



Angela Bergantino, Andrea Boitani,
Ennio Cascetta, Giuseppe Catalano,
Pierluigi Coppola, Maurizio Maresca,
Vittorio Marzano, Vito Mauro, Ivano Russo

connettere l'italia

Trasporti e logistica
per un Paese che cambia

Introduzione di **Graziano Delrio**



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Angela Bergantino, Andrea Boitani,
Ennio Cascetta, Giuseppe Catalano,
Pierluigi Coppola, Maurizio Maresca,
Vittorio Marzano, Vito Mauro, Ivano Russo

connettere l'italia

Trasporti e logistica
per un Paese che cambia

Introduzione di **Graziano Delrio**

FrancoAngeli

Edizione a cura di Francesco Benevolo e Morena Pivetti.

In copertina: Milano, Stazione Centrale. Foto di Valerio Catini, 2016

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Insieme per connettere l'Italia, di Graziano Delrio	pag.	9
1. Il destino dell'Italia, un nuovo cammino	»	10
2. I quattro pilastri strategici	»	11
3. La pianificazione, la programmazione, la progettazione delle opere utili	»	13
4. L'integrazione modale	»	14
5. La valorizzazione del patrimonio	»	16
6. Lo sviluppo urbano sostenibile	»	17
7. La mobilità è un diritto	»	19
8. Conclusioni	»	20
1. Infrastrutture utili: le priorità nazionali, di Ennio Cascetta	»	23
1. Cosa non ha funzionato	»	23
2. La nuova visione	»	24
3. La pianificazione, la programmazione e il superamento della Legge Obiettivo	»	25
4. Le priorità infrastrutturali sulla rete di livello nazionale	»	26
5. La rete ferroviaria	»	29
6. Strade e autostrade	»	32

7. Le città metropolitane	pag. 33
8. I porti	» 35
9. Il sistema degli aeroporti	» 36
10. Le risorse necessarie	» 38
2. Le nuove regole per la progettazione, tra valutazione e partecipazione, di Pierluigi Coppola	» 67
1. Condividere le scelte con le comunità locali	» 68
2. L'esempio di Bologna e del Terzo Valico	» 68
3. Il progetto di fattibilità	» 73
4. Le linee guida per la valutazione del MIT	» 73
5. Infrastrutture utili	» 75
6. Dalla valutazione alle azioni	» 76
3. Trasporto merci e logistica sostenibili: azioni, risultati e prospettive, di Ivano Russo, Vittorio Marzano	» 77
1. Dove eravamo, meno di tre anni fa	» 77
2. "Connettere l'Italia": una nuova stagione	» 80
3. Il sistema portuale per il rilancio del sistema logistico nazionale: la cura dell'acqua	» 81
4. Il rilancio del trasporto ferroviario delle merci: la cura del ferro	» 87
5. Autotrasporto sostenibile	» 91
6. Interventi per il rilancio del cargo aereo	» 92
7. Il metodo di lavoro	» 93
8. I primi risultati	» 94
4. Una regolazione europea per le autostrade italiane, di Angela S. Bergantino, Andrea Boitani, Maurizio Maresca	« 96
1. Coesione e crescita	» 97

2.	L'integrazione delle infrastrutture e la crescita	pag. 100
3.	Le procedure in materia di concorrenza	» 102
4.	Il negoziato con la Commissione Europea	» 104
5.	Un'informale cooperazione inter-istituzionale	» 106
6.	Verifica dell'esistenza di sovra-compensazioni	» 107
7.	La questione dell'ambito ottimale	» 112
8.	Il ruolo del diritto del mercato interno	» 115
	Riferimenti bibliografici	» 117
5.	La mobilità sostenibile e il nuovo trasporto pubblico locale , di <i>Giuseppe Catalano</i>	» 118
1.	Le città e la mobilità sostenibile, strategie e risultati di una nuova stagione	» 118
2.	Qualità del trasporto pubblico e dell'aria priorità nazionale	» 118
3.	Lo scarso contributo del TPL alla mobilità urbana	» 120
4.	Il confronto internazionale	» 120
5.	Il ruolo del mezzo pubblico	» 121
6.	I pilastri della riforma: nuove regole e nuove risorse	» 122
7.	I criteri di riparto del Fondo nazionale	» 123
8.	Il Piano nazionale strategico per la mobilità sostenibile	» 124
9.	Nuovi autobus, treni e navi	» 124
10.	"I cittadini al centro dei servizi"	» 126
6.	Opportunità e sfide delle nuove tecnologie , di <i>Vito Mauro</i>	» 128
1.	Opportunità e sfide delle nuove tecnologie	» 128
2.	La rete ferroviaria	» 129
3.	Il trasporto merci su strada	» 131
4.	Le strade "smart" per veicoli intelligenti	» 132

