

VELENI DA RESPIRARE. OPPURE MUOVERSI PER VIVERE MEGLIO.

Aggiornato al 15 Novembre 2012

Siamo nel villaggio globale e l'Italia è chiamata a giocare un ruolo importante nel ridisegnarsi delle mappe e delle geografie a livello internazionale, e quindi dei trasporti e della logistica. In questo contesto l'innovazione gioca un ruolo decisivo.

Il settore dei trasporti e della mobilità sostenibile è cruciale nella sfida per la modernizzazione del Paese e la riconversione ecologica, non solo per le ricadute immediate in campo ambientale in termini di emissioni clima alteranti, ma per l'impatto determinante sulla qualità della vita di ogni singola persona e sulla qualità dei tessuti urbani e dell'intero Paese; il tutto in un contesto di necessaria attuazione degli impegni internazionali assunti, a partire dal protocollo di Kyoto.

Valorizzare il trasporto pubblico, significa offrire una risposta concreta alla crisi, in un contesto in cui anche mantenere una o più automobili si rivela un grande sacrificio per la maggior parte delle persone residenti in Italia.

Invece proprio il settore dei trasporti, in particolare quello collettivo, sconta in Italia un deficit strutturale, che oggi si è aggravato in modo drammatico con i tagli che si susseguono negli ultimi cinque anni, inesorabilmente finanziaria dopo finanziaria, legge di stabilità dopo legge di stabilità, quasi fino all'azzeramento.

Inoltre la privatizzazione delle più importanti aziende di trasporto pubblico ha prodotto politiche scriteriate sia in termini di rapporto tariffe-qualità dei servizi che in termini di selezione anche geografica dei servizi offerti: si pensi a Trenitalia e al taglio dei treni concentrato soprattutto al Sud, nonché all'eliminazione di molti treni, soprattutto notturni ed economici, nord-sud e viceversa.

MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Nelle aree urbane si concentrano i 2/3 della domanda di spostamenti e quindi nelle grandi aree urbane si gioca la **sfida della sostenibilità della mobilità**. È necessario: Inserire le politiche di mobilità urbana sostenibili nell'ambito di una degna pianificazione strategica partecipativa;

1. investire in finanziamenti mirati allo sviluppo di politiche di Mobility Management;
2. Rifinanziare la legge 211/92 per il trasporto rapido di massa e il Fondo per la Mobilità Sostenibile;
3. **Aumentare gli spostamenti sul trasporto pubblico** in ambito urbano almeno del 30%;
4. Mettere a disposizione **bici per uffici pubblici**, popolazioni studentesche, promuovere convenzioni per l'uso della bicicletta con le aziende;
5. **Aumentare gli spostamenti a piedi e in bici** in ambito urbano almeno del 20%, mediante l'incentivazione, con misure premianti, degli spostamenti pedonali e ciclabili;
6. Attuare iniziative nelle scuole di guida alla mobilità sicura e responsabile;
7. **Promuovere con legge ordinaria nazionale sui servizi innovativi di mobilità** (taxi collettivi, car-sharing, car-pooling, bus a chiamata, bike-sharing, Park&Ride) e la mobilità ciclistica e pedonale in ambito urbano;
8. **Investire nelle infrastrutture intermodali** per ammodernare le linee urbane, realizzare nuove linee di metropolitane e del servizio ferroviario pendolare, pianificare ed allocare parcheggi di scambio periferici alla città per persone e merci (city logistics, per liberare le città dai mezzi pesanti e regolamentare il

traffico delle merci dell'”ultimo miglio”), incentivare l'uso della bicicletta anche con opportune iniziative per il trasporto delle bici sui treni, in metropolitana e sui bus urbani ed extra-urbani;

9. **Pianificare una funzionale integrazione tra i vari tipi di trasporto** favorendo mobilità a zero impatto, puntando ad una riconversione del parco mezzi (auto e bus) da benzina e gasolio a biocarburanti (dal gpl al metano, dal biodiesel al bioetanolo, all'idrogeno), fino ad arrivare all'elettrico (con colonnine di ricarica che utilizzino a pieno l'energia solare);
10. Promuovere una legge quadro su trasporti e tempi delle città, che armonizzi i mezzi di trasporto con scuole, aziende, uffici pubblici e con i tempi delle donne;
11. Attuare opportune politiche di coordinamento orario dei vari mezzi di trasporto pubblico nelle Regioni e nelle aree metropolitane;

LE FERROVIE DEL NOSTRO PAESE: IL TRENO.

