



STATI GENERALI DELLA MOBILITA' NUOVA

Pesaro, 15 e 16 settembre 2017

Muovere le idee per muovere le persone. Pedoni, Pedali e Pendolari al centro delle politiche urbane e delle aree a bassa densità per la Mobilità Nuova

Documento elaborato dal Comitato Scientifico:

Anna Donati (presidente), Maria Berrini, Lorenzo Bertuccio, Carlo Carminucci,
Francesco Ferrante, Alessandro Meggiato

Il 15 e 16 settembre 2017 Pesaro ospita "Verso gli Stati Generali della **Mobilità Nuova**", evento organizzato da Rete Mobilità Nuova in collaborazione con il comune di Pesaro, la regione Marche e il patrocinio di ANCI. Gli Stati Generali della Mobilità Nuova sono promossi da numerose associazioni, istituti di ricerca, fondazioni ed esperti, per una concreta opportunità di discussione tecnica e politica sulle città e sul futuro della mobilità, e dei trasporti urbani e regionali nel nostro Paese, tra amministratori nazionali e locali, imprese, enti di ricerca, urbanisti, associazioni, organizzazioni di categoria, cittadini.

A Pesaro la riflessione e i contenuti si concentrano sulla riqualificazione dello spazio pubblico delle città, la mobilità di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, i servizi nelle aree a bassa densità, le innovazioni tecnologiche e la sharing mobility, la mobilità dolce per viaggiare nel paesaggio italiano. **L'obiettivo non è solo far crescere** la cultura della mobilità nuova ma ottenere soluzioni concrete e risorse per agire, a partire dalla necessaria approvazione del nuovo Codice della Strada, che da oltre due anni è fermo al Senato della Repubblica.

Si avverte la voglia di cambiamento anche in Italia, sia a causa di una crisi economica che ha ridotto la disponibilità economica delle persone e che induce risparmi anche di mobilità, che invoglia gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ma anche per la consapevolezza degli impatti ambientali negativi della **"dipendenza dall'automobile"**, dello stress dovuto al traffico, di



congestione e incidentalità e mortalità sulle nostre strade. In fondo l'automobile è una forma estesa di "privatizzazione" degli spazi pubblici nelle nostre città, centri storici, quartieri, aree metropolitane.

Comincia ad affacciarsi anche in Italia il concetto di *Living Street*, cioè pensare alla strada non solo come arteria per il traffico motorizzato ma ridisegnata come uno spazio condiviso e di relazione tra i diversi utenti, con i bambini, gli anziani, gli automobilisti, i ciclisti e i pedoni. Allo stesso modo nell'ultimo triennio in alcune **grandi città si è diffuso l'uso del car sharing** e del *bike sharing*, così come è cresciuto il *car pooling* per la condivisione di passaggi nelle relazioni e gli spostamenti tra le città, che indica un timido cambiamento di direzione: **dall'auto** di proprietà verso il **concetto d'uso** del veicolo condiviso.

Anche il **mondo dell'auto è investito da una forte innovazione**, verso il veicolo connesso che è ormai una realtà, con gli investimenti ingenti in corso per l'auto a guida autonoma, che potrebbe rivoluzionare il concetto d'uso e di proprietà, con la ricerca verso carburanti alternativi e veicoli elettrici capaci di ridurre le attuali emissioni inquinanti in atmosfera e i gas serra. In questo senso sono utili i risultati del tavolo di lavoro "Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile" coordinati dalla Presidenza del Consiglio nel 2016, con un processo ampio e partecipato di confronto serrato e rigoroso sull'inquadramento generale del problema mobilità sostenibile e un focus sul trasporto stradale. Emerge con chiarezza la distorsione e il peso ambientale negativo del sistema attuale e la necessità di azioni mirate e coordinate da una "cabina di regia" per indurre il cambiamento in senso sostenibile della mobilità.

Una rivoluzione **dell'automobile** che deve essere accompagnata con una strategia di riduzione dell'indice di motorizzazione, che tranne in qualche grande città, non dà segni di riduzione significativi nel nostro Paese. Perché la mobilità nuova ha soprattutto bisogno di meno auto in circolazione e sosta, mentre laddove la domanda di mobilità di passeggeri e merci non può essere assorbita in modo diverso si deve puntare con più decisione su veicoli elettrici e alimentati da fonti rinnovabili, da utilizzare in condivisione e magari in futuro a guida autonoma, per aumentare la sicurezza e liberare spazio pubblico urbano.