5. Strade da modernizzare, gli strumenti	pag. 133
6. Le regole per la sperimentazione	» 134
7. Un Osservatorio permanente	» 134
8. Conclusioni	» 135
7. Viaggiare in Italia: un piano per la mobilità turistica, <i>di Ennio Cascetta, Pierluigi Coppola</i>	» 136
1. Non c'è turismo senza mobilità	» 138
2. Infrastrutture e servizi integrati per l'accessibilità dei siti turistici nazionali	» 140
3. Un turismo che valorizzi le infrastrutture	» 142
4. Un turismo digitale	» 145
5. Un turismo sicuro e sostenibile	» 146
6. Conclusioni	» 150

Insieme per connettere l'Italia

Graziano Delrio*

La connessione sta orientando le scelte di tutte le nazioni moderne. L'Italia è al lavoro per rafforzare i suoi collegamenti internazionali e le sue reti di mobilità, rispettando parametri di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

Con “Connettere l'Italia”, la strategia adottata dal Ministero e allegata ai documenti di programmazione finanziaria del governo, realizzata con la nuova Struttura Tecnica di Missione, guidata da Ennio Cascetta, poi da Giuseppe Catalano, abbiamo scelto di fare e completare solo le opere utili, concentrando le risorse e lavorando per una mobilità più sostenibile e sicura. Un lavoro paziente e serio, un lavoro collettivo, che ha tenuto uno sguardo largo sul Paese.

Le connessioni, la mobilità, le infrastrutture, su cui abbiamo lavorato, non sono una questione a se stante, riguardano il protagonismo della società, lo sviluppo della società.

Ho sempre sostenuto che una visione culturale che metta il cemento al centro dello sviluppo è sbagliata: le infrastrutture non sono lo sviluppo. È il talento, non il cemento, a creare sviluppo. Le infrastrutture non sono fini a se stesse, ma sono al servizio del Paese, dei cittadini e delle imprese.

La parola chiave per far sì che questo accada, perché il nostro diventi un Paese “più” normale è cooperazione: il Paese deve imparare a cooperare, a fare sistema.

Nei nostri provvedimenti c'è questo filo rosso. Prendiamo l'esempio della riforma portuale: se abbiamo aggregato le autorità, se cerchiamo di far lavorare insieme le regioni del Nord-Est e del Nord-Ovest sulle aree logistiche integrate, se vogliamo creare le aree logistiche nel Mezzogiorno è per sviluppare la cooperazione, l'integrazione delle azioni per la connessione.

* Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La chiave di volta è che il Paese tutto impari a ragionare come un organismo unico e a collaborare: non essere in competizione con chi è a pochi chilometri di distanza ma cooperare. È il lavoro che abbiamo condotto in questi anni e di cui questo libro intende tracciare un primo bilancio. Per poi interrogarci, insieme, su quanto lavoro resti ancora da fare e come farlo al meglio e in tempi rapidi.

1. Il destino dell'Italia, un nuovo cammino

Siamo agli inizi di un nuovo cammino. Pensiamo di aver ben impostato un percorso di lungo periodo, con linee molto chiare di sviluppo, che costituiscono quel complesso di programmi di intervento che abbiamo chiamato “Connettere l'Italia”.

Le scelte compiute nei diversi settori – l'apertura dei tunnel sotto le Alpi, l'estensione dell'Alta Velocità al Sud e la progettazione dell'Alta Velocità di Rete, il robusto piano di manutenzione delle strade, la razionalizzazione del sistema logistico a partire dai porti e le ingenti risorse impegnate sul trasporto pubblico locale – sono scelte che vogliono portare il Paese al livello dei migliori Paesi europei, delle migliori elaborazioni strategiche continentali.

Per costruire “Connettere l'Italia” abbiamo messo al lavoro un gruppo di persone nella Struttura Tecnica di Missione, tra i quali molti provengono dal mondo dell'Università, insieme a dirigenti di altissimo livello del Ministero, che ringrazio: non abbiamo voluto imitare le strategie di altri ma trovare la nostra, peculiare strada verso la modernità, perché l'Italia ha un suo destino particolare.

