder
Garantire la trasparenza in ogni fase dei processi;
Potenziare la mobilità collettiva e condivisa per renderla un'alternativa valida all'uso del mezzo privato;
Il costo delle attività di trasporto deve essere reale e obiettivo;
Gli interventi devono tenere sempre presente la tutela dell'ambiente, la conservazione del territorio e lo sviluppo economico
Porre fine alla dipendenza dei trasporti dalle fonti fossili, ad iniziare dal petrolio;
L'efficienza serve a raggiungere il risparmio energetico
Il trasporto deve essere più sicuro per tutte le modalità;

## LE INFRASTRUTTURE

La pianificazione delle infrastrutture deve seguire la logica di rendere il Paese più connesso al suo interno e verso il mondo che lo circonda. La logica perseguita negli anni addietro è stata spesso quella di spendere senza una vera analisi del **fabbisogno reale**.

Le infrastrutture hanno il solo scopo di trasferire persone e merci, è necessario quindi ripartire da una seria valutazione della domanda di mobilità e dalla sua evoluzione futura non quella tendenziale ma quella auspicabile in modo che la politica torni alla sua funzione di indirizzo.

La revisione dei progetti in corso riaggiornando le analisi costi-benefici ed i piani economico-finanziari dovrà guidare il necessario aggiornamento delle opere da realizzare annullando o declassando la realizzazione delle **opere non più utili**. Per quelle già contrattualizzate si dovrà procedere a valutare l'opportunità del loro completamento. Completare un'opera infrastrutturale con anni di ritardo vuol dire non rispondere alle mutate necessità dei territori e della stessa società.

Per dare un senso compiuto alle opere da realizzare è necessario superare la logica dei lotti costruttivi per tornare a quella dei lotti funzionali. In questi anni si è assistito a continui *stop and go* di tipo elettorale che hanno solo sperperato denaro pubblico.

Le opere non possono essere “imposte” ai cittadini ma programmate con essi. Il Movimento 5 Stelle chiede da tempo l’inserimento di **un efficace dibattito pubblico** per le opere infrastrutturali di impatto significativo sotto il profilo socio-economico, ambientale o dell’assetto del territorio. La valutazione non può prescindere dall’opzione zero. Un’opera si fa se serve alla collettività.

La priorità deve essere data alla manutenzione. Il completamento ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti nasce a valle dell’analisi della reale domanda di trasporto.

Gli **aspetti ambientali** devono avere un ruolo importante nella valutazione di un’opera: sostenibilità energetica nel suo ciclo di vita; massima capacità di conservare il territorio; contributo positivo nella lotta al cambiamento climatico.

La **trasparenza** deve aumentare: si devono rendere fruibili le analisi ex ante ed ex post al fine di garantire la partecipazione dei cittadini anche alla verifica del raggiungimento degli obiettivi previsti.

## OBIETTIVI E AZIONI

### GOVERNANCE

- Garantire il dibattito e l’apertura dei processi decisionali e di programmazione delle opere;
- Rispetto all’espansione della rete autostradale, dovrà essere svolta una valutazione costi benefici che tenga conto anche dello sviluppo dei collegamenti ferroviari;
- Spostare le risorse liberate dalla revisione dei progetti (soprattutto stradali) prioritariamente verso la manutenzione dell’esistente e secondariamente verso il potenziamento del trasporto pubblico su ferro, previa attenta analisi delle reali necessità;
- Porre in essere ogni iniziativa presso le competenti sedi dell’Unione europea assicurando l’interoperabilità delle linee ferroviarie ed agendo prioritariamente, ove presenti, sull’ammodernamento delle preesistenti linee piuttosto che realizzarne di nuove;
- Dare maggiore spazio alle tecniche di ingegneria naturalistica in caso di opere pubbliche;
- PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile) obbligatori e oggetto di analisi costi-benefici con approccio di governance multilivello, dal locale al nazionale;