1. **Occorre un piano per spostare su rotaie almeno il 15% del traffico merci** e riorientare il sistema degli incentivi, che oggi è quasi esclusivamente concentrato sull'autotrasporto su gomma, verso il ferro, il cabotaggio costiero, i sistemi integrati ed intermodali;
2. **Ridurre i consumi energetici** legati al sistema dei trasporti del 10%;
3. **Incrementare il trasporto pendolare** per arrivare ad almeno 4 milioni di persone trasportate nel 2020 attraverso il ripristino e l'aumento delle risorse per il trasporto pubblico regionale e acquisto di almeno 1000 nuovi treni per i pendolari e la ristrutturazione al fine di riuso di treni già esistenti ma inutilizzati: **una cura del ferro necessaria** per lo sviluppo del Paese;
4. Attuare politiche per la sicurezza sia dei/delle lavoratori/trici che di chi viaggia, attraverso una accurata opera di manutenzione dei sistemi di sicurezza ferroviari ed incentivando l'eliminazione dei passaggi a livello e la promozione, in loro sostituzione, di sottopassi e sovrappassi ecocompatibili;
5. Risolvere l'annoso problema della carenza di reti ferroviarie al Sud, a cominciare dalla Bari-Napoli ed al collegamento sud-nord e viceversa con la dorsale Adriatica;
6. Rinunciare alla Torino-Lione ed al Ponte sullo Stretto, opere faraoniche, di grave impatto ambientale e di scarsa utilità per la mobilità delle persone e delle merci.

RETE VIARIA

Occorre potenziare e migliorare la rete viaria, con misure e scelte a rigoroso basso impatto ambientale ed una particolare attenzione al Sud, ancora fortemente penalizzato nelle sue infrastrutture fondamentali; queste misure porterebbero fra l'altro ad un forte incremento occupazionale.

PORTI E MOBILITÀ NAVALE

Lo Stivale si immerge nel Mare Mediterraneo: una collocazione nazionale che rende l'Italia storico crocevia di popoli del Mediterraneo e di circolazione di beni. E' necessario coordinare ed armonizzare il ruolo dei porti italiani attraverso una rinnovata pianificazione dei porti e delle loro funzioni e migliorare l'accesso agli stessi con adeguati collegamenti con altri mezzi di trasporto.

E LE AUTO?

Le auto tradizionali, comunque necessarie per la manifesta carenza di trasporti del nostro Paese e per raggiungere luoghi non diversamente raggiungibili, devono cedere il passo a vetture alimentate da energie alternative; anche questa può essere una buona occasione occupazionale o di freno ai licenziamenti nelle varie industrie.

Va invertita la tendenza “recuperando” le innumerevoli competenze in cassa integrazione e “rifunzionalizzandole” verso il nuovo mercato occupazionale dell'ibrido e dell'elettrico. Il futuro dell'auto urbana è rappresentato da mezzi piccoli e leggeri, al posto di mezzi grandi e pesanti.

E LA SICUREZZA STRADALE.

3800 morti all'anno in Italia nel 2011, più di 10 al giorno. Più di 200.000 incidenti all'anno, circa 550 al giorno.

Occorre accelerare sulla riduzione di incidenti e decessi sulle strade italiane almeno di un ulteriore 20%. Non solo per i danni e le conseguenze direttamente legate alla perdita di persone care, ma anche per tutti i costi sociali che ne derivano.

Occorre promuovere opportune campagne nazionali atte ad evitare, per esempio, la guida in stato di ebbrezza, in collaborazione con l'associazionismo che promuove tali finalità ed in stretta collaborazione con le forze dell'ordine.