



**Stati generali del Movimento 5 Stelle - Incontro Tematici**

**GUIDA ALLA DISCUSSIONE**

# **INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

**sabato 19 novembre 2020 ore 9.30-19.00**

link zoom: [si veda mail](#) personale di convocazione

(NB. la registrazione sul form deve essere fatta entro le ore 9.30 di domenica 15)

## Introduzione

Sabato e domenica si terranno i tavoli tematici degli Stati Generali, ai quali prenderanno parte tutti i registrati al "partecipa" del blogdellestelle.

I coordinatori tematici del Team del Futuro, guidano una serie di assemblee che affrontano nel dettaglio gli argomenti trattati negli Stati Generali nell'agenda politica.

L'emergenza Covid che stiamo attraversando ha comunque esercitato un'influenza rispetto a quelli che sono considerati i temi portanti e le priorità e non poteva essere altrimenti dal momento che l'attuale pandemia è un evento di portata storica, che segna uno spartiacque tra prima e dopo.

L'attualità dunque è entrata negli argomenti e nelle discussioni affrontate durante le quasi mille ore di confronto che si sono svolte sino ad ora negli Stati Generali e nei documenti elaborati negli incontri territoriali ricorrono sempre alcuni argomenti, che sono lo specchio delle preoccupazioni che oggi, in questi mesi, attanagliano gli italiani. Si tratta di argomenti che riguardano sia il presente che il prossimo futuro delle politiche del nostro Paese e che necessitano di un focus immediato.

Sul tema Infrastrutture e Trasporti i 4 focus su cui lavoreremo saranno: **Mobilità come servizio, infrastrutture e digitale, infrastrutture ed ambiente, infrastrutture sociali**

Proprio in ragione della necessità di dare il necessario risalto a questi quattro temi, nella giornata di sabato il tema dell'agenda politica infrastrutture si concentrerà ad approfondire questi argomenti. Questo non significa escludere tutti gli altri temi, che meritano di essere trattati ed analizzati al fine di trovare proposte e soluzioni, ma è indiscutibile che l'agenda del Movimento 5 Stelle per il Paese che i rappresentanti definiranno in questi due giorni sarà prima di tutto la nostra agenda per il post Covid.

Quando questa epidemia sarà alle nostre spalle, speriamo il prima possibile, il Paese e la società che ci troveremo davanti saranno diversi da quelli che abbiamo lasciato un anno fa. L'Italia avrà necessità molto stringenti e impellenti rispetto a quelle che presentammo a novembre scorso e si è deciso di partire dai punti sopra indicati.

Stiamo attraversando un evento che giocoforza sta già determinando un mutamento radicale delle nostre priorità e dell'impostazione del nostro sistema economico-sociale per gli anni a venire.

## Come si svolge la giornata

(attenzione: gli orari sono indicativi)

9:30 Accesso partecipanti alla piattaforma

(attenzione l'accesso all'evento è consentito solo fino alle 10.00)

10:00 Avvio lavori - introduzione da parte del facilitatore nazionale: **Andrea Cioffi** (15min)

10:15 Presentazione del tema da parte del membro di Governo: **Roberto Traversi** (5min)

- **SESSIONE 1**

10:20 Spiegazione sessione e illustrazione quesito - **Ilaria dal Zovo**

10:30 Focus dell'esperto: **Stefano Brinchi** (15min)

SUDDIVISIONE IN STANZE - Tavoli di discussione

10:45 Discussione in sotto-tavoli sulla Sessione 1 (si veda Guida relativa al proprio Tavolo) (45 min)

11:30 Restituzione in plenaria da parte dei facilitatori dei sotto-tavoli (30 min)

Coffee break (10 min)

- **SESSIONE 2**

12:10 Presentazione del tema da parte del membro di Governo: **Mirella Liuzzi** (5min)

12:15 Spiegazione sessione e illustrazione quesito **Beppe Attardi**

SUDDIVISIONE IN STANZE - Tavoli di discussione

12:40 Discussione in sotto-tavoli sulla Sessione 2 (si veda Guida relativa al proprio Tavolo) (45 min)

