

# TRASPORTI, CAMBIAMO ARIA



Liberi dallo smog, liberi di muoversi

*sinistra italiana*

#cambiamoaria

## SOMMARIO

	<b>Pagina</b>
<b>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>	<b>3</b>
Ridurre almeno del 50% in 5 anni l'uso delle macchine in città	3
Sostenere il trasporto pubblico locale	6
Scendiamo dall'auto!	8
Salva una vita, pianta un albero	11
Con quali strumenti?	12
<b>FERROVIE E NON SOLO</b>	<b>16</b>
Un piano straordinario per i treni dei pendolari	16
Il 50% delle merci trasportate su ferro (e via mare) entro il 2030	17
Riconvertire la produzione automobilistica	20
Un piano nazionale della mobilità sostenibile	21
<b>CON QUALI RISORSE?</b>	<b>23</b>

# TRASPORTI, CAMBIAMO ARIA

*Non esiste un'unica soluzione al problema della congestione delle nostre città. Serve dunque un programma complessivo: sviluppare la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico locale, potenziare l'utilizzo delle ferrovie, ridurre l'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane, introdurre elementi di riconversione ecologica nella produzione dei mezzi di trasporto pubblici e privati.*

*Una politica per la mobilità e, in particolare, per la mobilità urbana dovrebbe comprendere, oltre agli interventi di potenziamento delle infrastrutture e a quelli di sostegno al trasporto pubblico locale, altre tipologie di interventi, che potrebbero collocarsi a tre livelli distinti: le regole sulla circolazione e la programmazione della viabilità; l'interazione tra la mobilità e le attività economiche e sociali; il contributo che può essere fornito dalle innovazioni tecnologiche.*

## TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**Ridurre almeno del 50 % l'utilizzo dei mezzi privati nelle aree metropolitane nell'arco di 5 anni: si può!**

Per arrivare nell'arco di 8-10 anni a ridurre di almeno il 30% la quota di spostamenti individuali motorizzati nelle città, secondo le indicazioni delle associazioni ambientaliste.

Soddisfare i bisogni di mobilità più vicino possibile alla domanda sociale e geografica, nel rispetto dell'ambiente e degli obblighi energetici, implica di dare impulso a un'altra politica dei trasporti.

L'Italia si conferma essere il Paese con il maggior indice di motorizzazione privata in Europa con 61 veicoli ogni 100 abitanti rispetto alla media europea di 46 veicoli ogni 100 abitanti (dati *Euromobility* 2012). A Roma ci sono 62 auto ogni 100 abitanti e a Catania 67, contro le 25 auto di Amsterdam e Parigi o le 31 di Londra.

Secondo l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (ISFORT) l'automobile è utilizzata dall'83 per cento degli italiani, nonostante il 60 per cento degli spostamenti abituali non superi i 5 chilometri, il 40 per cento i 2 chilometri e il 15 per cento 1 chilometro. Ogni automobile, che viaggia generalmente con il solo conducente, circola soltanto per 2 ore al giorno. Nelle altre 22 ore rimane parcheggiata occupando, spesso, suolo pubblico sottratto ad usi sociali.

Gli incidenti stradali costano alla collettività circa 28 miliardi di euro l'anno, secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) del 2010. Un'automobile che percorre 500 chilometri brucia quasi 100.000 litri di ossigeno, pari al fabbisogno annuo di un adulto. Di tutti gli spostamenti nelle aree urbane, circa il 60 per cento riguarda il trasporto di merci, dai grandi camion commerciali ai semplici trasporti quotidiani per rifornire le abitazioni.

Negli ultimi anni siamo arrivati a una paralisi della mobilità e a livelli insostenibili di inquinamento dell'aria con il sorgere di malattie respiratorie su vasta scala; inquinamento rispetto al quale non possono certo rimediare alcuni giorni senza traffico automobilistico o le giornate a targhe alterne.

Secondo le stime dell'Agenzia ambientale europea<sup>1</sup> pubblicate nel 2015 (nel Report "*Air Quality in Europe*"), l'Italia per l'anno 2012 ha il triste primato legato alle morti per PM<sub>2,5</sub> (circa 59.500) - in linea con i dati dell'anno precedente che ne attribuiva circa 60mila, l'Ozono (3.300) e gli Ossidi di azoto (circa 21.600). Un intervento per la riduzione dell'inquinamento avrebbe effetti immediati anche su questi numeri. Li quantifica il progetto VIAS (Valutazione Integrata dell'Impatto dell'Inquinamento atmosferico sull'Ambiente e sulla Salute in Italia), coordinato dal Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale del Lazio con la collaborazione del l'ENEA, dell'ISPRA, delle ARPA e delle Università di Firenze, Urbino e "La Sapienza" di Roma. Lo studio dimostra che al 2020, riducendo del 20% i livelli di PM<sub>2,5</sub> nelle città italiane, si arriverebbe ad avere circa 10.000 morti premature in meno, e riducendo della stessa quantità le concentrazioni di ossidi di azoto all'incirca 15mila. Senza contare che in Italia i costi collegati alla salute derivanti dall'inquinamento dell'aria si stimano fra i 47 e i 142 miliardi di euro nel 2010. Dati che descrivono ancor di più l'urgenza di politiche concrete di miglioramento della qualità dell'aria.

Ma i danni economici per il mancato rispetto delle norme italiane ed europee sulla qualità dell'aria potrebbero arrivare anche dalle sanzioni che l'Europa potrebbe decidere di applicare nel nostro Paese. **Sono infatti due le procedure d'infrazione ad oggi avviate**, entrambe nella fase di messa in mora. La prima, la 2014\_2047, avviata nel luglio 2014 che ha come oggetto la "cattiva applicazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e il superamento dei valori limite di PM<sub>10</sub> in Italia" e la seconda, la 2015\_2043, avviata nel maggio 2015 che riguarda "*l'applicazione della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente ed in particolare obbligo di rispettare i livelli di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>)*".

Se non si avvia un'inversione di tendenza sul trasporto, con un nuovo approccio strategico, i grandi centri urbani, a partire da quello romano, nel giro di qualche anno arriveranno alla paralisi.

L'auto è il punto focale di un modello di sviluppo che dobbiamo cambiare. L'Auto termica a proprietà individuale rappresenta ormai un modello obsoleto ed insostenibile.

La società del dopo petrolio è già cominciata. La conversione del settore è una misura di buon senso per liberare le città e lottare contro l'inquinamento urbano. E' anche una necessità climatica e una posta ecologica maggiore: i trasporti contano oggi per il 31% sul consumo energetico finale, 70% del consumo di petrolio e 25% di emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Oltre metà delle 30 città europee più inquinate si trovano in Italia.** È quanto afferma l'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico). L'Italia, nonostante i progressi compiuti, come ad esempio la diminuzione delle emissioni atmosferiche di sostanze inquinanti più che nella maggior parte degli altri Paesi OCSE, il nostro rimane un Paese che deve affrontare importanti sfide in campo ambientale, a partire dalla scarsa qualità dell'aria nelle principali città.

Il clima può influire, ma – come denunciato da Legambiente nel dossier Mal'aria di città 2016 – "non basta appellarsi all'assenza di vento e pioggia per intere settimane: l'aria diventa sempre più irrespirabile a causa delle elevate concentrazioni delle polveri sottili, dell'ozono e del biossido d'azoto".

---

<sup>1</sup> Dati riportati dal Dossier di Legambiente: *Mal'aria di città 2016* – Gennaio 2016.

Ridurre l'inquinamento atmosferico deve diventare una priorità politica, avendo in mente che una delle principali fonti di inquinamento atmosferico è rappresentata dal trasporto, soprattutto nei principali centri urbani.

L'automobile rappresenta oggi in Europa il 12% delle emissioni. Ma è altrettanto una posta economico-sociale fondamentale: 2,5 milioni di famiglie europee sono direttamente coinvolte e intorno al 15% del budget familiare è riservato all'automobile.

Ne si possono dimenticare i costi e le conseguenze derivanti dagli incidenti stradali (ogni anno in Italia poco meno di 5.000 morti e più di 300mila feriti).

Proprio la conversione dell'industria dell'auto avrebbe un effetto di impulso per il resto dell'industria: dal dopoguerra l'automobile ha assunto un ruolo centrale dell'organizzazione della società e nell'immaginario collettivo.