Il destino dell'Italia deriva dalla sua collocazione geografica. La geografia è destino, ed è da questa riflessione filosofica di fondo che sono scaturiti i tanti piani che abbiamo costruito per il Paese.

Vista dall'Europa, guardando da Nord verso Sud, l'Italia è semplicemente un lunghissimo e frastagliato molo naturale, un ponte che si slancia al centro del Mar Mediterraneo.

Le politiche del mare sono strategiche: l'Italia è il luogo naturale in cui possono approdare le navi. La geografia rappresenta una grande opportunità, perché rende l'Italia una piattaforma logistica ideale per attirare l'interesse degli investitori internazionali. Pur attraversata da quattro corridoi europei, l'Italia è separata dall'Europa dalla barriera più alta del continente: le Alpi. I valichi alpini hanno sempre rappresentato un problema di prima grandezza. Uno dei primi passi compiuti al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stato dare certezza dei finanziamenti ai corridoi europei. I corridoi europei

non sono una condanna e i valichi alpini non sono un disastro ambientale, sono il modo con cui l'Italia interpreta sempre più il suo destino.

La geografia è destino, ma “la storia non si fa *signorilmente* a tavolino”. Bisognava avere il coraggio di dire agli abitanti della Val di Susa che il tunnel serve e che gli accordi internazionali con la Francia vanno rispettati. Ma contemporaneamente, con la stessa forza, si doveva anche aggiungere che il progetto si può revisionare e così si è ridotto di 50 km il tracciato di gallerie e viadotti.

Il destino economico-sociale del Paese, il suo futuro, possono e devono tenere insieme l'interesse delle comunità: le due finalità non sono in contrasto. Quando sono andato a vedere i tunnel svizzeri, anche per capire l'approccio culturale del governo svizzero al Gottardo e al Ceneri, sono rimasto sorpreso da quel che mi hanno detto: “Abbiamo fatto due anni di dibattito pubblico e non è stato tempo perso, e abbiamo messo una tassa nazionale per finanziare le grandi opere ferroviarie”.

2. I quattro pilastri strategici

Regole chiare, risorse adeguate, tempi certi per una nuova mobilità, perché la mobilità è un diritto. Ci siamo mossi in questa direzione. Come sostiene Parag Khanna in *Connectography* in un momento in cui le connessioni diventano più rilevanti e si va verso un mondo più connesso, i territori devono interpretare il loro destino, la loro identità, in maniera più forte. L'unico modo per coniugare l'aumento della connettività, la sicurezza dei cittadini e lo sviluppo dei territori, è garantire e non cancellare “un'identità locale”, chiedendo contemporaneamente di assumere una visione ampia e inclusiva: questa è la peculiarità di un grande Paese.

Abbiamo selezionato quattro strategie per guidare le nostre azioni.

La prima è opere e infrastrutture utili, snelle e condivise. “Utili” perché oggettivamente, come Paese, veniamo da stagioni in cui sono stati commessi molti errori. Abbiamo programmato risorse finanziarie per realizzare strade e opere pubbliche che non avevano le caratteristiche per essere delle priorità. Altre volte le opere sono state progettate sovra-dimensionate per mancanza di analisi oggettive e di rapporto costi-benefici. Sempre è mancato un dibattito pubblico sulle opere che fosse codificato e regolato.

In un Paese dove le risorse complessive sono scarse, è evidente che la selezione delle opere utili è assolutamente decisiva.

La seconda strategia è l'integrazione modale, l'intermodalità.

In Italia manca la visione della rete, si ha solo la visione dei nodi. Nodi che sono importanti solo se li si considera all'interno di una rete più grande:

la forza sta nella complessità, nella capienza e nella resistenza della rete. Se un nodo è molto forte ma un altro è molto debole, la rete non riuscirà a raccogliere i pesci. Su questa rete, che culmina in porti e aeroporti, viaggiano non solo le persone, i pendolari, i turisti, ma per quanto riguarda il trasporto merci, il valore dell'Italia, il *made in Italy*, viaggiano import ed export. Il talento, appunto, la nostra eccellenza. Eppure, secondo l'ultimo studio Ambrosetti, l'inefficienza logistica del sistema Italia vale circa dai 24 ai 34 miliardi.