## INFRASTRUTTURE

- Garantire il reale godimento da parte dei cittadini, in particolar modo dove è forte il gap infrastrutturale, del diritto alla mobilità anche attraverso lo stanziamento di ulteriori risorse da destinare al ripristino, valorizzazione e implementazione delle linee ferroviarie, comprese quelle considerate a scarso traffico, attraverso lo studio di nuovi programmi di mobilità;
- Creare un sistema «a rete», che integri le varie linee ferroviarie e ne consenta un loro utilizzo più efficiente sia in termini di distribuzione dei traffici sia in termini di riduzione dell'impatto ambientale garantendo alla cittadinanza il diritto alla mobilità;
- Rendere efficienti i collegamenti tra le principali direttrici nazionali assicurando una integrazione modale con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie;
- Realizzare e migliorare i collegamenti dei porti e degli aeroporti con la rete ferroviaria, al fine di rendere più funzionale ed efficiente il traffico merci e passeggeri, sviluppando contestualmente la rete dei poli logistici;
- Porre particolare attenzione al tema della continuità territoriale;
- Svolgere un'azione coordinata con il Ministero dell'Ambiente, Anas, Autorità di bacino ed enti locali la progettazione delle infrastrutture volte al contrasto del dissesto idrogeologico
- Finanziare e realizzare – integrando con le relative infrastrutture già esistenti o in corso di realizzazione, i percorsi EuroVelo e le Ciclovie appartenenti alla rete ciclabile nazionale Bicitalia;
- Utilizzeremo tutti i mezzi a disposizione (commissioni di inchiesta, atti ispettivi, esposti, collaborazione con la magistratura, etc) per indagare e fare chiarezza su quelle opere che hanno determinato disastri ambientali, finanziari e sociali per il Paese.

## LA SICUREZZA STRADALE

Nonostante gli obiettivi stabiliti in sede europea, dapprima con il libro bianco della Commissione europea sui trasporti del 2001, di ridurre la mortalità del 50 per cento entro il 2010 e da ultimo con il libro bianco del 2011, di dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2020 e di riuscire ad azzerare il numero delle vittime nel 2050, il livello di incidentalità stradale risulta ancora molto elevato. Il potenziamento della sicurezza stradale e la riduzione dell'incidentalità costituiscono da



tempo un obiettivo prioritario della politica del Movimento cinque stelle. I passi da compiere sono tanti, a partire dall'educazione del conducente, con particolare attenzione agli utenti della strada più giovani, al fine di diminuire il grado di distrazione durante guida. L'elevata incidentalità che colpisce tristemente il nostro Paese è spesso riconducibile, infatti, a comportamenti umani inadeguati, impreparati e distratti alla guida.

Una politica che miri ad aumentare la sicurezza stradale non può non occuparsi di alcune categorie di utenti della strada più esposte e quindi più vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti e gli utilizzatori delle due ruote a motore. È per questo che riteniamo fondamentale destinare ingenti risorse per la messa in sicurezza e la realizzazione di nuove piste ciclabili, oltre che pedonali. Con particolare riguardo ai motociclisti, è fondamentale installare barriere stradali più sicure e sistemi di sicurezza idonei a garantire l'incolumità dei conducenti, prevedendo in particolare il montaggio sui guardrail esistenti di attenuatori d'urto e sistemi per la protezione dei motociclisti su barriere e pali, in particolare nei tratti stradali maggiormente a rischio, come anche migliorare le condizioni di illuminazione.

La tecnologia può e deve svolgere un ruolo importante nell'incrementare la sicurezza nelle strade. È per questo motivo che occorre investire risorse per favorire la ricerca in questo settore e per l'implementazione e utilizzo delle tecnologie intelligenti già esistenti. Un ruolo importantissimo può essere svolto dai dispositivi di sicurezza attiva e passiva nei veicoli.

Dove trovare le risorse? Sicuramente vincolando la spettanza ministeriale dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità a interventi di messa in sicurezza stradale e altre misure in linea con quanto sopra descritto e chiedendo ai comuni di trasmettere annualmente al ministero una nota riguardante l'utilizzo dei proventi loro spettanti derivanti dal pagamento delle sanzioni. Una previsione, quest'ultima, che mira a vincolare i comuni ad utilizzare quelle risorse esclusivamente per interventi sulle reti stradali di propria competenza e non, dunque, per altri motivi.

Sempre a livello ministeriale sarà necessario aggiornare la convenzione che regola i rapporti tra ANAS e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente ai requisiti per la selezione dei dirigenti, puntando ad un efficientamento della classe dirigenziale. I numerosi casi di crolli che hanno interessato i viadotti e i cavalcavia della rete stradale nazionale hanno riportato alla luce la necessità di rivedere la normativa che disciplina il conferimento degli incarichi di collaudo, favorendo una maggiore trasparenza nei criteri di nomina, migliorando così anche la qualità degli affidamenti e quindi la stabilità dei percorsi stradali.