Dobbiamo evitare tutte le scelte che incentivano l'utilizzo delle auto private, come ad esempio, spendere miliardi per il raddoppio della Pontina che servirà a portare ancora più macchine a Roma.

Il Piano per la mobilità sostenibile deve prevedere il rilancio del trasporto pubblico locale, più autobus, metropolitane di superficie, pedonalizzazioni, corsie ciclabili, condivisione dei mezzi di trasporto e un Piano straordinario per i treni dei pendolari.

Riprendere gli investimenti nel settore che da 20 anni sono diminuiti per una malintesa austerità e per gli interessi molto forti che spingono per il mantenimento dell'auto (gli interessi dei produttori di automobili che utilizzano carburanti derivanti dal petrolio e gli interessi immobiliari che mirano ad espandere le aree edificabili: a Roma negli ultimi 40 anni la popolazione della città è rimasta uguale mentre la superficie della città è quadruplicata).

Occorre salvare i posti di lavoro nel settore automobilistico puntando su una riconversione produttiva: produrre autobus, tram, treni, auto non inquinanti.

### **La mobilità nell'ambito delle Smart City**

I temi relativi alla mobilità e ai trasporti rappresentano pilastri fondamentali attorno ai quali si sviluppa il dibattito sulle *smart city*. I problemi della congestione del traffico, in particolare, pongono con crescente forza l'interrogativo di come muovere in ambito urbano persone e merci assicurando livelli di servizio progressivamente più efficienti, riducendo contemporaneamente le esternalità negative che gravano sui cittadini.

Il trasporto in ambito urbano, infatti, genera costi esterni estremamente rilevanti, sia diretti sia indiretti, che riguardano l'impatto sull'ambiente e sulla salute, il livello di incidentalità e il grado di sicurezza, la perdita di tempo potenzialmente utile per attività di produzione.

In linea generale, si stima che i costi di diseconomie e inefficienze raggiungano ogni anno un valore compreso tra gli € 180 mld e gli € 200 mld.

## COSTI ESTERNI DEL TRASPORTO IN AMBITO URBANO

	<b>Costo attuale (min-max; mld/a)</b>	<b>Margini di ottimizzazione (%)</b>	<b>Recupero di efficienza (mld/a)</b>
Congestione	30-50	15	4,5-7,5
Sicurezza	20-30	20	4-6
Inquinamento	10	10	1
Consumi	120	12	15
Fonte: The European House Ambrosetti			

### **Sostenere il trasporto pubblico locale**

Due numeri<sup>2</sup>, pur approssimativi, possono aiutare a comprendere le dimensioni del problema: i trasferimenti alle ferrovie si aggirano intorno a 8 miliardi all'anno, in conto capitale e di esercizio, quelli al trasporto locale a circa 5, che si giustificano con il fatto che le tariffe relative ai servizi offerti arrivano a coprire una quota dei costi tra le più basse d'Europa, tra il 30 e il 50 per cento, contro una media europea del 60 per cento circa.

Dall'ultima ricerca disponibile, quella del Censis del 2008, emergerebbe che i pendolari che utilizzano i mezzi pubblici sono principalmente impiegati e studenti, mentre tra gli automobilisti il 70 per cento del totale sono operai e artigiani. Il risultato non sorprende, considerando che il trasporto pubblico di migliore qualità è generalmente disponibile in aree ad alta densità abitativa, mentre risulta molto meno efficace nelle aree periferiche, ove residenze e luoghi di lavoro sono diffusi in un territorio ampio. Risulta difficile (e costoso) servire con linee di bus insediamenti che implicano un numero modesto di relazioni "punto a punto".

Senza forme di diversificazione tariffaria, tarate in funzione del reddito (soluzione praticata in altri paesi europei), si finisce con subsidiare i redditi più alti, soprattutto nelle aree centrali della città, dove si concentra la maggior parte dell'utenza totale.

A decorrere dall'anno 2013 è stato istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato (articolo 16-bis del DL n. 95/2012), agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato anche da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

<b>Fondo nazionale TPL</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
in euro	4.929.254.469	4.917.390.345	4.925.252.600

<sup>2</sup> Dati forniti dal Prof. Marco Ponti – *Trasporti locali: il sussidio avvantaggia i più ricchi* – Lavoce.info 18Dic15.

Il DPCM dell'11 marzo 2013 ha poi precisato i criteri per la ripartizione tra le Regioni a Statuto ordinario di tale Fondo. Il 90% è ripartito sulla base della spesa storica e per il residuo 10% sulla base del raggiungimento di alcuni obiettivi.

**I criteri di ripartizione del 10% del Fondo  
(art. 16-bis, comma 3, DL n. 95/2012)**

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

A decorrere dal 2015 la percentuale del 10% è incrementata biennialmente di due punti percentuali. La Conferenza delle Regioni ha chiesto di posticipare l'entrata in vigore di quest'ultima previsione.

Le Regioni a loro volta ripartiscono i fondi tra il trasporto ferroviario (contratto di servizio con le FS), quello automobilistico regionale ed i Comuni, finora senza tenere conto dei costi standard.

Con riferimento al tema del finanziamento del settore, si evidenzia la necessità di intervenire rispetto alla dotazione del Fondo istituito dalla legge di stabilità 2013, dato che il *quantum* complessivo garantito dal Fondo (circa 4.929 milioni di euro annui a decorrere dal 2013) non garantisce il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati negli ultimi anni. Risulta una dotazione inferiore agli stanziamenti del 2011 (-148 milioni di euro) e del 2010 (-300 milioni di euro) e assolutamente insufficiente per far fronte, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, alle spese per il rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma, per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, per l'innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro.

Il settore ha assistito a una contrazione complessiva delle risorse per i servizi di quasi 600 milioni di euro, vale a dire che a livello medio nazionale sono stati tagliati il 12 per cento dei contributi pubblici totali.

Si segnala la vetustà del parco veicoli italiano, con un'età media di oltre 11 anni rispetto alla media dei principali Paesi europei di 7,7 anni. Il tema del rinnovo del parco veicoli si pone anche dal punto di vista della sua sostenibilità ecologica: il 25,6 per cento dei veicoli circolanti è omologato come Euro 0 e in ogni caso il 78,5 per cento è inferiore a Euro 4.

Proponiamo:

1. di ripristinare integralmente le risorse destinate al trasporto pubblico locale e fissare con certezza risorse nazionali e regionali disponibili nei prossimi 5 anni in spesa corrente e in investimenti in modo da poter programmare correttamente servizi, sistemi tariffari, dare certezza ad aziende ed utenti. **Per garantire un pieno ristoro dei tagli intervenuti negli ultimi anni, il Fondo dovrebbe essere elevato dagli attuali 4.929 milioni di euro a 6.330 milioni di euro.** Per garantire la certezza delle risorse, il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello

Stato agli oneri del trasporto pubblico locale dovrebbe essere alimentato da una compartecipazione, anziché al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, al gettito di un'imposta di carattere più generale, quale l'imposta sui redditi o l'IVA, come avviene per il finanziamento statale del settore della sanità;

2. l'efficientamento del trasporto pubblico locale incentivandolo con necessari e adeguati finanziamenti del fondo nazionale trasporti. Occorre un apposito piano di investimenti per la sostituzione di 34.000 autobus in dieci anni, in modo da riallineare l'età media del parco veicoli alla sopra richiamata media europea. Andrebbe potenziato il finanziamento per la spesa in conto capitale del settore, sviluppando ulteriormente le disposizioni inserite nella legge di stabilità per il 2014 (articolo 1. Comma 83);

**Legge 147/2013, articolo 1, comma 83**

83. Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico locale lagunare, la dotazione del fondo istituito dall'*articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296*, è incrementata di 300 milioni di euro per l'anno 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat. I relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 45 per cento dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.

1. l'estensione delle reti delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici;
2. il ripristino del finanziamento di alcune norme introdotte durante il Governo Prodi nell'ambito della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) e non più rifinanziate dai successivi Governi che prevedono la possibilità di portare in detrazione le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale;
3. di sperimentare per tappe la prospettiva di un TPL almeno in parte gratuito;
4. il rifinanziamento del fondo per la mobilità sostenibile, già istituito con la legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007) al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici e l'incentivazione dell'intermodalità. Tale Fondo era stato istituito nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare a valere sul capitolo di spesa n. 8438 «Fondo per la mobilità sostenibile nelle aree urbane», con una dotazione di spesa pari a 90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009. Attualmente le disponibilità di tale Fondo risultano esaurite e l'assenza di risorse specifiche per la mobilità sostenibile nelle aree urbane impedisce di dare continuità alle misure messe già in atto, come ad esempio quelle sulla mobilità ciclabile urbana e l'utilizzo di combustibili alternativi per il trasporto pubblico, impedendo in questo modo il consolidamento di politiche per la *smart mobility*.



