



ASSEMBLEA COSTITUENTE
DEL MOVIMENTO 5 STELLE

QUADERNI DEGLI ATTORI

Titolo

Proposte per assemblea costituente

Soggetto che lo ha predisposto

Comitato Infrastrutture e mobilità sostenibile del M5S

Data di invio

6 settembre 2024 ore 10.04

Trasporto pubblico locale gratuito (o convenzionato) Universale

Premessa - In Italia, l'uso del trasporto pubblico locale (TPL) è storicamente inferiore rispetto ad altre principali economie europee, con un maggiore utilizzo del mezzo privato che causa congestione del traffico. Questo basso utilizzo del TPL provoca danni ambientali ed economici, influenzando negativamente il mercato del lavoro e immobiliare, e rendendo le città meno attrattive. Altri costi esterni includono ore perse nel traffico, inquinamento acustico, elevata incidentalità, costi di manutenzione di strade ed edifici, effetti sul riscaldamento globale e dipendenza dal petrolio.

La pandemia di COVID-19 e l'aumento del costo dell'energia hanno ulteriormente ridotto l'uso del TPL e aumentato i costi dei trasporti privati. Le misure recenti per il TPL mirano a sostenere le società di gestione e a promuovere la sostenibilità e digitalizzazione, ma non sono sufficienti per incentivare significativamente l'uso del TPL. In altri Paesi europei, misure come la riduzione dei prezzi del TPL o la gratuità dei servizi hanno avuto effetti positivi, aiutando le fasce di popolazione a basso reddito, riducendo l'inquinamento e cambiando le abitudini dei cittadini a favore del TPL.

Obiettivi - Lenire le difficoltà dei cittadini italiani per l'aumento del costo della vita, abbassando i costi del TPL per chi lo usa già e offrendo un'alternativa economica a chi attualmente non lo usa o lo usa poco; grazie all'attrattiva economica, spingere con forza all'uso del TPL, contrastando il calo di passeggeri causato dalla pandemia e mirando a superare decisamente il numero di passeggeri pre-pandemia, diminuendo l'uso dei mezzi privati; consentire un complessivo risparmio energetico per il Paese, abbassare i livelli di inquinamento atmosferico e i danni economici sul mercato del lavoro e sul mercato immobiliare generati dagli alti livelli di congestione del traffico, l'inquinamento acustico, l'incidentalità e i relativi costi sanitari di cura e riabilitazione, i danni e i costi di manutenzione di strade ed edifici, gli effetti nel breve e medio periodo sul riscaldamento globale prodotti dai motori termici, la dipendenza dal petrolio e dai suoi derivati; connotare l'utilizzo del TPL per l'estrema semplicità, chiarezza e comodità di fruizione, sia per le caratteristiche dell'abbonamento mensile a prezzo unico, sia per l'evoluzione digitale del servizio facilitata anche dal tracciamento puntuale dei mezzi (coi dati forniti dai gestori) e degli utenti (tramite l'app IO); nella fase iniziale, costituire un fondamentale momento sperimentale per comprendere l'effettiva potenzialità di cambiamento nella cultura dei trasporti di una misura del genere, e al tempo stesso verificare lo stato del TPL, evidenziandone le carenze principali in una situazione di uso crescente dello stesso, e superandole con un potenziamento mirato grazie al monitoraggio puntuale; in uno scenario di maggiore domanda di TPL, favorire l'incremento ed il ricambio generazionale dei mezzi di trasporto collettivo nonché la riattivazione di rami abbandonati dal trasporto pubblico per scarsità di domanda nei decenni passati; generare nuova occupazione nel settore del TPL per fare fronte ad una domanda in forte aumento; stimolare il turismo all'interno della propria regione, e nelle regioni limitrofe; forte impatto al fenomeno dei passeggeri abusivi, grazie alla tariffa gratuita o comunque estremamente economica, permettendo utilizzi diversi del

personale attualmente dedicato al controllo dei biglietti; diffondere l'uso dell'app IO, parte integrante dell'evoluzione tecnologica della Pubblica Amministrazione, che costituirà l'unico canale di accesso al biglietto mensile gratuito o a prezzo calmierato.