# IL SISTEMA AEROPORTUALE

In Italia ci sono 99 aeroporti aperti al traffico civile (di cui 43 al traffico commerciale e 56 al traffico di aviazione generale).

Gli aeroporti sono necessari per lo sviluppo economico di un Paese. Tuttavia, in Italia, pur essendo il nostro sistema aeroportuale sostanzialmente in linea, per numero di scali e volumi di traffico, con quello di altri Paesi europei a noi comparabili, la pianificazione infrastrutturale è stata dettata più da logiche politico-clientelari e localistiche che da reali interessi nazionali e di soddisfazione dei bacini d'utenza.

Questo sistema ha portato, in alcune aree del Paese, a una densità aeroportuale ingiustificata rispetto alle effettive esigenze del territorio e a una vera e propria duplicazione di aeroporti, molti dei quali vicini fra di loro, in un assurdo gioco competitivo fra territori e micro bacini territoriali. Diverse società che gestiscono questi aeroporti, di cui la stragrande maggioranza è a partecipazione pubblica, sono piene di debiti che vengono ripagati con i soldi dei cittadini. Bisogna razionalizzare il sistema, renderlo più efficiente e meno oneroso per il Paese.

La cosa ancora più grave è che questa pianificazione campanilistica ha sottratto ai territori interessati ingenti risorse finanziarie per modalità alternative di trasporto (viaria e ferroviaria) causando in molti casi l'assurda situazione di avere delle vere e proprie "cattedrali nel deserto" aeroportuali poiché circondati dal nulla.

Oggi in Europa vi sono oltre 500 aeroporti commerciali, suddivisi in hub e in aeroporti regionali. Rispetto agli altri Paesi europei l'Italia si colloca al quinto posto per numero di infrastrutture aeroportuali che gestiscono traffico civile commerciale dopo Francia, Germania, Regno Unito e Spagna.

Nel nostro paese abbiamo un aeroporto ogni 70/80 km. Questa proliferazione, se da una parte potrebbe sembrare a prima vista un dato positivo, dall'altra rappresenta uno svantaggio per il nostro sistema aeroportuale, dal momento che, quando gli scali sono troppo numerosi fanno concorrenza tra di loro alimentando gli stessi bacini di traffico.

Considerata la vocazione turistica di primo piano del nostro Paese – pur non essendo i primi in Europa e nel mondo come invece dovremmo essere – è necessario ripensare il sistema del trasporto aereo anche dando il giusto supporto a questa specificità del nostro paese.

Per quanto riguarda, invece, il sistema di gestione degli aeroporti italiani, gli scali sono controllati da un ente gestore che solitamente ha una concessione quarantennale. Nei grandi aeroporti, come Fiumicino, Milano, Napoli, Bologna, la concessione scadrà nel 2040 e oltre. Quindi, oggi, c'è chi gestisce gli aeroporti facendo business con il movimento. Il problema sono i piccoli aeroporti in carico allo Stato. Il paradosso attuale è che i grandi aeroporti profittevoli sono dati in gestione ai privati. Gli scali periferici minori sono dati,

invece, in gestione al pubblico che però da questo punto di vista è in perdita. Un sistema alternativo potrebbe essere rappresentato dal modello spagnolo dove l'intero sistema aeroportuale è pubblico e gestito da Aena, il più grande operatore mondiale del settore per numero di passeggeri gestiti e la quarta società in Europa nella fornitura di servizi aeroportuali (equivalente alla nostra ENAV). Proprietaria della maggior parte degli aeroporti spagnoli, ad eccezione di quelli privati di Ciudad Real e di Lleida-Alguaire, l'Aena è una società controllata dal Ministero dello sviluppo economico e gestisce direttamente 46 aeroporti, 2 eliporti in Spagna, più 15 altre aerostazioni nel mondo.

In questo modo un aeroporto che è in perdita sarà compensato dai profitti di un altro e si evita, anche, quello che sta accadendo in Italia, dove piccoli aeroporti periferici sono ricattabili da dinamiche di business che non sono estremamente chiare.

Un altro grosso problema degli aeroporti italiani è che sono nati in mezzo al nulla. Solamente un paio di aeroporti hanno la ferrovia che vi arriva direttamente. Se andiamo ad Amsterdam un passeggero può prender il treno dentro l'aerostazione e raggiungere direttamente Rotterdam. E la stessa cosa avviene anche in tanti altri aeroporti come Francoforte o Parigi. Di solito in questi grandi aeroporti il gestore è pubblico. Nel nostro paese si è scelto di affidare ai privati i più profittevoli.