## Scendiamo dall'auto!

**Incrementare la cultura della mobilità sostenibile e tutte le forme di mobilità sostenibile, penalizzare chi inquina, piantare decine di migliaia di alberi.**

1. intervenire nelle scuole e con campagne mirate per spiegare le implicazioni dell'uso dell'auto (l'auto non deve più considerata uno *status symbol* ma elemento retrò ed antisociale, *trendy* sono il trasporto collettivo e la bicicletta);

**"Tutti a scuola a piedi o in bicicletta"**, si terrà il **21 marzo 2016**, giorno di inizio della primavera. Organizza la Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB).

2. incrementare il *car sharing* e il *bike sharing*;
3. prevedere incentivi per chi va al lavoro in bici sul modello francese;
4. realizzare entro 3 anni una rete di ricarica elettrica efficiente a livello regionale che spinga in via prioritaria alla riconversione elettrica dei mezzi in *sharing* e della logistica merci;
5. rifinanziare il Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge n. 366 del 1998 sulla mobilità ciclistica, prevedendo un vincolo di destinazione in favore degli interventi per la mobilità ciclistica a carico degli stanziamenti annualmente previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, nella misura del 2 per cento dell'importo totale (Vedi l'AC 2827 Scotto ed anche l'AC 2305 del PD);
6. riprendere a livello nazionale, per migliorare la legge 366/1998, i contenuti della legge n. 1 del 2013 della Regione Puglia, prevedendo tra l'altro che i Comuni realizzino in prossimità delle stazioni ferroviarie, delle velo-stazioni, cioè dei centri per il posteggio, il noleggio e la riparazione delle biciclette. I Comuni, inoltre, dovrebbero avere l'obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni negli edifici di edilizia residenziale pubblica e di modificare i regolamenti edilizi inserendo norme per la realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche;

E' stata approvata il 22 dicembre dalla Camera, la legge in materia ambientale (legge n. 221/2015) per promuovere misure di *green economy* che prevedono fra l'altro l'istituzione del *mobility manager* scolastico e il finanziamento, nel limite di 35 milioni di euro, per progetti predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti.

Il 42 per cento di tutti gli spostamenti motorizzati nelle aree urbane potrebbe essere effettuato con *cargo-bike* a 2, 3 o 4 ruote contribuendo a spostare di fatto quote significative di traffico motorizzato verso quello non motorizzato, sviluppando nuove economie, tra cui, per esempio, la «*cyclelogistics*» (mobilità delle merci in bicicletta). Potenziando, pertanto, la mobilità ciclistica anche attraverso l'integrazione modale tra bicicletta e mezzi di trasporto locali e regionali si darebbe un grande contributo al miglioramento della qualità della vita.

L'Italia, inoltre, rimane tra i pochi Paesi europei a non disporre ancora di un piano nazionale della mobilità ciclistica e di una rete ciclabile nazionale. L'Italia ha il tasso di motorizzazione più alto d'Europa.

7. sviluppare una rete cittadina di ciclovie (a Roma il GRAB);

Bicipolitana Pesaro<sup>3</sup>: una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette. Lo schema utilizzato è quello delle metropolitane di tutto il mondo. Vi sono delle linee (gialla, rossa, verde, arancione...) che collegano diverse zone della città, permettendo all'utente uno spostamento rapido, con zero spesa, zero inquinamento, zero stress. La metropolitana delle bici, attualmente in costruzione, occuperà un'estensione di circa 70 km, con 14 itinerari ciclabili e ciclopedonali, e collegherà le zone periferiche al centro della città.

Va comunque dato atto che l'ultima legge di stabilità (legge n. 208/2015 – art. 1, comma 640) ha stanziato nel triennio 91 milioni per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

8. pedonalizzazioni estese nei centri storici;
9. abbassare da 50 a 30 km/h il limite di velocità massima nelle città;
10. tutelare i diritti fondamentali degli utenti di tutti i mezzi di trasporto, con particolare riguardo alle persone a mobilità ridotta;

La tendenza alla suburbanizzazione e all'espansione urbana incontrollata porta ad un uso del suolo spazialmente sconnesso e a bassa densità di insediamento. La conseguente dispersione dei luoghi di abitazione, di lavoro e di ricreazione comporta un'accresciuta domanda di trasporto. La densità di insediamento più bassa nelle aree periurbane ostacola l'offerta di servizi di trasporto collettivo di qualità sufficiente ad attrarre un congruo numero di utenti. Diventa più difficile organizzare l'assistenza sanitaria agli anziani se mancano soluzioni di trasporto adeguate (primo fattore di "isolamento sociale").

11. adottare soluzioni "su misura", come il trasporto a richiesta o linee che intersecano le reti urbane a struttura per lo più radiale, cioè orientate verso il centro città;
12. aumentare le tariffe dei parcheggi in città. Per ridurre il numero di automobili nei centri cittadini occorre anche una politica oculata in materia di parcheggi. I parcheggi a pagamento possono servire come regolatore economico. Le tariffe dei parcheggi possono essere differenziate in funzione dello spazio pubblico disponibile e fungere da incentivo (per esempio parcheggi gratuiti in periferia e con tariffe elevate in centro). Con agevoli parcheggi di scambio si può incentivare l'alternanza di trasporto privato e collettivo;
13. introdurre la *congestion charge* o il pedaggio urbano (*road pricing*) come fatto nelle città di Milano e di Londra;

A Milano<sup>4</sup>, una misura pensata per disincentivare l'utilizzo dei veicoli privati a favore dell'utilizzo del trasporto pubblico: l'accesso all'area C (che coincide con la Ztl Cerchia dei Bastioni), nei giorni feriali e in orario diurno, è consentito solo a pagamento (5 euro) per la maggior parte delle auto, mentre è vietato per i veicoli inquinanti e gratuito per quelle ad emissioni zero. Nel primo semestre del 2015, con quasi 96mila ingressi al giorno, il traffico è calato del 28,6% rispetto alla media del

---

<sup>3</sup> Esempio citato da Legambiente.

<sup>4</sup> Esempio citato da Legambiente.

2011, quand'era in vigore l'Ecopass, presto dimostratosi inefficace. Al successo ha contribuito la crescente offerta di servizi di mobilità come il *car sharing*, dopo il primo avviato proprio da Legambiente nel 2001, e il potenziamento del trasporto pubblico grazie ai proventi del pedaggio.

14. introdurre un App sul modello di Blablacar per gli spostamenti condivisi per i pendolari da e per Roma: il *car pooling*;

In occasione dell'audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio resa in data 29 ottobre 2015 presso le Commissioni riunite IX e X della Camera dei Deputati sull'impatto della vicenda Volkswagen sulla filiera nazionale dell'automotive, sui consumatori e sull'ambiente, il Ministro stesso aveva evidenziato la possibilità di applicare l'articolo 77 del Codice della strada (Decreto legislativo 286/1992) che prevede sanzioni pecuniarie per chi commercializzi veicoli non coperti da omologazione adeguata. L'articolo 77 citato prevede, infatti, dagli 800 ai 3.000 euro di sanzione pecuniaria amministrativa per ogni veicolo commercializzato. Si potrebbe dunque, al riguardo impegnare il Governo:

15. a trasmettere al Parlamento una relazione dettagliata contenente i dati relativi alle verifiche e ai controlli effettuati sul parco automobilistico italiano, con precisa evidenziazione del numero definitivo delle vetture interessate dal mancato rispetto dei limiti di emissioni inquinanti, ed a fornire elementi circa l'avvenuta effettiva applicazione dell'articolo 77 del Codice della Strada nei confronti dei soggetti che commercializzano veicoli non coperti da omologazione adeguata con evidenziazione dell'attuale ammontare complessivo delle sanzioni;

16. a incrementare in modo significativo le risorse finanziarie per rafforzare gli strumenti operativi e di controllo dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e del Sistema delle Agenzie Ambientali attualmente operanti nel nostro Paese, che conta oggi la presenza sul territorio nazionale di 21 tra le Agenzie Regionali (ARPA) e Provinciali (APPA), valutando l'opportunità di dotarle di strumenti che possano permettere controlli a campione anche sulle vetture circolanti, in modo da garantire la sicurezza per il cittadino e far sì che il costruttore sappia che qualunque vettura in circolazione può essere soggetta alla campionatura delle agenzie ambientali per un controllo su strada;

17. l'immissione sul mercato di veicoli puliti e a basso consumo energetico può essere favorita da appalti pubblici "ecologici". Una possibilità sarebbe quella di stabilire come criterio di aggiudicazione degli appalti, oltre al prezzo dei veicoli, l'internalizzazione dei costi esterni connessi al consumo di carburante, alle emissioni di CO<sub>2</sub> e alle emissioni inquinanti per tutto l'arco della vita utile dei veicoli oggetto di appalto. Il settore pubblico darebbe così un esempio di "economia sostenibile" che potrebbe essere seguito da altri operatori di mercato. Lo stesso potrebbe valere per i taxi e per gli altri servizi di trasporto comune gestiti da privati offrendo incentivi economici.