La terza strategia è la valorizzazione del patrimonio esistente. Analizzando i dati abbiamo scoperto che esiste un patrimonio di infrastrutture, per esempio di strade, enorme. C'è una parola che ripeto spesso e che per me ha un significato, anche politico, molto importante: cura. La radice etimologica della parola cura è "sguardo": significa aprire gli occhi, vedere ciò che si ha e conservarlo, perché è importantissimo. In un Paese bellissimo come l'Italia, la cura, anche in politica, è un elemento essenziale.

La quarta strategia è lo sviluppo urbano sostenibile, su cui abbiamo davvero, rispetto al resto dell'Europa, un ritardo storico. Ma com'è possibile che l'Italia sia il Paese per eccellenza delle città, il Paese che fa piangere i turisti per la bellezza, per esempio quando visitano Roma, e che questa bellezza sia tuttora violentata dal traffico veicolare in centro storico, da autobus enormi? Com'è stato possibile non garantire la sostenibilità dell'accessibilità alle grandi aree urbane come ai piccoli centri?

Sostenibilità ambientale e trasporto di massa sono fondamentali, rendono lo sviluppo davvero duraturo e forte. L'Italia non può progettare e investire sulla crescita, per esempio del turismo, se non matura un pensiero chiaro sul tipo di sviluppo che vuole avere.

Oggi con il treno veloce in meno di cinque ore possiamo coprire i 700 chilometri che separano Roma da Reggio Calabria e domani, con l'Alta Velocità di Rete, risparmieremo un'altra mezz'ora, mentre tra Berlino e Monaco (630 chilometri) i tedeschi impiegano due ore di più. Ma i nostri collegamenti debbono diventare più frequenti per una reale connessione del Sud. Insieme alla grande velocità, su cui continuiamo a lavorare, dobbiamo anche programmare e investire sulla bassa velocità. Perché l'Italia è un Paese godibile a bassa velocità, se ci sono le ferrovie turistiche, le ciclovie nazionali, i cammini nazionali: tutto il lavoro che abbiamo fatto col Ministero dei Beni Culturali e del Turismo va in questa direzione.

3. La pianificazione, la programmazione, la progettazione delle opere utili

Queste quattro strategie sono state declinate con la pianificazione, la programmazione e la centralità della progettazione, introdotte con il Governo di Matteo Renzi e portate avanti dal Governo di Paolo Gentiloni.

Questo nostro bellissimo e interessantissimo Paese tende a essere anarchico e individualista, e se non impara a pianificare è un Paese perduto.

Le opere e le infrastrutture hanno bisogno di analisi e pianificazione, il metodo scientifico sulle infrastrutture è indispensabile. Prendiamo, come esempio, il rinnovo degli autobus del trasporto pubblico locale, i più vecchi di Europa: anziché limitarci a sporadici e modesti contributi, come accaduto per 50 anni, abbiamo organizzato un piano robusto con investimenti a lungo termine, che durerà 15 anni. In questo modo si crea anche una filiera industriale, si crea lavoro perché si pongono le premesse per avere commesse garantite.

Lo stesso vale per la programmazione degli interventi secondo priorità definite. La programmazione non è una noia, è un dovere, e va fatta con criteri oggettivi, non secondo il Ministro del momento. Pianificando in base a scelte motivate e fondate, con chiarezza e trasparenza si può spiegare ai cittadini perché si finanzia una strada rispetto a un'altra, perché la strada che un certo gruppo di cittadini vorrebbe serve meno rispetto ad un'altra, perché una certa opera, non importa se grande o piccola, è più utile di un'altra.

In quest'ottica si comprende perché abbiamo messo a disposizione oltre 3 miliardi di euro per i prossimi cinque anni per acquistare nuovi autobus e treni, e 7 miliardi per i prossimi 15 anni per rinnovare il parco bus italiano. Parliamo della più grande operazione di sostituzione mai fatta in questo Paese sul trasporto pubblico locale: si acquisteranno 30.000 nuovi autobus, di cui 5.000 entro il 2019, e 250 nuovi treni entro il 2022, nuove navi e traghetti e si faranno investimenti in sicurezza per 700 milioni di euro.

