



Trasporti

Indice

Introduzione	1
Obiettivi	2
Riorganizzazione sistema dei trasporti	2
Proposte	3
Le infrastrutture	3
La sicurezza	3
Il Trasporto privato su gomma	4
La mobilità condivisa su gomma (bike sharing, car sharing)	5
La mobilità ciclopedonale	5
Il Trasporto Pubblico Locale	5
Il trasporto aereo	6
Il trasporto marittimo	6
Il trasporto merci su gomma	6
Il trasporto merci su ferro	7
La logistica via mare	7

Introduzione

Il settore Trasporti, in uno scenario di decarbonizzazione dell'economia al 2050, dovrà necessariamente conoscere una trasformazione radicale. Per questo, in linea con il programma Energia, il Movimento 5 Stelle, ipotizza “un obiettivo del 90% di elettrificazione dei consumi”.

Questo avverrà attraverso un percorso di transizione, necessariamente frutto di una pianificazione partecipata, che dovrà essere in grado di sfruttare tutte le migliori tecnologie ad oggi disponibili, sia materiali che immateriali (es. sharing mobility).

Ad oggi la tecnologia elettrica è, infatti, l'unica in grado di ottenere una riduzione delle

emissioni di gas serra e delle emissioni di particolato. La sola sostituzione di una tecnologia con un'altra, anche se a minore impatto, non sarà comunque sufficiente a garantire una migliore qualità della vita, in particolare nei centri urbani e nelle aree più densamente popolate, se non sarà accompagnata da misure in grado di diminuire efficacemente le determinanti della pressione ambientale e sociale dell'intero settore, ad esempio un minor numero di veicoli privati in circolazione, grazie al maggior utilizzo dei trasporti collettivi.

Finora è stato fatto ben poco. Gli scenari previsionali di lungo periodo elaborati per la Commissione europea mostrano, infatti, una scarsa efficacia delle politiche attuate rispetto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di tutela della salute, nonché l'inadeguatezza di queste ultime per il raggiungimento degli obiettivi comunitari del 2050. **I dati aggregati dei diversi Paesi evidenziano che, nelle odierne condizioni e in assenza di maggiori sforzi, si giungerà a risultati molto distanti da quelli desiderati**, in quanto si prevede una crescita delle modalità di trasporto oggi responsabili delle più elevate emissioni specifiche di gas serra e di agenti inquinanti, lasciando al solo miglioramento tecnologico il compito di stabilizzare il livello delle emissioni.

Il Movimento 5 Stelle reputa questi trend inefficaci, ritenendo che, nel settore dei trasporti, la leva determinante su cui agire dovrà essere la ripartizione modale, ovvero la modalità di trasporto con cui viaggiano e viaggeranno persone e merci.

È risaputo, infatti, 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, quali ad esempio l'occupazione media del mezzo.

Obiettivi

Riorganizzazione sistema dei trasporti

Nel complesso, il Programma Trasporti e Infrastrutture racchiude in sé **un set di azioni da implementare nel lungo periodo** ma che, grazie alla spinta verso il cambiamento del sistema, è in grado di ottenere dei risultati immediati, abbracciando più obiettivi intermedi.

Le prime azioni serviranno principalmente a riorganizzare il sistema dei trasporti, dalla governance alla conoscenza dei costi rispetto ai reali impatti delle alternative considerate che, prima della fine della legislatura, permetteranno di vedere avviato quel percorso di cambiamento più profondo, necessario a ottenere gli effetti più lontani nel tempo. Eccone una sintesi:

- Diminuire il numero di autoveicoli in circolazione;
- Definire un piano nazionale per la mobilità collettiva pubblica e privata;
- Eliminare i sussidi alle fonti fossili nei trasporti;
- Diminuire il numero di spostamenti non necessari;
- Razionalizzare gli aeroporti in base al principio della sostenibilità economica (ad eccezione del servizio di continuità territoriale);
- Creare una macchina amministrativa efficiente: persone giuste al posto giusto;
- Porre fine alla stagione delle grandi opere inutili;

- Creare un processo di valutazione delle opere pubbliche trasparente e partecipato;
- Diminuire i consumi di energia.

Per poter raggiungere questi obiettivi, gli attivisti e i deputati e senatori del Movimento 5 Stelle, hanno elaborato e condiviso una serie di proposte.

Proposte

Le infrastrutture

La pianificazione delle infrastrutture deve avvenire in funzione di un Paese più connesso al suo interno e verso il mondo che lo circonda. Avendo le infrastrutture il solo scopo di trasferire persone e merci, **è necessario ripartire da una seria valutazione della domanda di mobilità e dalla sua evoluzione futura**, non la tendenziale ma quella auspicabile: soltanto in questo modo la politica potrà tornare alla sua funzione di indirizzo.