Un regalo ai produttori di veicoli inquinanti è la decisione del Parlamento europeo di rinviare di altri 5 anni l'adeguamento delle norme Euro6, nate nel 2007-2008 per tagliare gli ossidi di azoto (NOx) e in vigore dal 2014-2015. Così si potranno continuare a produrre i motori diesel diffusi su utilitarie e medie, che rischiavano il bando. Non casuale la concomitanza con lo scandalo Volkswagen-Renault. Ma l'appoggio al rinvio è arrivato anche dal Governo italiano (l'asse Renzi-Marchionne!) che aveva "allertato" tutti gli europarlamentari italiani.

## **Salva una vita, pianta un albero**

Secondo l'Organizzazione Mondiale della sanità nel continente europeo l'inquinamento atmosferico causa 600mila morti premature all'anno, quasi 33mila solo in Italia. Calcolati in numeri di anni di vita persi, queste morti equivalgono a 47.481 anni di vita andati perduti per cause evitabili. E tutto ciò ha un costo enorme. Per i decessi causati dall'inquinamento atmosferico l'Italia spende infatti 97miliardi di dollari l'anno. Il 4,7% del Pil.

Il valore economico dei decessi e delle malattie dovute all'inquinamento dell'aria, corrisponde all'importo che gli stati sono disposti a pagare per evitare queste morti e le malattie attraverso interventi necessari.

Oltre il 90% dei cittadini europei sono esposti a livelli annui di materia esterna e polveri sottili che si trovano sopra le linee guida sulla qualità dell'aria stabilite dall'Oms. Questo ha comportato in Europa 482.000 morti premature nel 2012 dovute a malattie cardiache e respiratorie, alle condizioni dei vasi sanguigni e a ictus e cancro ai polmoni. Nello stesso anno, l'inquinamento dell'aria interna ha determinato altre 117.200 morti premature, cinque volte di più nei paesi a basso e medio reddito che nei paesi ad alto reddito.

- 1) organizzare la piantumazione di decine di migliaia di alberi in città e nell'hinterland coinvolgendo studenti e volontari (**un servizio civile verde**). Le aree a bosco devono essere considerate uno strumento fondamentale nella battaglia contro l'inquinamento atmosferico e per il contrasto ai cambiamenti climatici. Un albero, infatti, può abbattere le emissioni di anidride carbonica fino a 50 Kg ogni anno, cifra che, moltiplicata per almeno i 30 anni di ciclo vitale, si traduce in un abbattimento di una tonnellata e mezzo. In questo modo, ad esempio, su un ettaro si potrebbero piantare circa 1.650 alberi (costo circa 12 euro ad albero) che già dal primo anno potranno assorbire 82,5 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Tra i tanti esempi Legambiente rilancia quello del bosco sociale di Ferrara, un progetto che ha come obiettivo quello di realizzare e gestire un bosco di comunità, rilanciando tra le persone un maggiore senso civico e la rete dei CEAS (Centri di Educazione alla sostenibilità).

### **Con quali strumenti?**

#### **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**

Seguendo l'esempio milanese proponiamo la redazione per le aree urbane di un Piano urbano della Mobilità Sostenibile dove siano considerati tutti gli effetti di natura economica, incluso l'ambiente, il tempo, la variazione di domanda dovuta alle azioni migliorative come peggiorative, i costi di esercizio.

Un Piano che comporti:

- diagnosi, indicatori ed obiettivi di mobilità con i relativi impatti economici, sociali ed ambientali,
- un piano di sviluppo e di interconnessione delle reti di trasporto, coordinato con quello dei trasporti regionali e con le politiche urbanistiche,
- un piano di sviluppo dell'infrastruttura della circolazione dolce (piste ciclabili, zone pedonali, ecc.) pienamente integrata con il trasporto pubblico,

- un piano regolatore dei parcheggi e delle piattaforme di scambi intermodali,
- un programma di adattamento della gestione delle reti di mobilità urbana e delle loro interconnessioni alle necessità degli utenti a mobilità ridotta,
- un piano regolatore di logistica urbana, comprendente la possibilità di utilizzare l'infrastruttura pubblica per il trasporto di merci,
- una procedura di partecipazione diretta dei cittadini.

Occorre riorganizzare il TPL intorno ai nodi ferroviari e metropolitani, razionalizzando i collegamenti e gli orari, aumentando la velocità media e i percorsi protetti, le corsie preferenziali, i parcheggi di scambio, immaginando anche una politica degli orari delle città diversa. Va previsto un adeguato servizio anche notturno del TPL. Un'altra soluzione può essere l'incentivo alla "mobilità virtuale": telelavoro, teleacquisti, ecc.

Piano della mobilità di Bolzano<sup>5</sup>: Bolzano è l'unica città italiana dove meno di un terzo degli abitanti usa l'auto e c'è riuscita non stendendo chilometri e chilometri di asfalto ciclabile, ma riducendo i parcheggi di superficie, aumentando la sicurezza di chi si muove a piedi, ampliando le aree pedonali e facendo ricorso alle corsie protette per le bici in quei tratti di strada dove era impossibile garantire una armonica convivenza tra i vari veicoli.

Serve l'implementazione di **Sistemi di Trasporto Intelligenti** (STI). L'elaborazione dei dati sul traffico e sui percorsi può fornire informazioni, assistenza e controllo dinamico del trasporto a passeggeri, conducenti, operatori del parco veicoli ed esercenti delle reti, con la possibilità per l'utente, di compiere una scelta informata quanto alla modalità e all'orario di trasporto.

### **Che fare delle società partecipate?**

Un'ampia presenza di partecipate comunali si riscontra nel campo dei trasporti: si contano infatti 337 società di supporto ai trasporti (il 6,4% del totale – dati Cerved giugno 2014<sup>9</sup> – aziende che gestiscono parcheggi e autorimesse, servizi portuali, attività connesse al trasporto aereo, di movimentazione merci – e 320 di trasporto pubblico (il 6,1%). Il trasporto pubblico rappresenta di gran lunga il comparto in cui è impegnato il maggior numero di dipendenti e in cui la dimensione media delle aziende è maggiore: si contano infatti 82mila addetti, il 29% del totale di quelli che lavorano nell'ambito delle partecipate comunali, con una media di 257 addetti per partecipata.

Diverse norme sono intervenute per indurre gli enti locali a privatizzare le loro società di servizi pubblici. Il motivo è stato più volte ribadito da diversi esponenti del capitale finanziario: poiché l'enorme massa di ricchezza privata prodotta dalle speculazioni finanziarie, che ha portato alla crisi globale di questi anni, ha stringente necessità di trovare nuovi *asset* sui quali investire, è intorno ai beni degli enti locali che le mire sono ogni giorno più che manifeste.

Secondo loro, la vera risorsa per la crescita del mercato azionario sono le *utilities* a livello locale. Lì sono veramente tanti, tanti miliardi. Il problema è che sono dei Comuni, delle Regioni.

E quindi bisogna obbligarli a vendere le loro partecipazioni anche cambiando il titolo V della Costituzione. E con la riforma Madia della pubblica amministrazione (legge 7 agosto 2015, n. 124 –

---

<sup>5</sup> Esempio citato da Legambiente.

articolo 18, comma 1, lettera m), punto 2) si è introdotto un criterio foriero di guai seri per i servizi pubblici locali. Si prevede, infatti, che si debba individuare un numero massimo di esercizi con perdite di bilancio per le società partecipate dagli enti locali che comportino obblighi di liquidazione delle società. Ossia quasi tutte le società del trasporto pubblico locale!