Questo significa programmare. Solo grazie alla pianificazione e programmazione degli interventi della logistica, dai valichi ai porti, ora possiamo pensare di recuperare il gap logistico e risparmiare, tra i 7 e i 10 miliardi. Numeri enormi.

Con i Documenti di Pianificazione e Programmazione abbiamo licenziato le linee guida per la valutazione degli investimenti, il metodo del dibattito pubblico, i progetti di fattibilità, la progettazione. E insieme il piano generale della logistica e della portualità, i contratti di programma con ANAS per le strade e RFI per le infrastrutture ferroviarie.

Lasciata alle spalle la tradizione dell'assegnazione delle risorse con le manovre di fine anno, o delle assegnazioni tardive, non c'è settore oggi – dai porti agli aeroporti, alle concessionarie autostradali – che non abbia piani pluriennali di investimento, con la definizione di risorse pubbliche e private. È questo ciò che fa un'amministrazione pubblica seria, che rispetta i suoi impegni.

Abbiamo poi lavorato anche alla regolamentazione con il nuovo Codice dei contratti. Come tutti i grandi cambiamenti è stato molto criticato. Io lo difendo con puntigliosità perché rappresenta un altro argine al vizio tipicamente italiano di cercare scorciatoie. Le scorciatoie non servono, la vera sfida è la rivoluzione della normalità: gli appalti vanno banditi nella normalità, pensati per tempo, svolti con procedure normali. Le procedure complicate vanno semplificate, ma senza scorciatoie, perché è lì che si annidano la corruzione e l'illegalità, ciò che fa di questo Paese un'anomalia.

Se per realizzare un'opera che vale 100 milioni di euro si impiegano 15 anni, di cui 7 anni e mezzo per procedure amministrative, come abbiamo dimostrato già a Palazzo Chigi, l'Italia non può essere competitiva. Abbiamo abbandonato la Legge Obiettivo, foriera di poche realizzazioni e di molte inchieste giudiziarie, anche per questo motivo e al centro nel nuovo Codice abbiamo posto il progetto, l'elemento davvero principale. Ecco perché abbiamo introdotto molte norme contro la corruzione e previsto che si vada a gara con un progetto molto dettagliato per ridurre il più possibile le varianti.

4. L'integrazione modale

Per integrazione modale intendiamo l'accessibilità ai nodi, la forza della rete e il riequilibrio della domanda verso modalità di trasporto sostenibili. Secondo un rapporto sui cittadini europei gli italiani dedicano agli spostamenti circa 10 ore e 40 minuti la settimana, un'ora in più della media europea; solo il 32% è soddisfatto dei punti di coincidenza e sovrapposizione tra le diverse modalità di trasporto; se venissero effettuati gli investimenti necessari nell'intermodalità, l'80% degli intervistati sarebbe pronto ad abbandonare l'auto.

Gli italiani sono pronti, sanno che è meglio. Ho inaugurato pochi mesi fa il parcheggio scambiatore tra l'autostrada A1 e il tram a Firenze Scandicci. Lì ho toccato con mano che per creare un'area urbana integrata bisogna prima costruire i sistemi di trasporto. In questo caso i sistemi di trasporto creano la Città Metropolitana tra Scandicci e Firenze, che la tramvia collega in 20 minuti.

Quindi l'intermodalità, l'interconnessione tra le diverse modalità di trasporto è straordinariamente importante e gli italiani aspettano con ansia che interveniamo.

Abbiamo scelto di declinare questa strategia privilegiando le connessioni sostenibili: con la "cura del ferro", più binari e meno strada, e la "cura dell'acqua", più mare e meno strada. Le merci vanno spostate dalla gomma alla ferrovia, fino all'obiettivo di far scorrere le merci sull'Alta Velocità nel 2018, e le connessioni ferroviarie devono raggiungere i porti. Il piano industriale di FS prevede 94 miliardi di investimenti in 10 anni, è la più grande industria di trasporto in Italia.

Il settore ferroviario è stato protagonista di questa stagione e abbiamo scelto di accompagnare la ripresa dei traffici con gli incentivi a chi utilizza le rotaie per spostare i propri manufatti, a chi sceglie l'intermodalità. Le imprese che si muoveranno rapidamente in questa direzione diventeranno più competitive. L'Italia partecipa pienamente alla competizione globale, sia con i Paesi extra-europei sia con quelli europei; i cinesi investono sul porto del Pireo in Grecia e vorrebbero fare la linea ferroviaria Belgrado-Budapest ma Trieste ha già le linee ferroviarie per l'Est Europa. Se si agisce con rapidità, se si promuovono modalità di trasporto sostenibili, l'Italia è più avanti e può vincere la sfida.