Pertanto una razionalizzazione del sistema aeroportuale, al fine di renderlo più efficiente e meno oneroso per il Paese, va ripensato alla luce dell'intermodalità diffusa che dia priorità a modalità più sostenibili sotto il profilo economiche, sanitario e ambientale e alle effettive esigenze del bacino territoriale di riferimento.

L'ultimo aspetto di fondamentale importanza è quello del rumore e dell'inquinamento in generale.

Un aeroporto porta con sé una serie di effetti collaterali come il rumore e l'inquinamento, fattori che dipendono dal volume di traffico e dalle rotte che sono seguite o disegnate. Sono pochissimi gli aeroporti italiani che hanno due piste indipendenti e parallele per effettuare degli avvicinamenti in grado di aumentare il volume di traffico e mantenere separazioni di sicurezza.

Molti aeroporti italiani risultano ad oggi attivi e regolarmente operativi, senza che siano rispettate le norme fondamentali sulla valutazione dell'impatto acustico, atmosferico, ambientale e di rischio terzi, valori che devono essere aggiornati ai volumi di traffico aereo esistente per ogni singolo scalo.

Una cosa per noi fondamentale è quella di far operare gli aeroporti solo se veramente in sicurezza in termini di rumore, inquinamento atmosferico e rischio incidenti. E purtroppo oggi non è sempre così.

Il regolamento europeo del 2013 sostiene che uno dei requisiti fondamentali che i piani aeroportuali devono rispettare è quello dell'equilibrio finanziario e della solidità patrimoniale.

Quando però un aeroporto sopravvive solo grazie all'indotto portato da una compagnia aerea low cost, che fa scalo in quell'aeroporto solo perché è il gestore stesso o addirittura l'ente pubblico a finanziarlo con vari meccanismi come ad esempio il co-marketing (ma ci sono vari meccanismi che permettono alle compagnie aeree di ricevere finanziamenti diretti – co-marketing- o indiretti – sconti sulle tariffe aeroportuali - da parte di Enti pubblici o dai gestori aeroportuali), allora è evidente che si è di fronte a una distorsione del mercato non sostenibile a lungo. E gli effetti in molti aeroporti sono visibili già oggi, come a Trapani Birgi, dove la presenza della compagnia aerea irlandese è costantemente messa in discussione a causa delle evidenti difficoltà di bilancio dei comuni che dovrebbero reperire risorse ingenti per far fronte agli accordi di co-marketing.

## TRASPORTO MERCI

Ripensare il sistema logistico e del trasporto delle merci è un'esigenza non più procrastinabile, non solo per garantire una maggiore sostenibilità ambientale, ma anche per rendere il nostro Paese concorrenziale rispetto ad altre direttrici geografiche.

Il trasporto su gomma, anche se più inquinante, risulta oggi più conveniente sotto il profilo economico perché agevolato da incentivi, diretti e indiretti, e sgravi fiscali assicurati dallo Stato: si va dal rimborso dei costi del pedaggio autostradale alla riduzione dell'Iva, agli sconti su tasse e accise. In Italia, oltre l'80% delle merci viaggia su gomma mentre solo il 5-6% su ferro; in Francia e Germania la percentuale delle merci trasportate su rotaia arriva fino al 23,4%, in Svizzera addirittura al 50%.

Nonostante la maggiore efficienza e sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia, l'estensione della rete stradale continua ad aumentare di anno in anno, mentre per quella ferroviaria l'aumento è irrisorio e concentrato per lo più su opere faraoniche, spesso su tratte inutili, poco attrattive e molto costose.

Questo sistema, sbilanciato a favore della gomma, ha portato in Italia a conseguenze negative in termini di consumi energetici, inquinamento, traffico e, non ultimo, sull'aumento della incidentalità stradale. Una delle ragioni di questo squilibrio modale va ricercata nella concorrenza del trasporto su gomma che mantiene la sua competitività solo perché non deve sopportare i costi ambientali (smog, gas serra, traffico) e sociali (incidenti stradali, malattie) di cui è responsabile. E perché quello dell'autotrasporto resta uno dei settori che riceve il maggior sostegno pubblico sotto forma di incentivi vari.