13:25 Restituzione in plenaria da parte dei facilitatori dei sotto-tavoli (30 min)

13:55 Pausa per pranzo (si resta collegati a zoom con video e microfono disattivati)

15:00 Riapertura lavori - introduzione da parte del facilitatore nazionale: **Andrea Cioffi** (5m)

15:05 Presentazione del tema da parte dell'altro membro di Governo: **Giancarlo Cancelleri** (10 min)

- **SESSIONE 3**

15:15 Focus dell'esperto: **Iolanda Romano** (15 min)

SUDDIVISIONE IN STANZE - Tavoli di discussione

15:30 Discussione in sotto-tavoli (si veda Guida relativa al proprio Tavolo) (45min)

16:15 Restituzione in plenaria da parte dei facilitatori dei sotto-tavoli (30 min)

Coffee break (10 min)

- **SESSIONE 4**

16:55 Focus dell'esperto: **Roberto Leonardi** (15 min)

SUDDIVISIONE IN STANZE - Tavoli di discussione

17:10 Discussione in sotto-tavoli sulla Sessione 4 (si veda Guida relativa al proprio Tavolo) (45 min)

17:55 Restituzione in plenaria da parte dei facilitatori dei sotto-tavoli (30 min)

18:25 Saluti finali

18:30 Conclusione lavori

## Sessione 1 – MOBILITÀ TRADIZIONALE E MOBILITY AS A SERVICE

### Esperto Stefano Brinchi

Storicamente l'alternativa all'auto privata è sempre stato il Trasporto Pubblico Locale (TPL). I tram, i pullman, i filobus hanno accompagnato i cittadini dall'era del dopoguerra al lavoro o al parco pubblico o per qualsiasi altra esigenza sociale. Il boom dell'auto privata e della congestione che ha generato, accompagnato ad una gestione spesso pessima delle aziende del TPL, ha messo in crisi il settore del trasporto pubblico come servizio al cittadino. Oggi in alcune città si intravede un risveglio di efficienza ma nel frattempo il modo di muoversi è cambiato. Nelle grandi città congestionate dal traffico si è diffuso in modo massiccio la possibilità di muoversi utilizzando auto, motorini e bici a noleggio temporale ed a flusso libero. All'interno delle città l'area dove è consentito il flusso libero è piuttosto ampia e arriva nei luoghi di "interscambio" periferici. Chi ha un'auto spesso preferisce lasciarla parcheggiata (sia che abiti al centro sia che abiti in periferia potendo parcheggiarla al bordo dell'area in cui il flusso libero è consentito) e muoversi tramite i servizi sharing utilizzando un app. Significativo il fenomeno che vede i mezzi a due ruote presenti al centro città nelle ore diurne ed ai bordi dell'area consentita in quelle serali e notturne. Entro il 2030 il potenziale di mercato per gli operatori di servizi di mobilità, nel campo della cosiddetta "Mobility as a service", ammonterà a 2.700 miliardi di dollari. La Sharing Mobility in Italia è un fenomeno in continua crescita, sempre più leggera e sempre più elettrica. Lo dimostra l'incredibile crescita dell'utilizzo degli scooter in sharing: dal 2017 al 2018 gli iscritti sono aumentati del 230% e i noleggi del 285%, quindi 1.000.000 di noleggi nel 2018. Invece per quanto riguarda le auto, si registrano quasi due milioni di iscritti in più nel 2018 e più di 3 milioni di noleggi in un anno (dati Osservatorio Nazionale Sharing).