Come perseguire gli obiettivi - Un titolo di viaggio mensile per il TPL gratuito per tutti, almeno in fase sperimentale, e poi, dopo opportune valutazioni, gratuito o comunque ad un costo convenzionato, calmierato tra i 10 e i 50 euro.

Il titolo di viaggio permetterà di utilizzare tutti i mezzi del TPL (autobus, metropolitana, vaporetti, treni, compresi i servizi di trasporto ferroviario nazionale sovvenzionato, unicamente per tratte di lunghezza inferiore a 300 chilometri) della propria Regione e delle regioni confinanti (per i pendolari interregionali).

Il titolo di viaggio, gratuito o convenzionato, sarà accessibile solo tramite l'app IO, e l'utente acquistando il biglietto acconsentirà al tracciamento in tempo reale durante l'uso del TPL, in modo da favorire sia il monitoraggio della misura che il miglioramento del servizio.

Sarà istituita inoltre una struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dedicata al monitoraggio costante e approfondito del servizio e degli effetti di breve e medio periodo della misura, in modo da valutare le criticità e quindi dov'è necessario potenziare il TPL - come mezzi e personale - e per fornire informazioni utili agli utenti stessi tramite app con aggiornamenti in tempo reale di orari e posti disponibili. Tale monitoraggio sarà effettuato con i dati dell'app IO degli utenti e con i dati (es. i GPS dei mezzi) che i gestori dovranno fornire al Ministero.

Una complicazione tecnica è dovuta all'attuale configurazione del TPL, gestito dalle Regioni, con tipologie di convenzioni molto diverse con gli effettivi gestori del servizio. In tal senso è necessario un tavolo per trovare una soluzione equa per i ristori che i gestori dovranno ricevere.

Il trasporto pubblico locale attraverso le vie dell'acqua

Premessa - L'Italia, grazie alla sua conformazione geografica, ha il potenziale per sviluppare un sistema di trasporto pubblico via mare e fiumi. Storicamente, città come Roma hanno prosperato grazie ai trasporti fluviali e marittimi. Tuttavia, nel secondo Dopoguerra, le politiche hanno favorito il trasporto su gomma e ferrovia, rallentando quello su acqua. Al contrario, in centro e nord Europa, il trasporto lungo i corsi d'acqua è stato valorizzato con benefici socioeconomici e ambientali.

È importante recuperare questa tradizione in Italia, promuovendo il trasporto di persone e merci via mare e fiumi, anche su brevi tratti, e integrandolo con il trasporto terrestre attraverso finanziamenti specifici. Questo servizio, se ben organizzato e connesso con i nodi di scambio, può avere rilevanti benefici sociali, economici e turistici, grazie alla sua flessibilità e dinamicità.

Obiettivi - Gli obiettivi e benefici che si prefigura la proposta del TPL attraverso le vie dell'acqua sono: integrare e rinnovare il trasporto collettivo pubblico preesistente decongestionando il traffico; disincentivare il trasporto privato su gomma rispetto a quello collettivo; migliorare nel complesso la fruibilità del servizio del trasporto pubblico locale (tpl), garantendo soluzioni alternative lungo i corsi d'acqua, soprattutto nei casi di problemi/incidenti lungo le tratte lineari terrestri; introdurre una soluzione ecologicamente sostenibile con "NaviBus o TraghettoBus" alimentati a energia pulita; prevedere azioni combinate di risanamento ambientale e naturalistico dei corsi d'acqua e delle coste; creare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione delle coste; rivolgersi a un'utenza che possa diventare più sensibile, permettendo una visione alternativa dal mare verso la terra, più evocativa e suggestiva.

Come perseguire gli obiettivi - Predisporre un pacchetto di investimenti statali e/o fondi europei; favorire intermodalità e interscambi con i luoghi strategici (porti, interporti, stazioni ferroviarie, ecc.) dei centri urbani e periurbani al fine di garantire un impianto integrato e organico di un servizio di trasporto efficiente; prevedere detrazioni o bonus fiscali a enti pubblici/privati che decidano di investire nel tpl dell'acqua; predisponendo bandi e progetti di settore specifici per le grandi aree urbane che presentano fiumi navigabili o conformazioni geografiche specifiche per un trasporto lungo le coste.