È necessario un ripensamento complessivo del sistema di trasporto merci, una nuova strategia che coinvolga anche il mondo delle imprese. Il MoVimento 5 Stelle ha proposto in questi anni un sistema di incentivi e di disincentivi (tipo ferrobonus, marebonus) per spostare il traffico merci dalla gomma al ferro. Ma gli incentivi da soli non bastano: per vincere davvero la partita occorre

lavorare sul potenziamento dei nodi logistici delle infrastrutture ferroviarie, sui collegamenti ferroviari tra le città e sugli assi ferroviari, minimizzando al massimo il consumo di suolo. Vanno anche inseriti i costi dell'intervento infrastrutturale - che è a carico pubblico - la realizzazione di nuovi nodi logistici, e una riorganizzazione vera e propria della gestione stessa della logistica, oltre a considerare che, prima che tale insieme possa andare a regime, occorreranno alcuni anni affinché le aziende possano adeguarsi al nuovo sistema.

## MOBILITÀ URBANA

La mobilità urbana va ripensata. Molte città italiane sono invivibili a causa del traffico di autovetture private. L'uso dell'autovettura comporta un incremento di costi ambientali e sociali non più sostenibili.

Uno dei problemi principali è costituito dall'inquinamento dell'aria: l'uso dei motori a combustione è altamente inquinante, ci lega a risorse finite e ci rende dipendenti dalle risorse dei Paesi Esteri. In molte città, si moltiplicano le misure per le targhe alterne, le domeniche senza auto, e in alcune è stato necessario introdurre misure per bloccare l'ingresso dei veicoli vista la pessima qualità dell'aria. Si tratta di misure che non risolvono definitivamente il problema. Ogni anno in Italia si contano circa 84.400 morti premature (Agenzia ambientale europea) a causa dello smog. I costi sanitari sono altissimi considerando anche le centinaia di migliaia di cittadini affetti da patologie causate dall'inquinamento. La sostituzione di tutte le automobili con altre a emissioni zero (elettriche o a idrogeno), seppur in parte auspicabile perché risolverebbe questo genere di problemi, è solo un tassello della soluzione, ma lascerebbe aperte altre questioni altrettanto importanti per il nostro benessere. Alcuni di questi sono le congestione e le condizioni di insicurezza stradale per altre categorie di utenti della strada non avrebbero alcun giovamento dall'uso di autovetture a zero emissioni.

Nella nostra visione la mobilità elettrica ha un ruolo di primo piano e si basa su due pilastri finora dimenticati da chi ha governato: una rete di ricarica capillare e uniforme e la diffusione di mezzi elettrici, creando un circolo virtuoso che chi è legato alle fonti fossili non ha voluto promuovere.

Le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica saranno dichiarati infrastrutture e insediamenti strategici di preminente interesse nazionale, di pubblica utilità, urgenti e indifferibili, obbligando la maggior parte degli impianti di carburanti a realizzare punti di ricarica. Analogamente avverrà nelle aree di sosta e di parcheggi presso edifici della pubblica amministrazione o presso centri commerciali, cinema, altri punti di aggregazione. Tale obbligo sarà accompagnato da misure fiscali vantaggiose come l'esonero di tasse, imposte e tributi locali, regionali e statali.

La diffusione dei veicoli a trazione elettrica verrà invece incentivata attraverso l'esenzione per 10 anni del pedaggio autostradale, delle tasse automobilistiche, la gratuità presso i parcheggi

pubblici, l'accesso gratuito alle Zone a Traffico Limitato e l'incentivo del 20% sul prezzo di acquisto.

In Italia abbiamo i record di numero di auto private per persona: ogni 100 abitanti ci sono 61 automobili, mentre Germania se ne contano 55, in Francia 48, nel Regno Unito 50, in Spagna 48. La media in Europa è di 48 auto ogni 100 abitanti ([Eurostat 2016](#)).

Mediamente si stima che un automobilista passi circa 250 ore all'anno nel traffico urbano ([MIT 2016](#)). Nelle cinque città italiane più trafficate, il valore del tempo sprecato nel traffico è di oltre 5 miliardi di euro ([ACI 2013](#)). Troppe automobili nelle nostre città significa anche velocità ridotta per i mezzi di trasporto pubblico e in generale meno spazio per le altre modalità di trasporto. Infatti, per quanto riguarda la densità di vetture ogni km<sup>2</sup> la media italiana nel 2015 si attesta a 800 veicoli con Napoli, Torino e Milano che superano le 3.500 auto per ogni km<sup>2</sup>. ([Euromobility 2016](#)).