I mezzi di trasporto, oltre a spostare le persone nel prossimo futuro, produrranno informazioni che verranno utilizzate per incrementare la sicurezza dei pedoni e degli automobilisti. Nascono così le smart road. Il percorso legislativo delle smart road italiane è individuato tramite il decreto 70/2018. Bisogna andare verso un sistema di mobilità ecologica. Bisogna implementare l'accesso a energia elettrica a media tensione sulle tratte autostradali e sulle strade primarie. Risulta necessario completare una dorsale Nord-Sud, Est-Ovest con ricariche veloci (in media tensione) e distributori di idrogeno (elettroni o dentro batterie o dentro idrogeno). La mobilità elettrica sta prendendo piede ad un ritmo veloce. Nel 2018, la flotta mondiale di auto elettriche è arrivata a quota 5,1 milioni di unità (+ 63% rispetto all'anno precedente), le due ruote hanno raggiunto i 260 milioni e gli autobus elettrici superato i 460 mila. E anche la crescita infrastrutturale ha fatto la sua parte: oggi sono attivi a livello globale 5,2 milioni di punti di ricarica, dato del 44% superiore a quello del 2017. (studio <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2019>)

Discutiamo di:

- **Come sta cambiando la mobilità?**
- **Sharing e TPL: quale integrazione?**
- **Come hanno inciso i bonus sul miglioramento della mobilità?**

Alcune proposte:

- ruolo del pubblico e ruolo del privato
- mobilità urbana come servizio condiviso
- estensione dello sharing alle città medie; criticità e soluzioni
- graduale superamento della proprietà privata?
- IOT

## Sessione 2 - INFRASTRUTTURE E DIGITALIZZAZIONE

### Esperto Prof. Giuseppe Attardi

Le infrastrutture di rete classiche (stradali, ferroviarie, elettriche e del gas) sono le vene in cui i cui scorre il sangue che fa funzionare il sistema Paese. A queste si affianca la rete in fibra ottica che ne costituisce il sistema neurale su cui viaggiano le informazioni. Come ogni sistema neurale ci sono le componenti di trasmissione dati, i sistemi di stoccaggio centralizzati e locali, i sistemi di elaborazione. La rete in fibra ottica insieme ai sistemi di cloud ed alla rete dei ripetitori radio o li-fi sono l'infrastruttura abilitante della trasformazione digitale. Sull'efficacia di quel sistema di rete si basa l'IOT, la mobilità alternativa all'automobile, i sistemi di monitoraggio delle opere d'arte, i servizi che la PA offre in modalità efficace ed efficiente ai suoi cittadini. Il presidente Conte ci ha ricordato che a tutto questo si affianca il tema della "sovranità strategica" dell'UE che si trova a competere con i giganti del web extraeuropei.

Discutiamo di:

- **Quale priorità per l'infrastruttura digitale?**
- **Quali criticità?**
- **Quali soluzioni?**

Alcune proposte:

- Ruolo dello Stato e ruolo dei privati
- Ripetitori radio e connessione ad alta capacità/velocità; il ruolo del 5G
- Infrastructure as a Service (IAAS) e Platform as a service (PAAS) e sovranità europea
- Strumenti per accelerare la realizzazione dell'infrastruttura

## Sessione 3 – INFRASTRUTTURE E AMBIENTE

**Come superare i profili di criticità ambientale nella realizzazione di infrastrutture. Proposte, soluzioni best practice.**

### **Esperta Iolanda Romano**

Il tema della tutela dell'ambiente e del paesaggio e la realizzazione di nuove infrastrutture si intrecciano e si scontrano da molto tempo e in molti casi sono stati posti in alternativa tra loro: un paradosso in cui sembra scontato che per realizzare una infrastruttura si debba per forza sacrificare l'ambiente e viceversa.

Questa contrapposizione ha una ragione. L'impatto che la realizzazione di nuove infrastrutture ha sulla vita dei cittadini spesso si scontra con i previsti benefici futuri che gli stessi cittadini potrebbero avere da un'opera infrastrutturale. A volte i benefici si riferiscono più alla collettività nazionale o regionale ed i disagi sono più localizzati riguardando in territorio specifico. La mancanza di un adeguato livello di informazione da parte del proponente produce un'asimmetria conoscitiva che crea mancanza di consapevolezza e d'altro canto una storia non sempre cristallina nella progettazione delle grandi opere nel nostro paese ha alimentato la sfiducia dei cittadini nelle istituzioni...

