



Mobilità

Sintesi della Proposta approvata dall'Assemblea nazionale Varese 2010

Una Nazione che vuole competere a livello mondiale deve poter contare su di un moderno ed efficiente sistema della mobilità delle merci e delle persone, elemento essenziale per il rilancio economico, occupazionale e industriale.

I numeri:

Ogni giorno sono 15 milioni i pendolari utilizzano bus, metrò, tram e treni.

Il 95% di chi prende un treno sono pendolari.

Solo il settore del trasporto pubblico locale coinvolge più di 1.100 imprese, dà occupazione a 120.000 lavoratori per un fatturato di 8 mld di euro

Dai porti italiani passano ogni anno 50 mln di persone e 10 milioni di container

Il settore aereo impiega oltre 20.000 addetti e movimentata oltre 130 milioni di passeggeri.

il 90% delle merci trasportate viaggia su gomma. Il settore dell'autotrasporto è costituito da 165.000 imprese, di cui 55.000 senza veicoli. Coinvolge più di 340.000 operatori per un fatturato di oltre 42 miliardi.

Negli ultimi 10 anni sono stati erogati aiuti a pioggia per la cifra astronomica di 4 miliardi di euro. Nonostante questo la categoria degli autotrasportatori, soprattutto i piccoli, è in grave difficoltà.

Complessivamente il settore della logistica impiega più di un milione di persone contribuendo per il 13% al PIL italiano.

Le sfide

Prima SFIDA: Una mobilità intelligente a servizio della competitività del Paese. Bisogna ridare competitività all'Italia con un efficiente sistema integrato delle infrastrutture e della mobilità. Sia per le merci che per le persone, tenendo sempre come punto di riferimento il principio dell'ecosostenibilità.

Seconda SFIDA: Nord-Sud: serve uno sviluppo equilibrato della mobilità. Ridurre il gap infrastrutturale tra Nord, Centro e Sud serve per il pieno rilancio dell'economia nazionale. Anche da lì passa l'unità del Paese.

Terza SFIDA: Concepire il sistema dei trasporti e della logistica in modo sempre più integrato nei più ampi scenari europei, mediterranei e mondiali.

Quarta SFIDA: Una migliore accessibilità dei grandi centri urbani decongestionando i nodi significa migliorare la qualità e i tempi di vita.

Gli ostacoli

- I soldi sono pochi e bisogna usarli bene. Il Governo Berlusconi si ostina invece su inutili e costosissime opere, come nel caso del Ponte sullo Stretto, oppure su operazioni finanziarie caricate interamente sulle spalle dei contribuenti, come nel caso dell'Alitalia.

Al contrario serve un piano delle 100 "piccole e medie (ma grandi) opere". Opere immediatamente cantierabili su cui sbloccare rapidamente risorse e autorizzazioni, con l'obiettivo di aumentare efficienza e intermodalità delle nostre reti di trasporto.

- Le Regole sono troppe e confuse. Ne servono poche, certe e per tutti.

No alla logica dei Commissariamenti. Sì alla semplificazione delle norme e alla certezza dei tempi.

Proprio per affrontare efficacemente le sfide che l'Italia ha davanti serve istituire una Authority dei trasporti, che in modo indipendente vigili sui processi di liberalizzazioni, sulla concorrenza di mercato, faccia rispettare le regole e sanzioni le distorsioni del mercato.

I tagli del governo berlusconi-tremonti-bossi

Sono stati previsti tagli del 30% a Regioni, Province e Comuni che si abatteranno quasi integralmente sul trasporto pubblico locale.

Ci saranno effetti diretti:

la riduzione dell'offerta di servizio attualmente erogata;

rischio di un forte aumento delle tariffe, anche di oltre il 50%;

il forte rischio di taglio dei livelli occupazionali del settore. Tagli che potrebbero addirittura interessare oltre 18 mila lavoratori;

Ed effetti indiretti: l'aumento della congestione sulle strade; il conseguente aumento dei livelli di inquinamento; un danno al sistema produttivo; costi in più famiglie.

Una manovra irresponsabile che rischia di dare un colpo mortale al trasporto pubblico locale. Che incide nella carne viva dei bilanci di Regioni, Province e Comuni già fortemente in sofferenza. Un provvedimento iniquo che scaricherà tutto il suo peso sulle spalle degli utenti, per di più in un momento di crisi.

Il Centrodestra, non contento di "aver messo le mani in una tasca degli italiani" con il taglio del 30% del TPL, si è subito attrezzato per "mettere le mani anche nell'altra tasca" con l'aumento dei pedaggi autostradali e di altre strade fino ad oggi libere. Un atteggiamento inaccettabile e sempre indirizzato contro i pendolari

le proposte del partito democratico

L'Italia è un Paese di poeti, santi e pendolari.

Il PD vuole e deve essere il partito dei pendolari.

Noi vogliamo difendere i diritti sostanziali di chi deve viaggiare per lavoro e studio e rilanciare il trasporto pubblico locale. Per questo ci impegniamo concretamente a:

Ridare agli Enti Locali le risorse sottratte ingiustamente solo qualche mese fa.
Finanziare il rinnovo dei parco mezzi per garantire più affidabilità, confort e inquinare meno.

Investire sulla rete e sulla tecnologia per far diventare concreta l'Alta Capacità, in modo da aumentare la frequenza dei treni e da garantire un servizio migliore, usando al meglio le tracce lasciate libere dall'AV.

Favorire l'ingresso di operatori privati italiani e stranieri e le iniziative di partnership o di aggregazione tra operatori sia ferroviari che automobilistici.

Ampliare il territorio di competenza su cui erogare il servizio integrato di TPL per migliorare le economie di scala delle Aziende ed avere, sempre nell'ambito della concorrenza per il mercato, una maggiore efficienza ed economicità.

Estendere i sistemi tariffari integrati regionali, che permettono ai viaggiatori di usare i diversi mezzi di trasporto della regione con lo stesso titolo di viaggio.

Favorire il coinvolgimento degli utenti nell'organizzazione del servizio di TPL.

Lavorare fattivamente per il varo dell'Agenzia per la Sicurezza, che deve essere condotta rapidamente a regime e messa in condizione di funzionare.

Per migliorare la logistica e aumentare la competitività bisogna una volta per tutte realizzare

L'intermodalità'.

Le caratteristiche geografiche (una penisola allungata nel mare più trafficato del pianeta e con molti ostacoli naturali che rendono difficili gli spostamenti), quelle economiche (una struttura produttiva caratterizzata da moltissime piccole aziende polverizzate sul territorio) e quelle storiche (8.000 grandi e piccoli comuni diffusi sul territorio) ci devono spingere verso scelte chiare:

- usare molto la ferrovia per le merci sui lunghi spostamenti (con gli incentivi del ferrobonus) e il trasporto su gomma negli altri casi;
- scambiare le merci tra ferro e gomma in grandi e organizzati interporti;
- valorizzare il sistema della portualità e collegarlo con adeguati snodi ferroviari tecnologicamente avanzati, sostenendolo anche attraverso l'autonomia finanziaria;
- rilanciare l'idea vincente delle "autostrade del mare" (con gli incentivi dell'ecobonus) in connessione con ferro e gomma;
- Ridare dignità a lavoratori e aziende dell'autotrasporto mettendoli nelle condizioni di stare sul mercato, riducendo la frammentazione, eliminando l'intermediazione parassitaria, contrastando la criminalità organizzata.