



Federazione dei Verdi

Conferenza Programmatica

Gruppo

TRASPORTI e INFRASTRUTTURE

**LE SOLUZIONI DEI VERDI
SU INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

LE SOLUZIONI DEI VERDI SU INFRASTRUTTURE E TRASPORTI PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il Governo Berlusconi ha deciso di puntare sulle grandi opere per risolvere i problemi di mobilità e per sostenere la crescita economica. A questo ha dedicato ogni energia e ogni sforzo, approvando in Parlamento la legge Obiettivo per semplificare le procedure, escludendo gli Enti locali e indebolendo la valutazione di impatto ambientale per far partire in fretta i cantieri. Il 21 dicembre 2001 il Cipe ha approvato lo sterminato elenco di opere strategiche pari a 250 interventi infrastrutturali dal costo stimato di 125 miliardi di euro nel decennio. Il governo punta a realizzare 2000 km di nuove autostrade e circa 1200 km di nuova rete ad Alta Velocità, ma le risorse effettivamente disponibili per gli anni 2002-2006 ammontano a 9,5 miliardi di euro, mentre le opere strategiche già approvate al Cipe hanno superato il costo complessivo di 40 miliardi circa di euro.

I Verdi hanno sempre contestato la politica di "solo infrastrutture" del ministro Lunardi perchè si tratta di un elenco sterminato di opere fuori da una credibile strategia di politica dei trasporti, che farà aumentare il traffico motorizzato (e quindi la CO₂, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione, i consumi energetici e di suolo) senza risolvere i problemi di mobilità dei cittadini e delle merci. L'attuale politica dei trasporti del governo di centrodestra è in contrasto anche con le previsioni del protocollo di Kyoto, finalmente in vigore dal 16 febbraio 2005: basti pensare che il settore dei trasporti in Italia pesa per oltre il 26% nelle emissioni di CO₂ e continua a crescere. Dunque una politica ambientale nel campo dei trasporti deve frenare anche la crescita della mobilità, aumentando l'efficienza, ridisegnando le città e le funzioni con l'obiettivo di risparmiare traffico motorizzato, e riorganizzando i sistemi di produzione e distribuzione delle merci, perché non dobbiamo essere condannati alla mobilità crescente.

Ma la politica del Governo Berlusconi per le grandi opere ha anche cancellato il tema delle città e della mobilità urbana dall'agenda politica del governo, a cui non sono state dedicate risorse, energie e progetti, lasciando le amministrazioni locali completamente sole a fronteggiare l'inquinamento dell'aria, nonostante sia una emergenza annunciata. Basta leggere i dati dello studio MISA-2, elaborato dalle Università di Firenze, Padova e Torino, che ha correlato l'inquinamento atmosferico con dati reali sulla salute e la mortalità in 15 città italiane, arrivando a dimostrare che di inquinamento dell'aria ci si ammala e si muore: le stime parlano di almeno 4800 morti in più ogni anno.

Dare la priorità alla mobilità urbana, al riequilibrio del trasporto merci e alle infrastrutture che servono

I Verdi propongono di dare priorità alla soluzione dei problemi di mobilità urbana, dove si concentrano traffico, congestione e inquinamento, ribaltando la logica di solo infrastrutture extraurbane adottata dal ministro Lunardi che porterà maggiori flussi di traffico motorizzato in città (come nel caso della BREBEMI verso Milano, per fare un esempio). Una priorità questa che non viene riproposta soltanto dai Verdi, ma è una esigenza irrinunciabile avanzata anche dalle aziende di trasporto pubblico locale e dalle amministrazioni delle principali città italiane, che dal 1 gennaio 2005 stanno attuando la nuova direttiva europea per la qualità dell'aria, con limiti più restrittivi delle emissioni per benzene e polveri sottili.

Basti pensare che, sulla base dei dati raccolti dalle centraline di monitoraggio per il 2003, ben il 50% delle emissioni è al di sopra questi limiti, e costringono, come vediamo in queste settimane, le amministrazioni locali a fronteggiare con blocchi del traffico e la solita emergenza l'inquinamento dell'aria, senza impostare provvedimenti strutturali di conversione verso sistemi di mobilità a minore impatto ambientale.

