

**Utilizzare il criterio dell'utilità nelle scelte delle infrastrutture trasportistiche. Rispondere alle moderne necessità di mobilità delle persone e delle merci. Superare il fallimento della Legge Obiettivo. Intervenire sui servizi ferroviari regionali attraverso una "regia unica" dei trasporti.**

La politica dei trasporti italiana ignora il dramma o fa finta di non vedere il dramma dei collegamenti ferroviari, in particolare al Sud, e il disagio che vivono ogni giorno i pendolari. È una questione nazionale garantire collegamenti ferroviari efficienti al Nord come al Sud, integrati con il sistema di porti e aeroporti.

### Le proposte

**Le misure che proponiamo** puntano ad organizzare anche in Italia una moderna ed efficiente rete di trasporto pubblico, con un cambio radicale delle priorità su cui investire le risorse disponibili eliminando privilegi e sprechi.

- 1. Priorità alla mobilità nelle aree urbane** (le "grandi opere" che servono all'Italia sono nelle città). Destinare il 50% della spesa nazionale e regionale per le opere pubbliche come la realizzazione di nuove linee metropolitane, di tram, di servizio ferroviario pendolare, di tratte riservate alle merci, di nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi.
- 2. Aumentare i treni in circolazione e rendere competitivo il servizio ferroviario.**
  - a. Aumentare da subito i collegamenti sulle 20 principali linee pendolari.
  - b. Riorganizzare l'offerta adattandola alle caratteristiche della domanda di trasporto pendolare (la domanda più consistente riguarda le città metropolitane, concentrata in poche fasce orarie, per distanze brevi).
  - c. Per gli spostamenti regionali: migliore integrazione con il servizio pubblico su gomma, con orari cadenzati e treni più veloci.
  - d. Aumentare la velocità dei treni. La media di 35,6 km/h è più bassa degli altri paesi europei e può essere aumentata migliorando il servizio lungo le linee esistenti, programmando interventi di raddoppio di binari nelle città più importanti, utilizzando le nuove linee ad Alta Velocità.
- 3. Ammodernare con treni nuovi il parco rotabile.** Da quasi dieci anni nessun treno è stato comprato con risorse dello Stato. Il progetto "1000 treni per i pendolari" annunciato nel 2006 dal Governo Prodi, che fece sperare in una nuova politica dei trasporti, è rimasto lettera morta. L'affollamento dei convogli, oltre che fonte di disagio per chi viaggia, sta diventando sempre più una ragione di ritardo per le difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte. Sono oltre 9 mila i treni regionali in servizio ogni giorno in Italia. Quei pochi nuovi che si vedono in circolazione sono stati comprati dalle Regioni (circa 400) con fondi propri o europei mentre Trenitalia, nell'ambito dei Contratti di Servizio, ha finanziato l'acquisto di 210 nuovi treni e il rinnovamento di 235. Siamo molto lontani da un programma di vera trasformazione del parco rotabile.
- 4. Le risorse da utilizzare.** Con una seria programmazione in 3-5 anni si può garantire il potenziamento del servizio intervenendo su:

- a. Le risorse a disposizione del Ministero delle Infrastrutture ripensando la fallimentare politica della Legge Obiettivo
- b. Mettere ordine nel calderone delle accise nei trasporti (i soli esoneri valgono 5,6 miliardi di Euro l'anno)
- c. I risparmi rinvenienti da una profonda ristrutturazione delle linee (spesso treni e pullman viaggiano lungo gli stessi percorsi) e degli orari (pensati oltre 20 anni senza attenzione ai tempi e alle coincidenze).
- d. L'adeguamento delle tariffe facendo un Patto trasparente con i pendolari per garantire il rispetto dei diritti di chi viaggia insieme all'impegno di garantire le risorse pubbliche per migliorare il servizio.
- e. La promozione di politiche di fidelizzazione e allargamento della clientela (oggi non c'è un reale interesse ad aumentare il numero dei biglietti venduti perché le perdite sono coperte dalle casse pubbliche). Premiare la fidelizzazione (ripristinare la detrazione del 20% delle spese per l'abbonamento, cancellata nel 2010) e le fasce sociali più disagiate.

### 5. Responsabilità verso (e delle) Regioni per superare lo spezzatino, eliminare gli sprechi, aumentare gli investimenti.

- a. Serve una regia unica dei trasporti per integrare: il servizio ferroviario con quello su gomma, la gestione della rete (oggi separata tra treni regionali e metropolitane), collegamenti ferroviari interregionali
- b. Va definito il tipo di gara per evitare di separare le linee "ricche" da quelle "povere" con gestioni diverse e di tagliare linee e stazioni. I "rami secchi" possono diventare straordinari esempi di qualità del servizio ferroviario.
- c. Le Regioni devono destinare almeno il 5% del bilancio regionale per i servizi aggiuntivi
- d. Chiarire di chi sono i treni: con le gare che saranno svolte nelle diverse Regioni potranno essere imprese diverse a operare il servizio

6. **Superare l'evidente fallimento della Legge Obiettivo.** Sono 200 le opere "strategiche" per il solo comparto trasportistico per 300 miliardi di euro di spesa teorica. Senza un radicale cambiamento delle priorità inserite, sarà impossibile nei prossimi dieci anni vedere realizzate opere di straordinaria urgenza come: il completamento dell'anello ferroviario di Roma, il Sistema Ferroviario Metropolitano in Veneto, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane. Opere indispensabili per ridare speranza ai sindaci e ai cittadini che non sono nella Legge Obiettivo, né nel programma di RFI, né nello "Sblocca Italia", né nell'ultimo elenco di opere che il Governo Renzi ha proposto al Presidente della Commissione Europea Juncker.

## Benefici attesi

### Una seria e innovativa politica dei trasporti:

1. diminuirebbe i danni ambientali, economici e sanitari provocati dal traffico automobilistico e aumenterebbe la sicurezza di chi viaggia;
2. diminuirebbe la dipendenza energetica del nostro paese;
3. aiuterebbe l'industria del trasporto pubblico e il settore del turismo a superare la crisi che la stanno attraversando.