Tuttavia, esistono molti casi che dimostrano che non sempre le cose stanno così: è infatti possibile conciliare questi due bisogni, egualmente importanti, ed esplorare soluzioni innovative capaci di aumentare il diritto dei cittadini ad una mobilità efficiente e al contempo realizzare le opere in totale sicurezza, sia per i lavoratori e per l'ambiente.

Per rompere questo paradosso occorre però porsi una domanda aperta, in cui esplorare, per ogni infrastruttura in discussione, le modalità in cui possano essere perseguiti entrambi gli obiettivi (“come possiamo, insieme, sviluppare queste infrastrutture e al tempo stesso salvaguardare l'ambiente e la salute dei cittadini del questo territorio in cui viene realizzata?”)

Il ritardo infrastrutturale che il sud del paese ha accumulato con il nord necessita comunque di essere affrontato. Anche al nord sono necessarie ulteriori estensioni delle reti esistenti e si rendono necessarie riaggiustature. Insomma il tema riguarda tutto il Paese.

Il ritardo accumulato sul tema della manutenzione (soprattutto delle opere d'arte come ad esempio ponti, scoli delle acque ecc..) pone il decisore politico di fronte alla necessità di scegliere tra la realizzazione di nuove infrastrutture o avere come priorità la manutenzione dell'esistente. L'efficientamento energetico e sismico degli edifici con il super bonus creerà un nuovo slancio per il settore edile e creerà molti posti di lavoro.

- **Che tipo di opere servono al Paese?**
- **Manutenzione e nuove opere: quale priorità?**
- **Come possiamo conciliare le esigenze di efficienza nella mobilità e nei trasporti e al tempo stesso superare punti di criticità garantire la salvaguardia ambientale e paesaggistica nella realizzazione di infrastrutture?**

Ad esempio, nelle discussioni regionali sono emerse alcune proposte:

- manutenzione e nuove infrastrutture
- demolizioni, ricostruzioni, nuovi insediamenti;

- i processi di coinvolgimento dei cittadini e di salvaguardia dell'ambiente nelle grandi opere: dibattito pubblico (ad esempio, il caso del Terzo valico, del tunnel del Ceneri, del Brennero)
- banca dati nazionale infrastrutture (opere d'arte);
- bonus (ecobonus, sisma bonus ecc ecc) efficientamento energetico;

## Sessione 4 – INFRASTRUTTURE SOCIALI

### Esperto Roberto Leonardi

#### Introduzione

Con il termine infrastruttura sociale ci si riferisce a tutte le strutture che permettono di svolgere i servizi sociali. L'esempio principe è l'edilizia sociale pubblica ma lo sono anche le scuole, università, ospedali, strutture sanitarie, tribunali, carceri.

La crisi del 2008 ha fatto crollare gli investimenti nel settore immobiliare e si è registrato un forte calo anche degli investimenti che riguardavano le infrastrutture sociali.

Il Governo Conte ha sbloccato 300 milioni di euro del Fondo infrastrutture sociali per i Comuni del Sud. Il Ministero per il Sud e la coesione territoriale ha deciso di cambiare il criterio di ripartizione dei fondi per le infrastrutture sociali per i comuni del Sud, questo "diventa inversamente proporzionale alla popolazione di riferimento, in modo da garantire anche a un comune di 500 abitanti un contributo totale di 32.000 euro (mentre un comune con popolazione maggiore di 250.000 abitanti riceverà un contributo totale pari a 655.000 euro), relativamente maggiore in pro capite. Si abbandona il criterio storico di attribuzione delle risorse e si pone attenzione alle zone deboli del paese per offrire a tutti i cittadini le medesime opportunità."

Discutiamo di:

- **Quali sono le migliori azioni da mettere in campo per aumentare la dotazione e utilizzo delle infrastrutture sociali?**
- **Quali infrastrutture servono ai cittadini?**
- **Quali strumenti per passare dalle parole ai fatti?**

Alcune proposte:

- ruolo del pubblico e ruolo del privato
- edilizia popolare e autocostruzione
- scuole e utilizzo pomeridiano a fini sociali;
- manutenzione e nuova realizzazione: quale priorità