Anche le città e le amministrazioni locali debbono ovviamente assumere provvedimenti coraggiosi di limitazione del traffico motorizzato, offrire alternative per il trasporto collettivo, riorganizzare il trasporto merci in ambito urbano, incrementare corsie riservate, aree pedonali, ZTL, ampliare le piste ciclabili e sostenere la promozione della bicicletta. Purtroppo dobbiamo sottolineare la debolezza di molte amministrazioni locali in materia di traffico e mobilità, preoccupate dalla presunta impopolarità delle misure di regolazione del

traffico motorizzato privato, debolezza che sommata all'assenza totale del Governo amplierà ulteriormente il problema per il futuro.

L'altra emergenza che deve essere affrontata nel nostro Paese, secondo i Verdi, riguarda il trasporto delle merci, visto che il trasporto su strada non solo è dominante ma tende a crescere, e non solo per come si è configurato il sistema di produzione e distribuzione diffusa. Ma anche a causa di misure di sostegno attivo messe in atto dal Governo Berlusconi (e da tutti i governi precedenti), come le agevolazioni al prezzo del gasolio e dei pedaggi autostradali.

Va sottolineata l'importanza dell'iniziativa promossa dai Verdi della regione Toscana con l'esperimento "DUEL", che mettendo in competizione (tra Livorno e Palermo) il trasporto via mare con il trasporto su strada, ha dimostrato la competitività e la sostenibilità ambientale per il trasporto di lunga distanza delle merci su cabotaggio.

Bisogna governare questi processi con la revisione dei sistemi tariffari e degli incentivi, che abbiano come obiettivo lo sviluppo del cabotaggio, dell'intermodalità e della logistica, la crescita del trasporto ferroviario, mediante la promozione di comportamenti virtuosi che coinvolgano anche i lavoratori dell'autotrasporto.

Infine anche nel campo delle infrastrutture e coerentemente con una strategia dei trasporti sostenibile, i Verdi propongono di realizzare e accelerare le infrastrutture che servono. Come gli interventi di adeguamento e la messa in sicurezza della rete viaria esistente - che sono la vera infrastruttura strategica - attualmente inadeguata per servire il traffico esistente, risolvendo i nodi più congestionati, senza alimentare con nuove autostrade il traffico di transito. Studi recenti di analisi del traffico reale nel nord Italia, come quello prodotto dallo *Studio Polinomia* per conto di Wwf Italia, hanno dimostrato come siano il traffico locale in crescita e la diffusione insediativa nel territorio padano, ormai saturo, a rendere indispensabili robusti interventi sulla rete viaria e inutili le autostrade a sistema chiuso, continuamente riproposte invece dalla legge Obiettivo.

Per i Verdi, opere strategiche sono anche gli investimenti per le reti metropolitane e tranviarie, la realizzazione e il potenziamento della rete ferroviaria con priorità ai nodi metropolitani, alla messa in sicurezza della rete esistente sul piano tecnologico, all'ammodernamento del materiale rotabile.

Quindi le scarse risorse pubbliche disponibili dovrebbero indurre a una selezione delle opere e a un cambiamento reale di strategia nella politica dei trasporti, a sostegno delle modalità a minore impatto ambientale e a favore del riequilibrio verso trasporti collettivi, ferrovia e cabotaggio.

In questo senso, sarebbe opportuno ripartire dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato nel marzo 2001 dal Governo dell'Ulivo, attuando le misure positive di governo della domanda e di riequilibrio modale previste e applicando la Valutazione Ambientale Strategica per la selezione delle opere infrastrutturali contenute nel piano.