Non è un destino. Se a Roma si segnalano i 173 milioni di deficit del trasporto pubblico (dato Corte dei Conti marzo 2014), a Milano l'ATM di totale proprietà pubblica genera profitti.

Più in generale, si può osservare<sup>6</sup> che l'attacco agli enti locali sia sistemico e abbia come ultimo obiettivo la scomparsa della funzione pubblica e sociale dell'ente locale, come sin qui lo abbiamo conosciuto, trasformandone il ruolo da erogatore di servizi per la collettività a facilitatore dell'espansione della sfera di influenza dei capitali finanziari e da garante dell'interesse collettivo a sentinella del controllo sociale delle comunità. Una trasformazione autoritaria necessaria per permettere, attraverso la drastica riduzione della democrazia di prossimità, la totale spoliatura dei beni comuni delle comunità locali. Per queste ragioni, l'ente locale è destinato a diventare uno dei luoghi fondamentali dello scontro sociale nei prossimi mesi.

L'insieme di draconiane misure nei confronti degli enti locali ha un unico scopo: metterli con le spalle al muro dal punto di vista economico per persuaderli/obbligarli ad un gigantesco percorso di espropriazione e di privatizzazione, consegnandone beni e patrimonio alle lobby bancarie e finanziarie.

Con riferimento alle modalità di assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale, l'articolo 61 della legge n. 99/2009 ha attenuato il principio dell'obbligo di affidamento dei servizi con procedure concorsuali, stabilito originariamente dall'articolo 18 del decreto legislativo n. 422/1997, con la previsione della facoltà, concessa alle autorità competenti, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, attraverso un richiamo a specifiche disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Ricordiamo che la sentenza n.4599 del 10 settembre 2014 del Consiglio di Stato ha precisato che *“per effetto (della pronuncia della Corte costituzionale n. 199/2012) , i servizi pubblici locali di rilevanza economica possono in definitiva essere gestiti indifferentemente mediante il mercato...ovvero attraverso il cd. Partenariato pubblico-privato..., ovvero attraverso l'affidamento diretto, in house, senza previa gara...L'affidamento diretto, in house – lungi dal configurarsi pertanto come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali – costituisce invece una delle (tre) normali forme organizzative delle stesse, con la conseguenza che la decisione di un ente in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali...costituisce frutto di una scelta ampiamente discrezionale....”*.

#### Proponiamo:

- 1) di dichiarare negli statuti comunali che i servizi pubblici locali sono attività di interesse generale ( e non commerciale) e che in particolare il TPL è un ben comune;

Il Fondo nazionale dei trasporti, ha una dotazione (dati 2014) di 4,9 miliardi, oltre agli 1,8 miliardi che vanno alle ferrovie. Il Fondo destina un forte contributo alle ferrovie a fronte del contratto di servizio senza che ad esso siano applicati i costi standard. Il Fondo, inoltre, lascia alle Regioni, le

---

<sup>6</sup> Marco Bersani – 2014.

quali anch'esse non prendono a riferimento i costi standard, i criteri di una ripartizione che penalizza i grandi centri senza tenere conto della domanda. Ad esempio, Roma assorbe il 70% della domanda del Lazio e riceve solo il 26% delle risorse<sup>7</sup>.

E ancora, il Fondo si riduce se i Comuni pongono in essere politiche per spostare più utenti sul servizio pubblico a scapito dell'auto privata. Ma questo va contro l'obiettivo fondamentale di incentivare l'uso dei mezzi pubblici.

- 2) di rivedere i criteri di ripartizione del Fondo nazionale dei trasporti (oltre ad incrementarne le risorse);
- 3) di prevedere degli incentivi per accelerare i processi di aggregazione tra le partecipate locali del trasporto, come la possibilità di detrarre dal patto di stabilità gli eventuali risparmi derivanti dalle fusioni, ma vincolando questi fondi a investimenti per il potenziamento dei trasporti. A Roma, per esempio, si dovrebbe arrivare alla costituzione di una grande azienda metropolitana che includa l'Atac, le società dei Comuni dell'hinterland romano e una divisione delle ferrovie regionali del Lazio, sulla scorta di quanto già avvenuto a Milano.

### **Il Mobility manager**

Un altro esempio tipico è quello del *mobility manager* che, tuttavia, rimane una figura quasi mitologica. Essa è stata introdotta nel 1998 con la funzione di analizzare le esigenze di mobilità dei dipendenti delle aziende pubbliche e private, agevolare il *car pooling* e sincronizzare gli orari lavorativi con quelli del trasporto pubblico. I *mobility manager* partecipano a riunioni e incontri con le amministrazioni locali per migliorare la viabilità e il trasporto, ma la nomina di un *mobility manager* nelle aziende private è soltanto facoltativa e pertanto la norma è rimasta inattuata.

Ricompare al comma 6 dell'art. 5 della legge n. 221/2015 sulla *green economy* come figura del *mobility manager scolastico*, scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico. Il *mobility manager scolastico* ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni; mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto; coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune; verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi; garantire l'intermodalità e l'interscambio; favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

Non sono previste risorse aggiuntive. Comunque si può provare ad estendere questa figura a diverse amministrazioni pubbliche e società partecipate.

### **Il responsabile del traffico pedonale e ciclistico**

I comuni urbani e metropolitani devono prendere in considerazione la possibilità di nominare un funzionario appositamente addetto al traffico pedonale e ciclistico.

---

<sup>7</sup> Vedi le dichiarazioni dell'Assessore ai Trasporti della Giunta Marino, Guido Improta.

# FERROVIE E NON SOLO

## Un Piano straordinario per i treni dei pendolari

Il rapporto di Legambiente “Pendolaria 2015” fotografa chiaramente le dinamiche del trasporto dei pendolari nel nostro Paese: dove si migliora il servizio, il successo è garantito e i pendolari aumentano. Dove invece tagli e disservizi legati a treni vecchi e lenti sono all’ordine del giorno, i passeggeri diminuiscono. Nell’ultimo anno i pendolari dei regionali sono stati 2 milioni e 842mila al giorno, con un + 2,5% rispetto al 2014. Dove ci sono stati investimenti per garantire un servizio migliore le persone hanno deciso di abbandonare l’auto e i mezzi su gomma, con effetti positivi sia sulle spese delle famiglie che per l’inquinamento dell’aria.

Secondo i calcoli di Legambiente, servirebbero altri 1.593 treni per una spesa di circa 5-7 miliardi. Ma da circa 20 anni, lo Stato non compra vetture per il trasporto regionale. Esiste poi un evidente divario territoriale tra Nord e Sud della nostra penisola: ogni giorno in tutto il Meridione ci sono meno treni regionali che nella sola Lombardia. Servono treni nuovi per svecchiare la flotta ma anche investimenti infrastrutturali per potenziare le linee ferroviarie e migliorarne la tecnologia.

Occorre stanziare maggiori risorse per arrivare a 5.000.000 di cittadini trasportati ogni giorno nel 2020 (oggi sono un po’ meno di 3 milioni), portando il trasporto ferroviario agli stessi *standard* qualitativi europei.

Le ragioni della drammatica situazione in cui vivono i pendolari nel nostro Paese sono chiare. I treni innanzitutto risultano essere sono troppo vecchi. In Italia attualmente sono circa 3.300 i treni in servizio nelle regioni con convogli di età media pari a 18,6 anni, con differenze però rilevanti da regione a regione. In secondo luogo i treni risultano essere troppo pochi. Dal 2010 a oggi, complessivamente, si possono stimare tagli pari al 6,5% nel servizio ferroviario regionale proprio quando nel momento di crisi è aumentata la domanda di mobilità alternativa più economica rispetto all’auto, anche se con differenze tra le diverse regioni.

Appare completamente assente una regia nazionale rispetto a un tema che non può essere delegato alle Regioni senza controlli, senza contare che le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 25% con la conseguenza che le Regioni, a cui sono state trasferite nel 2001 le competenze sui treni pendolari, hanno effettuato in larga parte dei casi tagli al servizio e aumento delle tariffe.

Occorre aumentare il servizio con nuovi treni, a partire dalle linee più frequentate e smettere immediatamente di attuare politiche fondate sui tagli agli investimenti per il trasporto pubblico locale e ferroviario.