La logistica italiana sta facendo un salto di qualità, implementando un piano integrato di connessioni sull'ultimo miglio.

La cura del ferro sta funzionando anche perché abbiamo riunito intorno a questo progetto tutti gli attori: non solo gli operatori ferroviari ma anche il gestore dell'infrastruttura RFI, l'Agenzia delle Dogane, le autorità portuali. Insieme hanno lavorato ai *fast corridors* per lo sdoganamento delle merci, già oggi se ne contano diciannove operativi: in questi corridoi la merce arriva rapidamente a destinazione grazie a un'azione integrata, peraltro molto efficiente, di tutti i protagonisti in campo.

Una componente essenziale è stata il forte investimento sull'innovazione, perché senza l'innovazione tecnologica la competitività del sistema Italia non regge.

Questo è ciò che abbiamo fatto in questi anni e dobbiamo continuare a fare: migliorare sempre più lo spostamento dalla gomma, dai tir, alla ferrovia e ai treni. L'obiettivo che ci siamo dati è aumentare del 50% in 5 anni la quota modale, salendo dal 12% al 18% di merci che usano i binari: un obiettivo molto ambizioso ma quasi obbligato per essere allineati con il resto d'Europa. Nei mesi scorsi l'Italia ha siglato accordi per un trasporto sostenibile con diversi Paesi confinanti: con la Francia per l'autostrada ferroviaria alpina, con la Svizzera per il corridoio Genova-Rotterdam, con l'Austria sul corridoio del Brennero.

Come si vede, non c'è alternativa: la scelta della ferrovia è obbligata.

C'è un bellissimo racconto di David Foster Wallace: due giovani pesci che nuotano ne incrociano un terzo, più anziano, che nuota in direzione contraria, “buongiorno, come va?” saluta il pesciolino anziano, e poi chiede: “ragazzi, com'è l'acqua oggi?”. I due non rispondono, continuando a nuotare. Dopo un po' si guardano tra di loro e si chiedono “ma cosa è l'acqua?”.

Spesso nuotiamo in un'acqua che non conosciamo, perché siamo abituati solo a quella. Ci manca la consapevolezza del contesto in cui ci stiamo muovendo. “In quale ambiente mi muovo? Qual è la direzione di tutto il sistema mentre io sto facendo questo pezzo? Io sono una tessera del puzzle ma qual è il quadro generale che ne uscirà?”. Il quadro generale che vogliamo costruire è di un Paese che, al di sopra di certe distanze, trasferisce le merci dalla strada alla ferrovia, fa funzionare gli interporti, non solo 3 su 20, ma almeno 15 nei prossimi 10 anni, fa lavorare i porti in modo da accrescere l'accessibilità via mare, conta su un robusto sistema del cargo aereo rafforzato da una intesa raggiunta con tutti gli operatori, quindi un Paese che fa della sostenibilità ambientale una chiave di volta del proprio sviluppo.

Se la Sardegna avesse fatto 30 anni fa la scommessa della California sulle energie rinnovabili, oggi avrebbe un altro tipo di attrattività, avrebbe turisti tutto l'anno, se avesse avuto le piste ciclabili percorribili, come avrà grazie al nostro piano di sviluppo, oggi attirerebbe *bikers* da tutta Europa.

5. La valorizzazione del patrimonio

La valorizzazione del patrimonio è un'altra scelta strategica decisiva. Finalmente, dopo 50 anni, abbiamo completato la Salerno-Reggio Calabria e l'abbiamo ribattezzata “Autostrada del Mediterraneo”: ora la si percorre in maniera regolare ed è importante perché la fiducia dei cittadini cresce quando le opere si finiscono e tutti possono vederle e utilizzarle.