Le soluzioni dei Verdi per una mobilità sostenibile

- **Soluzioni concrete e risorse per la mobilità urbana sostenibile**

Si tratta di un set di proposte che vanno dal rilancio del trasporto pubblico locale (innovazione di servizio e di prodotti agli utenti), alla promozione delle alternative praticabili come la bicicletta, il carpooling, il car sharing, il taxibus, e includono il mobility manager, il trasporto scolastico e l'estensione di aree pedonali e zone a traffico limitato. Allo stesso modo punta sui sistemi di regolazione e controllo telematico del traffico, alla riorganizzazione del trasporto merci in città, alla realizzazione di sistemi di pagamento della sosta su strada, di parcheggi per residenti e di interscambio, alla accelerazione e rifinanziamento delle reti tranviarie e metropolitane.

E per offrire una credibile alternativa all'automobile serve integrare le diverse modalità di trasporto in modo efficiente (auto più treno, bici più treno, bici più bus) mediante nodi di interscambio che garantiscano la massima accessibilità, con parcheggi, orari e tariffe integrate.

In questa logica di sostegno a comportamenti virtuosi i Verdi propongono la defiscalizzazione degli abbonamenti al trasporto pubblico (treni locali, bus, tram e metro) per premiare i cittadini che usano sistematicamente il trasporto collettivo, e l'istituzione del Ticket Trasporto, che potrebbe essere acquistato in modo agevolato dalle imprese e destinato ai lavoratori e collaboratori che utilizzano sistemi di trasporto collettivo e a basso impatto ambientale.

Queste misure e queste soluzioni andranno combinate a una rigorosa applicazione delle nuove direttive in materia di qualità dell'aria, con misure anche d'emergenza per rispettare i limiti più restrittivi a tutela della salute e dell'ambiente.

I Verdi propongono di finanziare questi interventi a favore della mobilità sostenibile, mediante il prelievo stabile di tre centesimi di euro dalla accisa sulla benzina e sul gasolio (proposta sostenuta anche da Anci e Asstra), che darebbe un gettito di 650 milioni di euro l'anno. Per dare effettivamente una svolta alle politiche delle amministrazioni locali contro il traffico crescente, questo Fondo per la mobilità sostenibile dovrebbe avere la durata di almeno 10 anni.

Sul piano delle regole occorre che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti predisponga il regolamento per i Piani urbani della mobilità (PUM) già previsto dal 2001, per assicurare alle amministrazioni locali la predisposizione di strumenti di intervento e pianificazione di area vasta e sovracomunale.

Allo stesso modo le città debbono affrontare in modo contestuale le scelte in materia di traffico e in materia di pianificazione urbanistica, con l'obiettivo di risparmiare territorio, frenare la crescita del traffico motorizzato e alimentare l'uso del trasporto collettivo.

- **Sicurezza stradale e qualità urbana**

Altro tema che per i Verdi deve avere la priorità, perché sono troppi i morti e i feriti sulle nostre strade, perché è necessario migliorare accessibilità e sicurezza del muoversi in città, e anche per rispettare gli impegni assunti in sede europea, che ha fissato al 2010 la riduzione del 50% della mortalità sulle nostre strade.

Gli incidenti stradali determinano un costo in termini di vite umane e di dolore inaccettabile; da un punto di vista strettamente economico, è stato calcolato che l'incidentalità determina un costo sociale annuo stimato in circa 21 miliardi di euro. Questi costi umani e sociali, secondo i Verdi, impongono una pratica della sicurezza stradale efficace e rigorosa, in grado di contrastare i principali fattori dell'incidentalità.

Serve accelerare gli interventi di moderazione del traffico in città (marciapiedi, attraversamenti, dissuasori, semafori sonori, spazi di sosta). E' necessario l'adeguamento delle strade esistenti per eliminare i punti neri e gli incroci pericolosi, con l'accelerazione degli interventi del Piano Nazionale della sicurezza stradale, con una programmazione dei veicoli autorizzati a circolare. Bisogna introdurre limitatori tecnologici di velocità sui veicoli, eliminare definitivamente il limite dei 150 km/h sulle autostrade, previsto dal nuovo Codice della Strada, e introdurre sistemi telematici di controllo della sosta, degli accessi, dell'uso delle corsie riservate, del rispetto dei limiti di velocità.