La revisione dei progetti in corso, con un aggiornamento delle analisi costi-benefici, se presenti, e dei piani economico-finanziari, porterà a un necessario aggiornamento delle opere da realizzare. **Annullando o declassando la realizzazione di quelle non più utili**, si riusciranno a liberare importanti risorse da destinare alle reali esigenze di mobilità degli italiani, quali ad esempio l'incremento di recupero e ammodernamento delle linee ferroviarie esistenti.

Per le concessioni autostradali, oggetto di continui aumenti di pedaggio su opere ampiamente ripagate, presso il Ministero sarà istituita una **“task force” sulle concessioni autostradali, per la valutazione degli accordi in essere, con verifica puntuale degli obblighi previsti nei contratti di concessione autostradale** e successiva pubblicazione degli atti concessori sul sito. Inoltre, **è intenzione del Movimento 5 Stelle rispettare pienamente le norme europee in tema**, prevedendo gare trasparenti, anche al fine di evitare ulteriori procedure d'infrazione e la realizzazione di opere non necessarie.

La sicurezza

Per migliorare la governance del sistema di sicurezza stradale, proponiamo, tra le altre cose la costituzione di un' **Agenzia unica con competenze in materia di attività investigativa sugli incidenti occorsi in ambito nazionale e nel settore del trasporto stradale**, che abbia poteri più cogenti in grado di prevedere anche la possibilità:

- di intimare il divieto di circolazione di alcuni veicoli, o su infrastrutture interessate da criticità;
- di coinvolgere tutti gli attori in causa, tra cui le associazioni delle vittime, nei processi decisionali;
- di usare i proventi delle multe per gli interventi di sicurezza stradale;
- di stabilire come obiettivo minimo per il 2030, la metà del numero di feriti gravi previsto per il 2020.

Per la sicurezza degli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, utenti ciclomotori) vogliamo incentivare i Comuni ad adottare azioni mirate come:

- le zone 30
- piste ciclabili nelle zone a velocità più elevata
- percorsi pedonali nelle zone a velocità più elevate
- incentivi per i veicoli poco lesivi per i pedoni e con frenata di emergenza
- incentivazione trasporto pubblico
- visibilità notturna
- attraversamenti pedonali rialzati e visibili
- isole salvagente

Per la sicurezza delle strade in generale, occorre invece:

- attuare il processo di trasformazione digitale delle strade italiane, creando infrastrutture tecnologicamente avanzate che migliorino la sostenibilità e la sicurezza della rete viaria, anche per lo sviluppo e la regolamentazione dei veicoli a guida autonoma;
- individuare tratti stradali e intersezioni a maggiore incidentalità e predisporre le azioni risolutive più opportune (non solo infrastrutturali, ma anche di controllo e repressione dei comportamenti a rischio);
- controllare progetti delle nuove infrastrutture e di quelli di adeguamento.

Per i veicoli, **il M5S punta a incentivare la diffusione di veicoli aventi dotazioni di sicurezza passiva ed attiva** (airbag frontali, laterali ed a tendina, abs, esc, e-call, Intelligent Speed Adapter, Lane Departure Warning, Pedestrian Recognition), veicoli che interagiscono fra loro e con la strada, motocicli con abs, veicoli poco lesivi per i pedoni, vetture con Cruise Control dotati di adattamento automatico della marcia del veicolo ai limiti di velocità massima.

Per avere utenti consapevoli e disciplinati, riteniamo necessario aumentare la sinergia fra i controlli, l'educazione e l'informazione (programmi di informazione, sensibilizzazione e prevenzione, controlli sul corretto impiego delle protezioni intensificazione dei controlli nei periodi a maggiore incidentalità).

Il Trasporto privato su gomma

Spostare le modalità di trasporto verso quelle meno impattanti (shift modale), dovrà diventare un obiettivo nazionale, da raggiungere nelle diverse aree territoriali. Per questo, in un sistema dominato dal trasporto privato su gomma, dovranno essere numerose le azioni da adottare, coordinate in un **Piano generale**.

Dovranno essere finalmente definiti e attribuiti i costi esterni del trasporto su gomma, vale a dire quanto incide questa modalità di trasporto in termini di danni alle persone e all'ambiente che ci circonda. Sarà poi rivisto il sistema dei sussidi secondo l'approccio del danno arrecato, e diffusa maggiormente la conoscenza dei benefici economici dell'uso di soluzioni alternative al possesso dell'auto privata.

A livello locale, per gli enti di area vasta o le aggregazioni di comuni, saranno previsti degli incentivi a introdurre gradualmente l'obbligo di dotarsi del PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile).