È un investimento sul futuro. E insieme un investimento sulle bellezze dell'Italia, sulla nostra cultura, sullo sviluppo. L'Autostrada del Mediterraneo, oltre a connettere meglio il Mezzogiorno con il resto del Paese, serve a dare impulso al Parco del Pollino, al Parco del Cilento, al Parco della Sila. La strada è lo strumento, non il fine. Quella strada diventerà l'arteria più tecnologica del Paese: 440 chilometri che verranno totalmente attrezzati per la guida autonoma, cioè per la guida dell'auto senza autista, e con il Wi-Fi per renderla più sicura e di maggiore qualità. Ma quella strada è ancora di più: ha dentro di sé tanti percorsi, la via del cibo, la via del caffè, la via dell'arqueo-

logia, ogni segmento consente al viaggiatore di fare un'esperienza di viaggio unica. Non è solo un mezzo per andare da A a B.

Lo stesso vale per la “strada degli scrittori” Agrigento-Caltanissetta, che attraversa i luoghi dove sono nati Leonardo Sciascia, Luigi Pirandello, Andrea Camilleri e che ricorda Antonino Saetta e Rosario Livatino, due grandi giudici uccisi dalla mafia. Abbiamo voluto attribuire anche un valore simbolico alle infrastrutture che stiamo completando, per indicare valori alla collettività.

Valorizzazione in quanto cura e completamento delle opere. L'indicazione per le manutenzioni e la realizzazione delle opere utili è stata data in modo forte non solo ad ANAS, ma a tutte le concessionarie, autostradali e ferroviarie.

Due anni fa la bellissima stazione ferroviaria di Afragola, progettata dall'indimenticabile Zaha Hadid, era completamente ferma, bloccata. RFI ha fatto un lavoro straordinario e siamo riusciti a inaugurarla nel giugno del 2017. Era una delle opere più attese al mondo: guai se fosse rimasta a languire come esempio dell'inefficienza italiana. Era ed è troppo importante: cambierà la mobilità del Sud e del Nord del Paese perché diventerà la porta dell'Alta Velocità per tutto il Mezzogiorno.

Alle opere completate, alla cura, alla valorizzazione del patrimonio esistente si affianca l'edilizia, alla quale abbiamo collegato, con una programmazione pluriennale, il *Sismabonus*, per incentivare la ristrutturazione di abitazioni private, pubbliche ed edifici produttivi e renderli sicuri contro il rischio terremoto. Con l'idea della “Casa Italia”: la nostra casa, da tenere con cura.

6. Lo sviluppo urbano sostenibile

Infine la cura del ferro e la sostenibilità nelle aree urbane e metropolitane, dal trasporto pubblico locale alle politiche abitative.

Un altro fronte su cui l'Italia deve recuperare un ritardo notevole rispetto a diversi Paesi europei è la mobilità urbana, prevalentemente incentrata su un trasporto su gomma poco confortevole e competitivo. Il parco veicolare è vetusto, con un'età media di 11,4 anni, contro una media europea di 8,3 anni. Inoltre ragionare di sostenibilità oggi, significa coglierne tutte le dimensioni: la sostenibilità ambientale con la riduzione delle emissioni, tema al centro degli accordi di Parigi sul clima, ma anche la sostenibilità economica, con uso ottimale delle risorse pubbliche e attivazione di produzioni innovative, e la sostenibilità sociale, con il rispetto dei diritti del lavoro, della mobilità e della convivenza.

Le quattordici Città Metropolitane sono il baricentro economico-sociale dell'Italia. Saranno davvero Città Metropolitane quando avranno un sistema di trasporti urbano all'altezza delle maggiori città europee. Il futuro passa anche da qui. Siamo partiti da un Paese che ha la metà delle linee di tram e metropolitane delle altre nazioni e senza un finanziamento stabile per l'accessibilità alle grandi città. Madrid, da sola, ha più linee di metro di tutte le città italiane.

Per questo negli ultimi 3 anni abbiamo finanziato per la prima volta un piano da 10 miliardi di fondi statali per l'estensione delle linee metropolitane e tranviarie, dopo che nei 20 anni precedenti gli investimenti di tutti i governi messi insieme ammontavano ad appena 12 miliardi complessivi. Questi ingenti investimenti hanno portato dal 2014 a oggi alla realizzazione di 27,4 km di nuove metropolitane. Un piano che si sposa con un Piano Marshall per il rinnovo dei mezzi pubblici, e sono altri 10 miliardi, che cambierà e sta cambiando il volto del trasporto pubblico locale.