Indispensabile è anche l'adeguamento delle infrastrutture viarie esistenti, riqualificando la rete in chiave di sicurezza, sia in termini strutturali che in termini di regole d'uso degli spazi fisici dell'infrastruttura, la formazione degli utenti e dei tecnici alla sicurezza stradale. In particolare in ambito urbano deve passare il principio che chi compra un'automobile non acquista gratis anche 8 metri di suolo pubblico, perché questo spazio deve essere

restituito prevalentemente ad usi collettivi per favorire l'accessibilità di tutti, a partire dalle bambine e dai bambini, che ormai vivono la strada solo come un "pericolo". Risulta evidente che gli interventi di moderazione del traffico, le piste ciclabili, i percorsi protetti per i bambini per andare a scuola, l'estensione delle aree pedonali, lo spazio per il parcheggio di bici e moto, richiedono l'uso del suolo pubblico oggi prevalentemente occupato dalla sosta delle automobili.

Per una maggiore sicurezza sulle strade e autostrade è indispensabile anche un effettivo controllo dei camion (in particolare su peso, tempi di percorrenza e di guida, merci trasportate, emissioni inquinanti, catene). A tal fine vanno intensificati i controlli della polizia stradale nelle poche aree di regolazione e controllo attualmente esistenti e vanno predisposte nuove aree, ben attrezzate con bilancia, opacimetro e sistemi tecnologici innovativi di controllo.

- **Accelerare le opere strategiche utili e sostenibili**

Si tratta di realizzare celermente tutte quelle infrastrutture per il trasporto utili a riequilibrare l'uso di sistemi a minore impatto ambientale: metropolitane, tramvie, investimenti ferroviari con priorità per il trasporto passeggeri nei nodi metropolitani, per aumentare la capacità di trasportare merci e per migliorare il servizio ai cittadini. Anche l'adeguamento dell'accessibilità ai porti mediante ferrovie, strade e autostrade è utile per il sostegno al cabotaggio.

L'adeguamento delle strade statali esistenti deve essere la soluzione per decongestionare le aree urbane dal traffico e per aumentare la sicurezza, per migliorare e snellire il traffico che già c'è sulle nostre strade senza realizzare nuove autostrade che attirano nuovi flussi di traffico di transito. Si tratta di concrete soluzioni alternative alle autostrade sbagliate, come nel caso della proposta avanzata da 35 sindaci contro la Brebemi, che i Verdi condividono e sostengono.

L'adeguamento delle strade esistenti è la soluzione che i Verdi propongono in alternativa al rilancio di nuove autostrade come la Brebemi, la Pedemontana Lombarda, il Tibre, la Mantova-Cremona, l'autostrada della Valtrompia, la Livorno-Civitavecchia, la Fiumicino-Formia, l'autostrada Valdastico, il passante Nord a Bologna. In alternativa alla nuova E55 Ravenna-Venezia si dovrebbe puntare sul cabotaggio. I Verdi ritengono devastanti per l'ambiente progetti come il terzo traforo del Gran Sasso, il raddoppio del tunnel del Monte Bianco, l'inutile e impattante progetto di Ponte sullo Stretto di Messina. Anche nel campo

degli investimenti ferroviari riteniamo che dopo aver deciso la realizzazione dell'Alta velocità tra Torino-Milano-Napoli (in cantiere), sia preferibile investire in potenziamenti e velocizzazioni della rete esistente, invece di dare la priorità a nuove tratte ad Alta velocità come la Milano-Genova, la Torino-Lione e la Salerno-Reggio Calabria. Anche il progettato nuovo tunnel ferroviario del Brennero, secondo i Verdi, è giustificabile se prima si potenziano i tratti ferroviari di accesso Verona-Fortezza, e se si adottano misure concrete di regolazione del traffico pesante su strada, come il contingentamento dei Tir adottato dalla Svizzera.