Infine, per supportare il passaggio alle tecnologie elettriche, oltre al superamento dei deficit infrastrutturali per la ricarica, saranno contemplati strumenti di supporto per finanziare l'acquisto a fronte della rottamazione - vendita di un mezzo con motore endotermico o per interventi di retrofit, accanto all'introduzione di meccanismi *bonus-malus* su acquisto o

possesto di veicoli alimentati a benzina o gasolio, al di sopra di una certa potenza: **chi inquina di più è giusto che paghi.**

La mobilità condivisa su gomma (*bike sharing, car sharing*)

Anche le nuove tecnologie possono essere un importante aiuto verso la diminuzione dei mezzi in circolazione, in particolare nei centri abitati. Per questo sarà promosso il *car sharing* tra privati, così da renderlo fruibile anche in zone a minore densità abitativa, disciplinato il *car pooling*, ovvero quel “sistema di trasporto basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone e si cercherà di dare nuovo slancio ai servizi di *bike sharing*, supportando i comuni nella realizzazione e gestione dei servizi.

La mobilità ciclopedonale

Il ciclista e il pedone dovranno recuperare un ruolo fondamentale nella pianificazione e gestione del sistema di trasporto. Per questo sarà effettuato il censimento degli spostamenti pedonali al fine della redazione del piano per la mobilità pedonale e della messa in sicurezza dei percorsi pedonali. Sarà istituito il «Servizio nazionale per la mobilità ciclistica» così come riviste le norme tecniche del Codice della Strada per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica. La mobilità ciclopedonale non sarà solo vista come una tipologia di turismo, comunque da valorizzare, ma diventerà uno degli assi portanti della pianificazione strategica della mobilità quotidiana, pienamente integrata con il trasporto pubblico locale.

Il Trasporto Pubblico Locale

Punto di partenza sarà il censimento nazionale dei cespiti delle infrastrutture di proprietà dei comuni e dei concessionari, per identificare i punti di forza e di debolezza dell'intero sistema di TPL italiano, per incentivare gli enti locali limitrofi a fare rete e per garantire che anche il trasporto pubblico di medio raggio abbia le necessarie caratteristiche quantitative e qualitative utili a diminuire il ricorso al mezzo privato. Gli enti locali saranno incentivati a pianificare e realizzare corsie preferenziali per il trasporto pubblico al fine di migliorare le performance del servizio e al tempo stesso ridurre le congestioni a livello urbano e suburbano, utilizzando e sperimentando soluzioni tecniche e tecnologie in grado di migliorare l'esperienza dei passeggeri.

I mezzi del TPL dovranno privilegiare le soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale, nel rispetto della neutralità tecnologica prevista dalle direttive europee.

Per quanto riguarda la **governance**, nel rispetto del Regolamento 1370/2007, sarà garantito il riconoscimento di tutte le modalità di affidamento senza penalizzare, come invece avvenuto recentemente, quella in house.

Infine, sarà importante prevedere, nei contratti con i gestori del servizio, modalità di accesso gratuito al servizio di trasporto pubblico locale per i disoccupati.

Anche il **trasporto ferroviario** dovrà essere ristrutturato e potenziato per accogliere percentuali più ampie di viaggiatori e merci. Ad esempio, sarà valutata la possibilità di riattivare linee ferroviarie locali dismesse in favore del trasporto su gomma. La **governance** del sistema ferroviario vedrà nuovi contratti di programma, sia per la parte investimenti che per la parte servizi, assicurando la massima trasparenza in fase di redazione. La proprietà pubblica del Gruppo Ferrovie dello Stato sarà garantita, in virtù della eterogeneità e importanza delle attività offerte.

Il trasporto aereo

Per quanto riguarda il trasporto aereo, vogliamo:

- accrescere la sicurezza delle attività aeroportuali e rivedere il quadro dei controlli di sicurezza (security) negli aeroporti europei;
- evitare interventi pubblici a sostegno del sistema aeroportuale;
- promuovere l'autonomia economica degli aeroporti, in primis per quelli non strategici e non di continuità territoriale, razionalizzando quelli che dimostreranno di non poter operare in condizioni di mercato;
- escludere i servizi "*non aviation*" dall'affidamento diretto;
- garantire la massima trasparenza sulle risorse pubbliche erogate, direttamente e indirettamente, alle compagnie aeree e ai gestori aeroportuali, nel rispetto delle norme Ue;
- ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico degli aeroporti adeguando la normativa di riferimento ai nuovi standard e aggiornando le mappe acustiche aeroportuali alla luce dei nuovi modelli matematici utilizzati;
- rivedere il modello di calcolo dei rischi delle attività aeronautiche sulle comunità locali, cosiddetto "risk assessment", alla luce dei rilievi sollevati e degli aggiornamenti intervenuti a livello internazionale;
- limitare l'uso dei voli di Stato;
- rivedere il meccanismo di elaborazione e monitoraggio dei contratti di programma e la durata delle concessioni al fine di assicurare maggiore equità tra durata ed entità degli investimenti.