Oltre agli investimenti, regole nuove che mettono il cittadino al centro delle azioni per i servizi pubblici di trasporto: la normalità delle gare per gli affidamenti, i rimborsi per i disservizi e le penalizzazioni per chi viaggia senza biglietto, il riparto con criteri nuovi del Fondo alle Regioni premiando chi fa pagare davvero il biglietto a tutti, l'obbligo di redigere i Piani Urbani della Mobilità sostenibile da parte dei Comuni. Non ultime, le misure per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, come le detrazioni fiscali per le famiglie e per i datori di lavoro sugli abbonamenti.

Tutte misure che consentono e stimolano una transizione verso una vera concorrenza fra gli operatori dei servizi su gomma e su ferro e una gestione finalmente industriale della filiera.

Una grande protagonista che non va dimenticata, anche nella logistica, è la bicicletta. Il mezzo più veloce in città sulle piccole distanze fino a 5 km e uno dei mezzi migliori per godere delle bellezze del Paese. In bicicletta, poi, si potrebbe trasportare oltre il 30% delle merci consegnate in città: lo ha ipotizzato uno studio europeo che abbiamo condotto con gli altri Paesi. Riducendo moltissimo il traffico inquinante in città e purché ci siano, però, condizioni dignitose per i lavoratori.

Le infrastrutture urbane ciclabili sono necessarie, così come il sistema nazionale di ciclovie turistiche inserito dal MIT nelle opere prioritarie, con un primo finanziamento insieme alle Regioni di 700 milioni per dieci percorsi, da Nord con la Venezia-Torino lungo il Po a Sud con la ciclovia dell'Acquedotto Pugliese.

A Roma il progetto del GRAB, il Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, è l'esempio di quanto si possa fare in questo campo, insieme a tante

associazioni, da Legambiente agli amici della bicicletta, alla FIAB e ai tanti altri che ci hanno aiutato a ideare questo sistema nazionale a due ruote, alla portata di tutti.

Il turismo, che oggi gode di una stagione felice e si appoggia soprattutto sull'Alta Velocità e su una rete di aeroporti con punte di eccellenza e infrastrutture di alto livello come a Roma, Milano e Venezia, ha però bisogno di una mobilità più efficiente e moderna di connessione tra i nodi e di accessibilità. Quella che abbiamo descritto nel Piano strategico con il MIBACT per la mobilità turistica. Una modalità di trasporto che sia un'esperienza di viaggio, come, per esempio, con il riuso delle ferrovie storiche e turistiche.

7. La mobilità è un diritto

Molti anni fa l'afro-americana Rosa Parks, rifiutandosi di cedere il posto sull'autobus a un bianco, ci ha insegnato plasticamente che la mobilità è un diritto. Esiste un diritto collettivo alla mobilità, il diritto a godersi la città, a muoversi liberamente, a leggere un libro mentre si raggiunge il posto di lavoro grazie alla carrozza della metropolitana dove ti puoi sedere. Un diritto ineludibile. La tenacia di questa donna ci ha detto che sulla mobilità, e sulle infrastrutture, non si scherza perché il trasporto pubblico è un luogo straordinariamente potente di applicazione del diritto costituzionale e dei diritti di uguaglianza dei cittadini e delle opportunità.

Il trasporto locale, come la sanità pubblica, è uno dei luoghi dove la gente si sente a casa: se la sanità pubblica è efficiente, se un ospedale è molto ben organizzato, tutti, di qualsiasi condizione sociale ed economica, si sentono a casa loro, con uguale dignità, uguale trattamento. Questa è la potenza di un luogo pubblico, dove si ha la percezione che esista una comunità che ti cura, una comunità che si occupa di te. Lo stesso vale per la scuola: quando l'insegnante ha la stessa cura per tutti i bambini e anzi ha maggior cura per il bambino più svantaggiato trasmette un messaggio di grande potenza. Dice al bambino: "Tu sei importantissimo", dice a quella famiglia, che magari vive in un quartiere popolare, senza grandi possibilità economiche: "Questa è una scuola che aiuterà tuo figlio a diventare come gli altri, gli darà le stesse opportunità".

Ciò crea rispetto e fiducia nelle istituzioni, rafforza il senso dell'appartenenza a una comunità, rafforza la democrazia. Bisogna investire nei beni comuni: le infrastrutture, i sistemi di trasporto, gli autobus, le metropolitane sono beni comuni e devono essere belli, puliti, efficienti e puntuali.

Per questo siamo così orgogliosamente convinti che ci debbano essere aziende pubbliche come le Ferrovie dello Stato, che debbano essere orgo-