In conclusione, è indispensabile introdurre nuove soluzioni strategiche che possano affrontare le grandi sfide del prossimo millennio in cui lo scambio e il trasporto di persone e mezzi sono fattori imprescindibili.

In questa ottica, l'introduzione di un nuovo ed efficiente tpl lungo le vie fluviali e costiere potrebbe rappresentare oltre che una sfida anche una grande opportunità di sviluppo per il nostro Paese.

Miglioriamo l'oggi con uno sguardo al futuro

Guardare al futuro è fondamentale per lo sviluppo delle nuove tecnologie nel campo dei trasporti. In Italia, stiamo lavorando su treni a levitazione magnetica che potrebbero collegare Roma e Milano in soli 30 minuti, viaggiando a 1200 km/h! È essenziale sostenere la ricerca nazionale per essere pronti a sperimentare e realizzare queste soluzioni innovative. Inoltre, lo Stato dovrebbe gestire lo sviluppo e l'interoperabilità dei progetti di trasporto per promuovere reti di mobilità integrate.

Proposta per il Ritorno in Ambito Pubblico delle Concessioni Autostradali e Introduzione di un Sistema di Bigliettazione con Vignetta

Premessa - In Italia, le concessioni autostradali sono state gestite da privati per molti anni, ma questo ha portato a controversie sulla qualità del servizio, i costi per gli utenti

e la trasparenza nella gestione. Recentemente, è aumentata la consapevolezza dell'importanza di riportare la gestione delle autostrade sotto controllo pubblico per garantire maggiore equità, sicurezza e sostenibilità economica. Si propone quindi di restituire le concessioni autostradali al settore pubblico e di introdurre un nuovo sistema di tariffazione basato su una vignetta annuale.

Obiettivo - L'obiettivo principale di questa proposta è riportare la gestione delle autostrade sotto il controllo pubblico, garantendo che gli interessi della collettività siano prioritari rispetto a quelli privati. Si intende inoltre implementare un sistema di tariffazione equo e differenziato, che preveda prezzi calmierati per i residenti regionali e tariffe specifiche per altre categorie di utenti come turisti, autotrasportatori e operatori di trasporto pubblico. Gli eventuali profitti dovuti all'incasso dei pedaggi dovranno essere riutilizzati per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali e provinciali.

Metodo per Raggiungere l'Obiettivo - Nazionalizzazione delle Concessioni

Autostradali, l'Acquisizione delle Concessioni: lo Stato procederà all'acquisizione delle concessioni autostradali attualmente in mano a soggetti privati, attraverso negoziazioni con le concessionarie esistenti solo per i contratti che non prevedano penali per la rescissione del contratto, o se necessario, tramite la risoluzione unilaterale dei contratti in caso di inadempienze rilevanti o altre giustificazioni legali. Le autostrade diventeranno così una risorsa pubblica, gestita nell'interesse collettivo.

Creazione o Utilizzo di Aziende Pubbliche: la gestione delle autostrade sarà affidata a nuove aziende pubbliche appositamente create o a enti già esistenti, come ANAS, che verranno riorganizzati e rafforzati per affrontare questa nuova responsabilità. Queste aziende saranno incaricate della manutenzione, della gestione del traffico e della sicurezza stradale, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza operativa e ridurre i costi di gestione rispetto alla situazione attuale.

Introduzione del Sistema di Bigliettazione con Vignetta:

La proposta prevede una vignetta annuale obbligatoria per circolare sulle autostrade italiane, con diverse categorie di utenti. I residenti regionali avranno una vignetta a prezzo calmierato, riconoscendo il loro diritto a utilizzare le infrastrutture pubbliche senza eccessive spese. Per i turisti, saranno disponibili vignette a breve termine (settimanale, mensile) con tariffe differenziate in base alla durata del soggiorno, garantendo un contributo equo dai visitatori occasionali. Le aziende di autotrasporto e gli operatori di trasporto pubblico avranno vignette specifiche, con tariffe basate sul peso dei veicoli e la frequenza d'uso, e saranno previsti incentivi per i veicoli ecologici. Il sistema di bigliettazione sarà gestito tramite piattaforme digitali, con acquisto online e presso punti vendita autorizzati. La verifica delle vignette sarà effettuata tramite dispositivi di controllo automatizzati lungo la rete autostradale. I proventi delle vignette saranno reinvestiti nella manutenzione delle autostrade, nel miglioramento delle

infrastrutture stradali secondarie e in progetti di mobilità sostenibile. Parte delle risorse sarà destinata a ridurre i costi delle vignette per le categorie più deboli, come i pendolari a basso reddito.