Il trasporto marittimo

Per il settore del trasporto marittimo proponiamo di:

- garantire i collegamenti tra i porti e le città, la rete ferroviaria nazionale o la rete stradale nazionale implementando il Trasporto Pubblico Locale;
- valutare l'opportunità di implementare i collegamenti tramite le vie d'acqua interne, ove possibile;
- fermare le grandi navi a Venezia e, in generale, sostenere e valorizzare una **crocieristica di qualità, di dimensioni e cabotaggio contenuti**, prevedendo l'applicazione immediata del limite massimo di 40mila tonnellate di stazza previsti dalla legge;
- usare tecnologie di mitigazione degli inquinanti e di carburanti a basso tenore di zolfo, con la previsione di ispezioni per le navi in entrata, sosta e uscita da parte di funzionari di sorveglianza nei porti.

Il trasporto merci su gomma

Per rendere più efficiente e sostenibile, il settore del trasporto merci su gomma intendiamo:

- accompagnare il processo di trasformazione delle flotte verso l'adozione di tecnologie più sostenibili, anche attraverso la previsione di meccanismi di premialità per l'efficienza energetica e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili;
- incentivare la diffusione della digitalizzazione della catena logistica anche in ambito di trasporto merci su strada, attraverso sistemi di semplificazione, potenziamento tecnologico e smart logistica, come l'e-CMR o nota di consegna elettronica, e la creazione di piattaforme e centri logistici di vicinato e ambiti in cui attivare sistemi di distribuzione a brevissimo raggio e impatto zero;
- superare gli obiettivi previsti dal Libro Bianco sui trasporti del 2011 per il trasporto merci su strada sulle percorrenze superiori a 300 km;
- prorogare lo sconto-pedaggio previsto per chi trasporta le merci su ferro e il ferrobonus fino al completamento degli adeguamenti infrastrutturali in grado di rendere maggiormente competitivo il trasporto intermodale;
- rivedere le politiche di supporto all'autotrasporto con la graduale eliminazione dei sussidi, diretti e indiretti, a partire dalle imprese meno virtuose dal punto di vista della sicurezza e dell'impatto ambientale;
- introdurre misure anti-dumping e regole chiare contro abusi, concorrenza sleale e comportamenti distortivi nel settore dell'autotrasporto;
- valutare la redazione di un Testo Unico dell'Autotrasporto.

Il trasporto merci su ferro

Per il trasporto merci su ferro, occorre invece:

- definire un piano infrastrutturale a supporto dell'intermodalità e/o dello shift modale puntando ad "ottimizzare l'esistente";
- delineare una strategia per coinvolgere l'intera catena logistica, compresa la sezione distributiva verso il cliente finale, nella realizzazione di progetti di distribuzione delle merci su treno per le aree urbane;
- ridefinire il contratto di programma con RFI prevedendo un ruolo centrale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La logistica via mare

Per la logistica via mare, proponiamo di:

- rafforzare l'infrastrutturazione ferroviaria dei porti, così da favorire lo switch intermodale, da gomma a ferro, sia per il trasporto delle merci che passeggeri;
- definire un piano di razionalizzazione ed efficientamento dei retroporti e degli interporti, evitando una loro proliferazione incontrollata e puntando al ruolo di connettore del treno, in un sistema integrato e aggregativo delle funzioni svolte da porti e interporti;
- completare l'ultimo miglio ferroviario, fondamentale per favorire l'intermodalità e il decongestionamento delle aree urbane e metropolitane, nonché per la concorrenza;

- stabilire tempistiche certe per l'approvazione, l'esecuzione e il controllo dei Piani operativi portuali, tenendo in considerazione, per gli interventi di settore, la dimensione internazionale delle politiche e dei macro principi dettati a livello IMO;
- diminuire le emissioni inquinanti all'interno dell'area portuale, rivedendo le modalità con cui si mappano e analizzano le sorgenti di emissioni tra città e porto;
- incentivare l'adozione di moderne tecnologie di abbattimento delle emissioni delle navi, per il miglioramento dell'efficienza energetica, la ricerca e lo sviluppo nel settore;
- rendere più stringenti e trasparenti i criteri e i requisiti di selezione e nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale nonché dei commissari;
- stanziare ulteriori risorse per il "marebonus" al fine di favorire lo spostamento delle merci dalla gomma all'acqua.