Secondo Legambiente le 10 peggiori linee d’Italia per i pendolari nel 2015 sono:

- 1) la linea Roma-Lido di Ostia (100.000 viaggiatori al giorno);
- 2) la linea Alifana e Circumvesuviana;
- 3) la linea Chiasso-Rho (48.000 viaggiatori al giorno);
- 4) la linea Verona-Rovigo;
- 5) la linea Reggio Calabria-Taranto;
- 6) la linea Messina-Catania-Siracusa;



- 7) la linea Taranto-Potenza-Salerno;
- 8) la linea Novara-Varallo;
- 9) la linea Orte-Foligno-Fabriano;
- 10) la linea Genova-Acqui Terme.

Occorre intervenire con urgenza al fine di risolvere in via definitiva le criticità individuate con riferimento alle 10 linee ferroviarie peggiori del nostro Paese.

Occorre impedire il perdurante taglio dei collegamenti ferroviari, avviando un'azione di monitoraggio sulla rete pubblica affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana finalizzata ad un ripensamento degli investimenti indispensabili ad aumentare la velocità dei collegamenti che parta innanzitutto dalla necessità di valorizzare la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce.

Dobbiamo aumentare l'offerta di collegamenti sulle principali linee pendolari, riorganizzare gli orari attraverso procedure di confronto con gli utenti, il controllo del rispetto del contratto di servizio ed il rispetto alla puntualità.

Proponiamo un programma decennale di investimenti che preveda almeno un miliardo di euro di risorse statali l'anno per l'acquisto di treni regionali e per miglioramenti della rete ferroviaria ordinaria.

### **Il 50% delle merci trasportate su ferro ( e via mare) entro il 2030**

La logistica delle merci ha una dimensione urbana. Qualunque politica di mobilità urbana deve comprendere entrambe le componenti del trasporto: persone e merci. La distribuzione in zona urbana richiede interfacce ben congegnate fra il trasporto a lunga percorrenza e il trasporto a breve distanza per raggiungere la destinazione finale.

La distribuzione di merci nel perimetro urbano dovrebbe essere maggiormente integrata nella politica locale e nell'assetto istituzionale. Mentre il trasporto pubblico di passeggeri è generalmente sottoposto alla supervisione del competente organo amministrativo, il trasporto di merci è lasciato interamente alla responsabilità del settore privato. Le autorità locali dovrebbero considerare l'insieme della logistica urbana – merci e passeggeri – come un unico sistema logistico.

Anche per combattere l'impatto del trasporto merci nelle città occorre una "cura del ferro" (e nelle città-porto, anche il potenziamento del trasporto merci via mare).

**Il trasporto merci su ferrovia** è la modalità via terra più efficiente dal punto di vista energetico: a parità di tonnellate, è necessaria meno della metà dell'energia richiesta per lo spostamento su strada. Inoltre, è la modalità di trasporto più sicura.

Ma l'Italia è un paese di transito per merci che sono trasportate prevalentemente con i camion i cui costi ambientali sono interamente a carico dei cittadini italiani. In Italia, infatti, il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria rispetto alle altre modalità: si stima che esso raggiunga un valore del 6%. Il nostro Paese rappresenta il fanalino di coda dell'Europa dove il comparto ferroviario delle merci si attesta ad una quota che varia tra il 12% e il 18%, e in alcuni paesi "virtuosi" come l'Austria addirittura supera il 30%.

Il trasporto ferroviario delle merci è fortemente in crisi per gli elevati costi di produzione (abbiamo un 25% in più dei costi del trasporto su ferro rispetto alla gomma), per una rete ferroviaria inadeguata, per la bassa velocità commerciale e in generale per i bassi indici di redditività ed efficienza.

Dal 2008 al 2012 i volumi del traffico ferroviario merci sono diminuiti del 40 per cento. E' l'egemonia del trasporto su gomma a frenare la crescita del nostro Paese. I costi di quest'ultimo sono elevati, la consegna dipende dal tempo e dalle condizioni stradali ed ha un impatto sull'ambiente elevatissimo. Eppure gli investimenti strutturali negli ultimi 60 anni hanno spinto verso camion ed autoarticolati. Uno studio di Fercargo dimostra come un treno merci europeo, per ogni tonnellata di carico, emetta nell'atmosfera 39 grammi di Co2. Un mezzo pesante Euro5 invece ne butta 81. Inoltre, un treno merci equivale a 40 tir.

Eppure il traffico continua a scemare, malgrado l'indiscutibile sostenibilità ambientale del trasporto merci su rotaia, ma anche le esternalità positive influenti sulla mobilità, sul costo del carburante, sull'incidentalità nei tratti autostradali, fino alle influenze positive sul prezzo dei premi assicurativi e dei beni ad uso dei consumatori. Secondo Carlo Tosti, Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti «il vistoso calo non è imputabile solo alla crisi economica, sicuramente rilevante, ma si deve considerare la totale assenza di qualsiasi politica di sostegno ad un comparto che in tutto il mondo è ritenuto fondamentale per la logistica e il trasporto delle merci».

Nella Legge di Stabilità 2016 (legge n. 208/2015) si sono stanziati risorse (60 milioni nel triennio – art. 1, comma 647) per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea e per servizi di trasporto ferroviario intermodale (138 milioni – art. 1, comma 648) in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia.

La politica dei trasporti va invertita in maniera più decisa dando la priorità al trasporto ferroviario delle merci. Facciamo proprie alcune proposte pratiche, avanzate dagli stessi operatori del trasporto merci su rotaia:

- incremento dei contributi a sostegno del trasporto su ferrovia (Ferrobonus e Marebonus);
- istituzione di un fondo di garanzia per le imprese ferroviarie per l'acquisto di materiale rotabile.

Il programma europeo delle **autostrade del mare** che riguarda i paesi che si affacciano sul Mediterraneo ha l'obiettivo di collegare i vari porti del Mediterraneo sostituendo al trasporto su gomma, particolarmente costoso e inquinante, il trasporto di merci per mare adottando proprio la navigazione a cabotaggio, molto adatta per esempio per la penisola italiana con le sue estese coste e porti.

Questa tipologia di trasporto, oltre a ridurre il traffico su strade e autostrade, permetterebbe anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci.

Gli spostamenti da trasferire dalla strada al mare sono quelli con una percorrenza superiore a 500 km. Tali spostamenti in termini assoluti rappresentano una quota marginale del trasporto pesante su strada, poiché riguardano solo il 3% del totale. Ma gli impatti ambientali, sociali ed economici di questo segmento di traffico sono decisamente più rilevanti rispetto a quelli generati dai trasporti di corto raggio.

In Italia, era stato previsto un *ecobonus* alle società armatrici, che serviva a diminuire le tariffe di trasporto, rendendo così agli autotrasportatori una maggiore convenienza di trasporto rispetto ai costi da sostenere sulle vie di terra (legge n. 265/2002). Per spostare quote rilevanti di traffico pesante dalla modalità stradale a quella marittima, erano stato stanziati da ultimo (legge n. 244, art. 2, comma 232) 77 milioni annui nel triennio 2008-2010. Andrebbe dunque rifinanziato, superandone i limiti emersi nel corso della sua applicazione. Si dovrebbe pertanto riorientare la politica degli incentivi verso sistemi integrati che attirino la domanda verso il trasporto marittimo, ma allo stesso tempo aiutino l'offerta ad implementare soluzioni di trasporto efficaci, efficienti e soprattutto competitive rispetto al tutto-strada, vincolando i contributi all'effettiva sottrazione di traffico alla strada (non solo dunque il cosiddetto combinato marittimo obbligato, ma soprattutto quello sostitutivo).

Il sistema autostrade del mare si basa infatti su un concetto di intermodalità, dove le merci si possano velocemente spostare e trasbordare tra vari mezzi di trasporto.

Elementi fondamentali di questa scelta sono:

- una forte integrazione tra le reti modali per migliorare l'efficienza e l'efficacia degli spostamenti multimodali;
- potenziare e rendere più agevoli le interconnessioni della rete ferroviaria con i porti al fine di creare una rete multimodale integrata in grado di assorbire le quote crescenti degli scambi commerciali internazionali del continente.