Conclusione: La proposta di riportare in ambito pubblico le concessioni autostradali, associata all'introduzione di un sistema di bigliettazione con vignetta, mira a creare un modello di gestione delle autostrade più equo, trasparente ed efficiente. Questo sistema garantirà tariffe sostenibili per i residenti e promuoverà un utilizzo responsabile delle infrastrutture, contribuendo al miglioramento generale della mobilità e della qualità della vita in Italia.

Proposta di Incentivo per la Ristrutturazione delle Abitazioni di Edilizia Pubblica

Premessa - La situazione delle abitazioni di edilizia pubblica in Italia richiede interventi urgenti per migliorare la qualità degli alloggi e garantire condizioni di vita adeguate. Molte di queste abitazioni necessitano di ristrutturazioni per conformarsi alle normative, ma i costi elevati rappresentano un ostacolo per gli assegnatari, spesso in difficoltà economiche. Per affrontare questo problema, si propone un incentivo basato sulla cessione del credito, che facilita la ristrutturazione delle abitazioni in autocostruzione, migliorandone qualità e fruibilità

Come raggiungere l'obiettivo - Per raggiungere l'obiettivo delineato, la proposta si basa su un meccanismo innovativo di cessione del credito. Gli assegnatari che decidono di ristrutturare a norma l'alloggio assegnato in autocostruzione generano un credito fiscale corrispondente al costo dei lavori necessari. Questo credito viene poi ceduto all'impresa incaricata di eseguire i lavori, garantendo così il pagamento senza che l'assegnatario debba sostenere direttamente i costi. Una volta completati i lavori, la società che gestisce le case popolari acquista il credito dall'impresa, assicurando la copertura finanziaria e migliorando l'efficienza gestionale e l'assegnazione rapida degli alloggi.

Questo metodo permette agli assegnatari di migliorare le proprie condizioni abitative senza un impegno economico diretto e offre benefici tangibili per la società di gestione, riducendo i tempi di inattività delle abitazioni e aumentando l'efficienza operativa. Per le imprese di ristrutturazione, il sistema garantisce l'accesso a nuovi progetti con la sicurezza del pagamento, promuovendo un ciclo virtuoso di riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico.

In sintesi, la proposta di incentivo per la ristrutturazione delle abitazioni di edilizia pubblica attraverso la cessione del credito rappresenta una soluzione innovativa e sostenibile. Facilita la pratica dell'autocostruzione con assegnazione dell'alloggio anche a chi ha pochissime disponibilità economiche, migliorando la qualità della vita degli assegnatari, garantendo la conformità delle abitazioni alle normative vigenti e

ottimizzando la gestione delle risorse pubbliche, creando al contempo nuove opportunità per le imprese del settore.

Referendum senza quorum per tutte le grandi opere pubbliche

La proposta affronta il tema della partecipazione dei cittadini nella pianificazione delle grandi opere pubbliche in Italia oggetto di evidenti carenze. Sebbene infrastrutture di grande portata siano necessarie per lo sviluppo, queste possono avere impatti significativi sulle comunità locali, generando reazioni diverse. Attualmente, la partecipazione pubblica avviene spesso in modo tardivo e formale, limitando l'influenza reale dei cittadini.

L'obiettivo proposto è coinvolgere la popolazione fin dalle prime fasi della pianificazione per migliorare le decisioni e prevenire conflitti attraverso l'istituzione del referendum senza quorum quale strumento democratico utile che permetta una partecipazione effettiva, come avviene in Svizzera. Questo tipo di referendum consentirebbe decisioni realmente condivise su opere che influenzano vasti territori e popolazioni, come autostrade o linee ferroviarie ad alta velocità.