Un'altra fondamentale ragione per cui bisogna ripensare la mobilità in ambito urbano è il tema della sicurezza stradale per ridurre il numero delle vittime degli incidenti. Il Libro Bianco dei Trasporti, elaborato nel 2011 dalla Commissione Europea, indica l'obiettivo da raggiungere entro il 2050 delle "zero vittime" nel trasporto su strada. Nel 2011, nelle 20 città capoluogo di Regione, il costo sociale degli incidenti stradali è stato, in media, di oltre 850 euro per famiglia ([ACI 2013](#)). Nel 2015, in Italia sono morte 3.428 persone e 246.920 sono quelle rimaste ferite nei 174.539 incidenti stradali con lesioni a persone. Per la prima volta dal 2001 aumentano le vittime della strada ed è ancor più grave rilevare che l'incidentalità aumenta a livello urbano, dato che le categorie di utenti più vulnerabili sono proprio i pedoni, i ciclisti e gli utenti di ciclomotori e motocicli, esposti a rischi più elevati: l'aumento delle vittime di incidenti stradali registrato nel 2015 ha infatti riguardato proprio i motociclisti (773, +9,8%) e i pedoni (602, +4,1%) ([Istat](#)).

La sicurezza non può ottenersi soltanto con le future auto a guida autonoma e l'impiego di tecnologia di sicurezza (airbag, tutor autostradale): è necessario adottare anche misure di moderazione della velocità, la pedonalizzazione di ampie zone e l'uso condiviso della sede stradale tra più categorie di utenti. Diventa necessario sostenere interventi finalizzati a favorire la mobilità alternativa a piedi o in bicicletta, aumentando la loro percentuale di spostamenti quotidiani. Bisogna sostenere la ciclabilità quale modalità di trasporto amica del clima. Altri Paesi europei hanno adottato numerose iniziative in questo senso, l'Italia invece è rimasta indietro e necessità di innovazioni rilevanti nella normativa in materia del Codice della Strada. Si pensi alla campagna "salvaciclisti" promossa in l'Inghilterra o alle soluzioni sperimentate in Olanda come la norma sull'apertura della portiera che tutela i ciclisti.

L'Italia è in netto ritardo rispetto ai principali Paesi europei. Il confronto è particolarmente negativo nel settore ferroviario, sia urbano che suburbano: l'Italia ha il 52% in meno di metropolitane e il 68% in meno di reti tramviarie rispetto alla media europea. Siamo infatti fanalino di coda in Europa, con circa 20 km di rete metropolitana per milione di abitanti a fronte di una media europea di 54 km per ogni milione di abitanti: basti pensare che nella sola Madrid

ci sono più chilometri di metropolitana che in tutte le città italiane insieme! Come dotazione di tram la situazione è anche peggiore con circa 120-130 km di rete per milione di abitanti di media europea contro i circa 40 dell'Italia. Nel 2012 è stato stimato che le famiglie italiane sopportano [un costo aggiuntivo di 1.500 euro all'anno per muoversi](#): è il costo di quei chilometri che sono costrette a percorrere in più con l'auto privata a causa della mancanza di alternative valide.

È evidente quindi che si debba migliorare il sistema dei trasporti e della mobilità attraverso misure che sostengano forme di trasporto collettivo e condiviso. Solo con uno sforzo sinergico su più fronti, migliorando e potenziando l'offerta di trasporto pubblico, le forme di mobilità alternativa all'auto privata (car sharing, car pooling), la mobilità dolce (pedonale e ciclistica), l'adozione diffusa degli ITS (Intelligent Transportation System), si possono superare i problemi evidenziati che rendono gli spostamenti urbani inefficienti e le nostre città invivibili. Il cambiamento della mobilità in ambito urbano presuppone certamente una volontà politica chiara a livello locale e un mutamento culturale anche attraverso l'economia della condivisione e comporta alcune scelte individuali per contrastare le resistenze ad una mobilità efficiente, sicura e sostenibile a livello ambientale ed economico. Per questo crediamo che il sostegno di valide politiche a livello nazionale siano indispensabili per rendere possibile e facilitare l'adozione di nuovi modelli di trasporto urbano legati a nuovi stili di vita per i cittadini.