Un altro punto focale per l'implementazione di tale progetto sono i porti. Essi devono diventare punti intermodali di interconnessione delle reti trans-europee di trasporto, attraverso diverse linee d'azione:

- ripensare le banchine e i terminal al fine di migliorare l'efficienza delle operazioni di carico e scarico delle merci trasportate via mare su corto raggio;
- rinnovare le aree retroportuali;
- adeguare le strutture per il rifornimento di carburante delle navi anche alle luce del prossimo impiego dei combustibili alternativi ad iniziare dall'elettrificazione dei porti.

Gli interventi strutturali e infrastrutturali per lo sviluppo strategico del cabotaggio marittimo devono, inoltre, essere accompagnati da un impegno del governo anche in materia fiscale. Per quanto riguarda l'IVA, infatti, si rende necessaria una misura per modificare il trattamento delle prestazioni di trasporto per vie acquatiche per quanto attiene le navi impegnate nei collegamenti con le isole, o in servizi di corto raggio, al fine di renderlo più coerente con la disciplina generale del trasporto di persone, che sono attualmente assoggettate in via di principio a un'aliquota del 10%.

## **Incrementare l'occupazione e riconvertire la produzione di automobili**

La drastica riduzione degli investimenti nel trasporto pubblico locale ha avuto pesanti ripercussioni sul mercato degli autobus urbani in Italia, le cui immatricolazioni si sono drammaticamente ridotte. Ciò ha determinato una progressiva e costante contrazione dei volumi produttivi delle industrie del settore a partire dall'Irisbus che ha licenziato centinaia di lavoratori attualmente in CIG ed in attesa che riparta la produzione con il nuovo assetto societario.

Importante anche fornire commesse alle imprese presenti in Italia che producono treni e tram come Ansaldo, AnsaldoBreda, Bombardier e Alstom, che hanno grande competenza e assicurano molti posti di lavoro.

**Ma è anche ora di fare una vera e propria “auto-critica” per avviare la riconversione del settore.**

Va avviato, infatti, un processo di produzione di vetture che evitino sprechi di energia e di materiali non riciclabili nell'ambito di ciò che abbiamo proposto e chiamato come “Green New Deal”, e convertire le aziende del settore anche per la produzione di altri beni quali, ad esempio, treni, tram, autobus, fotovoltaico, soddisfacendo i bisogni di mobilità nel rispetto dell'ambiente e degli obblighi energetici.

Il Governo deve sostenere la diffusione di veicoli elettrici e ibridi incentivando, in particolare, lo sviluppo delle tecnologie pulite nel settore automobilistico, attraverso la subordinazione in maniera permanente degli incentivi per la rottamazione delle auto all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale.

Si potrebbe fissare una data di scadenza entro la quale non potranno circolare più e vanno rottamati gli euro 0,1,2 e 3 diesel, fissarla successivamente anche per gli euro 4 diesel, e prevedere incentivi e agevolazioni per chi cambia tali auto e prevedere al tempo stesso sgravi sul bollo per mezzi meno inquinanti.

Si può ipotizzare la costituzione di un Fondo per la rottamazione delle auto più inquinanti, per la rottamazione dei veicoli da euro 0 a euro 3, con un bonus per l'acquisto di veicoli nuovi entro il 31 dicembre 2016, riservando metà delle risorse al bonus per l'acquisto di veicoli a benzina da euro 4 a euro 6, e l'altra metà per i modelli meno inquinanti ed innovativi (alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano, GPL, nonché mediante alimentazione a biometano, a biocombustibili, elettrica ovvero ad idrogeno, nel caso in cui il veicolo acquistato, nell'alimentazione ivi considerata, abbia emissioni di CO2 non superiori a 120 grammi per chilometro).

Inoltre, si potrebbe esentare dal pagamento del bollo auto per 3 anni le auto vetture, immatricolate come euro 4, euro 5, ed euro 6, su cui è installato un sistema di alimentazione a GPL o a metano, collaudato in data successiva al 31 dicembre 2015 e precedente al 1° gennaio 2019.

Si deve prevedere un blocco della potenza (e dunque dei consumi) dei motori a un livello coerente con le velocità massime autorizzate.

L'Esecutivo deve incrementare gli investimenti per sostenere politiche innovative in favore dello sviluppo dei trasporti puliti a basse emissioni e a bassi consumi, perseguendo gli obiettivi di decarbonizzazione nel settore dei trasporti, incentivando l'uso di tecnologie innovative all'idrogeno, di biocarburanti di seconda e terza generazione.

Occorre anche prevedere la riconversione dei lavoratori.

Si tratta di stabilire un vero e proprio Patto tra industriali, sindacati e istituzioni a livello nazionale ed europeo. I costruttori si impegnano ad assicurare una continuità tra l'impiego attuale e futuro dei loro salariati con un piano di riconversione del personale, comprendendovi i lavoratori dei subappalti e quelli impegnati in *stage* di formazione remunerati a salario pieno. Le abilità possono e devono essere utilizzate in altri settori. Si dovrà garantire un indennizzo adeguato della disoccupazione parziale con formazione professionale così che la continuità dei diritti sociali e del reddito possa essere garantita.

Un Patto di conversione ecologica dell'industria automobilistica, italiano ed europeo, per dare impulso a un'altra politica dei trasporti. Tutti i sostegni pubblici alla costruzione automobilistica (Europa, Stati, collettività locali) saranno subordinati a criteri ambientali e sociali costrittivi che favoriranno la conversione del settore.

Andrà sostenuta adeguatamente la ricerca di nuovi prodotti da parte delle aziende e incoraggiata la ricerca pubblica.

### **Piano nazionale sulla mobilità sostenibile**

Proponiamo la redazione di un Piano nazionale della mobilità che diventi parte integrante del Piano generale dei trasporti apportando le opportune modifiche alla legge n. 443 del 1991, legge obiettivo.

In un Paese normale sembrerebbe ovvio che le grandi opere siano decise attraverso un piano capace di stabilire gli obiettivi di funzionalità ed equità territoriale del sistema, le priorità e le condizioni di fattibilità economico-finanziaria delle opere e, non da ultimo, le condizioni di sostenibilità ambientale per la realizzazione delle opere stesse: in buona sostanza un piano elaborato, deciso e attuato attraverso un processo di valutazione ambientale strategica com'è obbligatorio nei Paesi dell'Unione europea.

La legge obiettivo e le modifiche e integrazioni intervenute successivamente alla legge stessa hanno cancellato tutto questo.

Le modifiche strutturali introdotte nella normativa e nella regolamentazione in materia di lavori pubblici e di valutazione d'impatto ambientale si pongono in deciso contrasto sia con gli indirizzi e gli obiettivi indicati dai documenti di pianificazione comunitari (ad esempio il Libro bianco per una politica europea dei trasporti) sia con le regole di pianificazione che, faticosamente, il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) aveva tentato di avviare. Il PGTL denunciava, pur nei suoi limiti, il forte squilibrio verso la strada, riconoscendo che «la crescita del traffico e la prevalenza del modo stradale sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e di incidentalità» e proponendo il superamento delle incrostazioni monopolistiche dei costruttori e dei gestori di infrastrutture insieme a una forte logica pianificatoria di integrazione tra i piani alle diverse scale territoriali, con una positiva e inedita attenzione al problema centrale delle brevi-medie distanze, delle città e delle aree metropolitane, considerate una delle emergenze prioritarie del Paese.

Le norme e le procedure speciali introdotte dalla legge obiettivo, al contrario, sono finalizzate a individuare e realizzare le cosiddette infrastrutture strategiche al di fuori di qualunque disegno di piano, con procedure iper-semplificate e con criteri basati unicamente sul favore politico

conquistato da questa o quella amministrazione locale o accordato a questo o a quel potere forte connesso alla produzione e gestione di infrastrutture.

Tutto ciò ha reso paradossalmente più difficile conseguire il principale obiettivo degli investimenti infrastrutturali, ovvero quello di rendere più efficiente il sistema dei trasporti del Paese. In compenso le scelte effettuate fino ad oggi hanno continuato a privilegiare ulteriormente le lunghe distanze e a incidere pesantemente sull'indebitamento del Paese, contribuendo a peggiorare il già elevato rischio idrogeologico, con il conseguente e significativo impatto sulle aree di maggior pregio ambientale e naturalistico e con l'incontrollato aumento del consumo del suolo.

Con i provvedimenti approvati durante la XIV legislatura (2001-2006) si è operato in definitiva uno slittamento concettuale dalla logica pianificatoria – inscritta in un quadro di compatibilità ambientali, economiche, sociali e trasportistiche – verso una logica di realizzazione della singola opera, che diviene priorità incontestabile poiché etichettata di «superiore interesse strategico nazionale» formalmente pubblico.