- **Sostegno alle autostrade del mare e al cabotaggio**

Si tratta di far adottare misure concrete per incentivare e rendere conveniente il trasporto via mare rispetto al trasporto su strada. Le misure (ammesse anche in sede europea) sono la detassazione dell'attività delle imprese armatoriali (previste ma in misura limitata) e gli incentivi per l'intermodalità che devono essere rifinanziati. Infine, utili sono gli aiuti all'ammodernamento del naviglio con mezzi più veloci e sicuri, con il doppio scafo per evitare possibili inquinamenti del mare e dismettere le carrette del mare. Anche nell'area dello Stretto di Messina deve essere riorganizzato e potenziato il traghettiamento per offrire un servizio più confortevole e veloce per il trasporto dei cittadini e delle merci, in particolare di quello ferroviario. E' stato stimato che con 1 miliardo di euro, da investire nel miglioramento degli approdi, accessi a terra e ammodernamento delle navi per il traghettiamento, si offrirebbe lo stesso servizio di mobilità e accessibilità che garantisce il Ponte stabile, che costa almeno cinque volte di più.

- **Riconversione dell'autotrasporto merci**

La frammentazione e l'elevato numero di imprese di autotrasporto, strettamente connessi alla struttura industriale del nostro Paese basata prevalentemente su piccole e medie imprese, combinati alla trasformazione dei processi produttivi verso il "just in time" (magazzino viaggiante), hanno aumentato la crescita del trasporto su strada, alimentando inefficienza, congestione, consumi energetici e una domanda diffusa di nuove infrastrutture autostradali.

Servono quindi azioni mirate per governare questa crescita, puntando sul riequilibrio modale e l'efficienza del sistema, dialogando in modo serrato con il mondo

dell'autotrasporto. Per i traffici merci inferiori a 200 km, che costituiscono circa il 27 % del totale, non si intravedono alternative all'autotrasporto, ma sono possibili azioni concrete per aumentare l'efficienza del sistema, eliminare i carichi a vuoto, che costituiscono circa il 50% dei veicoli, ammodernare i veicoli (rumore, emissioni, sicurezza). A questo scopo servono misure fiscali per promuovere l'aggregazione delle imprese e incentivi economici per costituire sistemi logistici in grado di integrare complessivamente la mobilità su strada, in cooperazione sia con le imprese di autotrasporto sia con le imprese artigianali e industriali. Per il traffico merci di lunga percorrenza, oltre alle misure fiscali ed economiche per promuovere efficienza e aggregazione delle imprese, serve anche una politica tariffaria mirata che disincentivi il trasporto su strada e premi comportamenti virtuosi di conversione verso ferrovie e cabotaggio. In questo senso non serve proseguire con la logica dei sussidi perversi oggi vigente, che da un lato sostiene l'autotrasporto per "restare sulla strada" e dall'altro destina modestissimi incentivi all'intermodalità per il riequilibrio modale: una strategia destinata al fallimento. Una misura concreta per incentivare il trasporto delle merci su ferrovia e cabotaggio si ottiene mettendo dei vincoli al trasporto delle merci pericolose su strada, come è stato fatto in Germania.

Per una migliore sostenibilità del trasporto delle merci si rendono necessari quindi investimenti per il potenziamento delle rete ferroviaria e di connessione con i porti, la promozione di una logistica integrata, capace di aumentare l'efficienza e promuovere l'intermodalità; e una radicale revisione del sistema tariffario che consideri gli obiettivi energetici e ambientali.

- **Traffico aereo, riduzione dell'inquinamento e miglior efficienza del sistema**

Il Governo non ha adottato una politica credibile di razionalizzazione del trasporto aereo con le altre modalità di trasporto, in termini di integrazione e di alternative (vedi l'accessibilità agli aeroporti, la concorrenza treni veloci / aereo e la proliferazione degli aeroporti regionali). I Verdi propongono politiche che puntino a ridurre l'impatto negativo del trasporto aereo, che attualmente è il sistema che ha più elevati consumi procapite di energia ed emissioni in atmosfera, e il cui carburante non è tassato. A questo scopo è indispensabile:

- non potenziare l'hub di Malpensa, non solo per l'impatto ambientale, ma anche perché la strategia di sostegno a due grandi hub italiani, è già stata riconosciuta fallimentare sul piano commerciale;
- non potenziare ulteriormente gli aeroporti regionali, sia per l'impatto ambientale sia per non creare concorrenza al mezzo ferroviario (a minore impatto ambientale), e introdurre limiti severi per i voli privati;
- aumentare la sicurezza del volo, con tecnologie, riorganizzazione dei sistemi di controllo e assistenza al volo, formazione del personale, per evitare che accadano nuove tragedie come quella dell'aeroporto di Linate. Va ricordato che la proposta di riforma del settore, più volte annunciata, è ferma in Parlamento per volontà della maggioranza;
- introdurre misure di mitigazione del rumore, dei sorvoli, e intervenire sugli orari di decollo e atterraggio per tutelare la popolazione circostante. Investire in tecnologie per migliorare l'efficienza dei velivoli, favorire il risparmio energetico e diminuire il rumore;
- introdurre a livello europeo un sistema di tassazione del carburante, che riconosca il peso ambientale negativo del trasporto aereo.

- **Ricerca e promozione per veicoli e carburanti a basso impatto ambientale**

Dopo aver affrontato obiettivi di riequilibrio modale e di governo della crescita della domanda è opportuno affrontare anche le possibili soluzioni per ridurre l'impatto sulle emissioni atmosferiche dei veicoli e dei carburanti.

Molti veicoli attualmente in circolazione hanno più di 10 anni e quindi hanno livelli di emissioni insostenibili, rispetto alle nuove direttive sulla qualità dell'aria oggi vigenti, e consumi energetici elevati.

Valutazioni effettuate dall'ARPA, sia in Emilia Romagna sia in Toscana, hanno dimostrato che per ottenere la riduzione permanente di circa il 40% delle emissioni del PM10 bisognerebbe vietare la circolazione di tutti i veicoli (benzina e diesel, per trasporto di persone e cose) per almeno 12ore/gg e per l'intera settimana.

A questo va aggiunto il peso crescente dei veicoli diesel per il trasporto passeggeri, che hanno superato quelli a benzina, anche grazie a un sistema di agevolazione dell'accisa che rende il diesel assai competitivo, anche rispetto ad altri tipi di carburanti puliti come il metano. Non solo cresce la mobilità, ma nel corso degli ultimi anni è andata crescendo la cilindrata media delle autovetture in circolazione. Se poi calcoliamo che il ciclo di

produzione e rottamazione di un veicolo pesa per il 25% sull'impatto ambientale complessivo, non è da una semplice rottamazione dei veicoli che possono derivare benefici ambientali significativi.

Bisognerebbe promuovere un concetto innovativo di servizio legato all'automobile, mirato a sostituire l'uso individuale con il car sharing, che si basa sul principio che un'auto "in condivisione" tra diversi utenti sostituisce circa dieci auto tradizionali, in genere in sosta permanente sulle strade.

Servono politiche di incentivo per veicoli a ridotte emissioni, di piccola cilindrata, che utilizzano carburanti puliti come il metano, e veicoli innovativi per le aree urbane, come biciclette a pedalata assistita, scooter e quadricicli elettrici, il cui uso può essere indotto prevalentemente mediante politiche di regolazione del traffico, ad esempio nel campo delle limitazioni relative al superamento dei limiti sulla qualità dell'aria.

Per questo i Verdi sono contrari a incentivi economici alla rottamazione delle auto, che peraltro sono stati già sperimentati e non hanno dato i risultati attesi.

Meglio destinare le scarse risorse disponibili alla ricerca e alla sperimentazione di veicoli realmente innovativi (peso, sicurezza, motori, efficienza) e di carburanti "sostenibili" sia sul piano della produzione che delle emissioni.

In questo senso è certamente promettente la ricerca sulle Fuel Cell e sul solare, applicate all'Idrogeno, che potrebbero costituire una alternativa in futuro al motore a scoppio. Senza quindi farci illusioni che l'Idrogeno possa costituire da solo una credibile alternativa al petrolio, perché non si tratta di un combustibile, ma di un elemento che ha bisogno di una fonte energetica per essere prodotto e utilizzato.