L'etichetta assicura la realizzazione dell'opera comunque, o meglio, «con qualsiasi mezzo» e ciò a prescindere dal contesto territoriale e ambientale, dagli strumenti pianificatori esistenti, dalle compatibilità economico-finanziarie, dalla volontà delle comunità coinvolte, dall'utilità, fattibilità e compatibilità economica e, infine, a prescindere da qualunque valutazione ambientale strategica dell'insieme delle opere e degli esiti ambientali che la loro realizzazione comporta. Da queste valutazioni e considerazioni emerge con chiarezza che il Paese si deve emancipare dal Programma sulle infrastrutture strategiche, finalizzato a realizzare le opere al di là della loro utilità trasportistica e da un calcolo costi-benefici di carattere economico-finanziario, sociale e ambientale, per redigere finalmente un Piano nazionale della mobilità sostenibile, che parta, quindi, appunto dall'analisi della domanda di mobilità espressa da semplici cittadini e dagli operatori economici per realizzare le opere veramente utili.

## **L'Autorità di regolazione dei trasporti**

Tra i compiti dell'Autorità, come definiti dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011 (come modificato dal decreto-legge n. 1/2012), rientrano quelli di definire i criteri per la fissazione delle tariffe; di stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locali connotati da oneri di servizio pubblico; di definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto. Le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti in questo ambito «incrociano» la competenza affidata all'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici, ai sensi dell'articolo 64, comma 4-*bis*, del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163/2006), introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge n. 70/2011. A quest'ultima Autorità spetta, infatti, il compito di approvare, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sentite le categorie interessate, bandi tipo per la generalità dei contratti pubblici ai quali le stazioni appaltanti possono derogare solo motivatamente.

## CON QUALI RISORSE?

Proponiamo di **revocare le risorse impegnate per opere faraoniche non più necessarie e per i sistemi d'armi** (tagli alle risorse per il settore aeronautico militare, per le fregate FREMM, per la TAV Torino-Lione, al finanziamento pubblico di 320 milioni per l'autostrada BREBEMI) al fine di destinare le medesime risorse ad altri interventi, dalla manutenzione e messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, alla manutenzione delle principali infrastrutture di trasporto esistenti, al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale.

Invece di costruire un'autostrada a pedaggio intrecciata alla Pontina, si può investire su ferro per ridurre l'enorme afflusso giornaliero di auto su Roma.

Come rilevato da Legambiente<sup>8</sup>, le priorità fissate per i prossimi anni guardano in un'altra direzione. Sono soprattutto grandi opere quelle contenute nel Contratto di programma con RFI, ci sono finanziamenti per autostrade nel Piano Juncker, senza considerare i miliardi di euro previsti per l'Anas e per le nuove autostrade. Si possono dunque realizzare - come suggerito dalla stessa associazione ambientalista - gli investimenti nella rete ferroviaria spostando il 50% degli investimenti previsti dal Contratto di Programma di RFI nei nodi urbani e nel Sud.

Si possono **modificare le disposizioni sulla TASI** al fine di eliminare questa tassa per il 90% delle famiglie, lasciarla al top 10% delle abitazioni di maggior valore e utilizzare 1,5 miliardi recuperati per finanziare, tra l'altro, investimenti nel trasporto pubblico locale.

**Si può sopprimere o ridurre l'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori** (comma 234 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n.190), spostando progressivamente gli incentivi dall'autotrasporto merci al trasporto merci su ferrovia.

Anche **i proventi dei parcheggi e le tasse a carico degli utenti della strada** possono servire a finanziare il trasporto urbano. Il sistema di pedaggio urbano introdotto a Londra (oppure a Milano con la cd. "Zona C") al fine di decongestionare il traffico offre un valido esempio per migliorare i servizi di autobus.

Si possono **investire le risorse previste per ospitare i giochi olimpici del 2024 in un programma alternativo, e non solo per Roma**, innanzitutto per la mobilità sostenibile (dalle metropolitane di superficie, alle corsie dedicate al trasporto pubblico, alle *bike lanes*, alla pedonalizzazione estesa).

Si deve **rivedere il programma di privatizzazione di FS** che causerà un ulteriore disinvestimento sui treni per i pendolari ed un inevitabile maggior flusso di auto verso e dentro le città. In ogni caso, si potrebbe utilizzare parte delle risorse della privatizzazione delle ferrovie per un forte rinnovo del parco treni locali.

Si possono altresì utilizzare **le risorse dei Fondi strutturali europei**. Al riguardo si rileva l'opportunità di una norma di interpretazione autentica che consenta a tutte le regioni la possibilità di utilizzare allo scopo le risorse del Fondo sviluppo e coesione.

---

<sup>8</sup> Vedi il dossier "Pendolaria 2015".

Sebbene la responsabilità finanziaria sul tema sia essenzialmente nazionale, regionale e locale, l'Europa può giocare un ruolo importante per fornire assistenza finanziaria diretta e/o per cofinanziare progetti di settore.

Diverse fonti di finanziamento sono disponibili a livello UE, come i Fondi strutturali, il Fondo di coesione e i prestiti della Banca europea per gli investimenti.

Occorre aumentare la percentuale dedicata al trasporto urbano (oggi inferiore al 10%) di tutte le risorse dei Fondi strutturali destinate ai trasporti (per il periodo 2007-2013 erano pari a 82 mld); una percentuale troppo modesta per poter affrontare le sfide connesse a una mobilità adeguata nelle città europee e alla protezione dell'ambiente e del clima.

I regolamenti del FESR e del Fondo di coesione fanno esplicito riferimento al trasporto urbano pulito e al trasporto pubblico, nonché, per la prima volta, alle strategie integrate di trasporto pulito. Le pubbliche amministrazioni, soprattutto nei nuovi Stati membri, dovrebbero avvalersi di tali opportunità per riqualificare i sistemi di trasporto urbano.

La maggior parte dei quadri strategici di riferimento nazionali presentati dagli Stati membri comprendono il trasporto urbano sostenibile tra le aree di intervento. Gli strumenti di coesione dell'UE possono cofinanziare investimenti nelle infrastrutture (per esempio ferrovie e stazioni) e nel materiale rotabile (autobus puliti, filobus, tram, metropolitane e ferrovie suburbane). Sono sovvenzionabili anche interventi come il riadattamento e la riqualificazione del materiale esistente o l'installazione di nuove componenti che fanno parte di un sistema di trasporto urbano integrato e alla portata di tutti (Sistema di Trasporto Intelligente, informazione ai passeggeri, biglietteria integrata, regolazione del traffico, ecc.). Il FESR può inoltre finanziare investimenti connessi a progetti di trasporto urbano sostenibile dal punto di vista ambientale o intesi ad agevolare l'accesso di talune categorie della popolazione (anziani, disabili) ai normali servizi di trasporto pubblico. Esso finanzia in misura crescente progetti legati ai sistemi di trasporto intelligenti.

La Banca europea per gli investimenti presta in media 2,5 miliardi EUR ogni anno per progetti di trasporto urbano. Tra questi si annoverano la costruzione, l'ampliamento o il riattamento di infrastrutture di trasporto collettivo, nonché l'acquisto di materiale rotabile, sia nelle grandi metropoli che nelle città di medie dimensioni dell'Europa.

In sintesi, dunque, tra i diversi canali di finanziamento utili per la realizzazione di opere infrastrutturali si segnalano:

- il Fondo di coesione, che cofinanzia azioni in materia di ambiente e infrastrutture di trasporto d'interesse comune per promuovere la coesione economica e sociale e la solidarietà tra gli Stati;
- il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), che sostiene lo sviluppo regionale e locale cofinanziando investimenti in differenti campi, tra cui i servizi di interesse economico generale e lo sviluppo urbano sostenibile in cui rientrano i sistemi di trasporto ecologici e a bassa emissione di carbonio e la mobilità urbana sostenibile;
- gli strumenti della Banca europea per gli investimenti finalizzati ai trasporti puliti e efficienti.

Una fase di transizione attraverso una sorta di **reddito di riconversione per i lavoratori del settore automobilistico** può essere finanziata con un intervento redistributivo a livello di Unione Europea (ad esempio, il Fondo europeo per lo sviluppo regionale).