Quindi i Verdi propongono di rivedere il sistema delle accise sulla benzina e sul gasolio, in modo da sostenere l'uso dei combustibili attualmente disponibili a minore impatto ambientale come il metano, e di destinare risorse e agevolazioni per sostenere la ricerca su veicoli e carburanti a minore impatto ambientale.

• **Attuazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**

Si tratta del Piano approvato nel 2001 dal Governo dell'Ulivo e messo rapidamente in un cassetto dal Governo Berlusconi. Contiene non solo una efficace strategia generale per discutere contestualmente mobilità urbana, infrastrutture e politiche di regolazione, ma suggerisce anche una serie di incentivi e disincentivi per aumentare la quota di mobilità sostenibile e scoraggiare la crescita del traffico motorizzato. Punta al riconoscimento dei

costi esterni, che costituiscono un elemento fondamentale a cui commisurare le politiche dei trasporti sostenibili, il sistema delle tariffe nel trasporto merci, gli incentivi all'intermodalità, i sussidi al trasporto collettivo, la valutazione sugli investimenti. Per i Verdi si tratta di uno strumento essenziale di governo della domanda e di selezione dell'offerta nei trasporti verso la sostenibilità.

Altra forte innovazione del Piano Generale dei Trasporti è il riconoscimento della funzione che la logistica e l'efficienza intermodale possono svolgere, eliminando i sussidi perversi e incentivando il trasporto delle merci pericolose via mare e via ferrovia. Il Piano sostiene la ricerca di veicoli per merci e passeggeri sia individuali che collettivi a minori emissioni e consumi energetici ridotti e/o che utilizzano carburanti innovativi. Propone e prevede di costituire una Autorità nei Trasporti di regolazione dei sistemi tariffari e dei processi di liberalizzazione in atto nel sistema dei trasporti, che i Verdi ritengono utile e che dovrebbe pertanto essere costituita.

- **Per una comune e sostenibile politica europea dei trasporti**

A livello europeo è indispensabile proseguire l'azione dei Verdi sulle Reti Transeuropee da sottoporre ad una accurata Valutazione Ambientale Strategica e verificarne la puntuale compatibilità ambientale. Allo stesso modo devono essere discusse le politiche di prezzo dei carburanti (per es. il gasolio), la tassazione dei traffici stradali di transito nelle aree sensibili (come i valichi alpini) e il riconoscimento comune dei costi esterni nei trasporti, al fine di adottare politiche coerenti di incentivo/disincentivo finalizzate alla promozione dei sistemi a minore impatto ambientale.

Si condivide la strategia europea di sostegno e sviluppo delle Autostrade del mare, ma si sottolinea l'esigenza di passare ad azioni e interventi concreti.

Per i Verdi è di grande interesse la nuova proposta di direttiva europea SUTP, Sustainable Urban Transport Plan, che impone una pianificazione integrata tra mobilità, uso del suolo e miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente, da adottare per tutti i comuni superiori a 100.000 abitanti.

Infine, i Verdi sono impegnati a sostenere l'attuazione concreta della Convenzione delle Alpi, in sintonia con il Cipra, e in particolare a confermare il recepimento del Protocollo Trasporti, che Governo e maggioranza vogliono escludere da quelli di immediata ratifica. In questa direzione anche la Commissione e il Parlamento Europeo dovrebbero svolgere

un ruolo attivo e di sostegno alla protezione delle Alpi, che costituiscono un ecosistema unico nel cuore dell'Europa.

Documento elaborato da:

Anna Donati, responsabile Trasporti ed infrastrutture per la Federazione dei Verdi (*a.donati@senato.it*) in collaborazione con:

Elio Riccarand, Tullio Berlinghi, Pietro Mezzi, Paolo Lozza, Monica Frassoni, Sepp Kusstatscher, Pamela Meier, Claudio Magagna, Franco Parlavecchio, Gianluca Borghi, Alberto Mangano, Erasmo Venosi, Mario Pavesi, Claudio Del Lungo, Dario Esposito.