Ma deve anche essere sottolineato che dal 2014, **complice l'avvio del superamento della crisi**, il traffico motorizzato per merci e passeggeri ha ripreso a crescere in Italia e in



Europa, così come è risalita la vendita di automobili, da cui una crescita delle emissioni incluse le emissioni di gas serra nei trasporti, che rappresentano il 24% delle emissioni totali in Italia. Dopo anni di calo dovute alla crisi a partire dal 2010, i gas serra sono cresciuti nei trasporti di circa 1,6% nel 2014 in Italia e in Europa. Questo implica che è profondamente sbagliato **“adagiarsi” sulla crisi per rispettare gli** obiettivi del Protocollo di Kyoto e quelli ancora più stringenti dell’Accordo di Parigi del 2015, **ma che il rilancio dell’economia sostenibile e della occupazione, deve essere “disaccoppiata” dalla crescita del traffico motorizzato perché il** cambiamento e i benefici diventino stabili. Anche di questo si ragionerà a Pesaro, di come indurre un cambiamento strutturale **dall’attuale** contesto verso la mobilità nuova.

Questa voglia di cambiamento dovrebbe incoraggiare anche le Amministrazioni a fare di più e in modo innovativo per la mobilità nuova. Lo dimostra a Milano il successo di Area C, le migliaia di cittadini che utilizzano il *bike* e *car sharing* e **l’aumento dell’utilizzo della bicicletta** in molte città grandi e piccole, come a Bologna, Mestre, Pesaro e Bolzano, dove **in quest’ultima** ormai il 29% usa stabilmente la bici. Ne sono una conferma i nuovi 55 km di reti tramviarie realizzate negli ultimi anni in Italia, che hanno un grande successo di utenza, come a Firenze, Cagliari, Padova, Bergamo e Palermo. Le nuove aree pedonali come a Firenze nel centro storico e Napoli sul lungomare, vissuti da pedoni e ciclisti ogni giorno. Ma anche le nuove tecnologie per infomobilità e gestione del traffico come i sistemi di trasporto intelligenti di Torino. **O la recente istituzione a Palermo della Zona a traffico Limitato, l’espansione delle aree** pedonali a Cosenza, la discussione in corso sul progetto di lungomare liberato dalle auto a Rimini e Bari.

Per proseguire su questa strada servono idee, progetti, innovazioni, incentivi, risorse e norme per sostenere questa voglia di cambiamento, anche perché la **realtà dei numeri dell’attuale sistema di trasporti è estremamente squilibrata a favore dell’automobile**, e spesso le città sono lasciate sole a fronteggiare i problemi di mobilità dei cittadini. Non dimentichiamo che le risorse per il trasporto pubblico locale e regionale, come ci ricorda il Rapporto annuale Pendolaria di Legambiente, sono passate dai 6.1 miliardi del 2009 ai 4.8 del 2014, mentre cresce il numero dei pendolari e la voglia di spostamenti collettivi, non è stata rifinanziata la legge 211/92 per le reti tramviarie.



Qualche novità positiva è relativa al finanziamento deciso dal Governo per nuovi autobus e il fatto che il nuovo Piano Industriale di Ferrovie dello Stato 2017-2026 ha tra i suoi obiettivi prioritari la riqualificazione del **trasporto locale e l'acquisto di nuovi treni del trasporto regionale**, di cui una quota è già stata assegnata a seguito di gara. Il Piano Industriale punta inoltre a qualificare sempre più Fs come azienda di mobilità integrata, in grado di sviluppare **un'ampia rete** di accordi e collegamenti con gli operatori del settore nei servizi, nella logica, **nelle infrastrutture, nell'informazione.**

Ma va anche rammentato che diversi provvedimenti e misure a favore della mobilità nuova, richiedono un impegno limitato di risorse finanziarie, ma progetti coraggiosi e strategici, che possono essere messi in campo rapidamente dalle Amministrazioni Locali, Regionali e Nazionali.

Alcuni numeri sulla mobilità in Italia

Gli indicatori principali sulla mobilità dei cittadini in Italia disegnano un quadro di insieme ancora molto problematico. I segnali di cambiamento di rotta che erano stati positivamente evidenziati nel documento preparatorio alla seconda edizione degli Stati Generali della Mobilità Nuova (Bologna 2015) solo in parte si **sono consolidati nell'ultimo biennio, mentre nuove** preoccupanti criticità, nella prospettiva della sostenibilità dei trasporti, stanno emergendo. Va anche detto che i dati medi generali non rendono merito a situazioni locali e segmenti del mondo della mobilità nei quali si registrano invece dinamiche di segno positivo e in accelerazione verso modelli virtuosi di organizzazione del settore con **performance "di sostenibilità" adeguate.**

Il settore dei trasporti ha contribuito nel 2015 per il 24,1% alle emissioni totali di gas serra **in Italia: sono i dati del Rapporto ISPRA 2017 sull'inventario nazionale delle** emissioni dal 1990 al 2015.

Circa l'andamento dei gas serra nel periodo 1990-2015, il Rapporto evidenzia come nel 1990 le emissioni nei trasporti fossero pari a 100 milioni di tonnellate di CO2 equivalente per crescere



fino al 2005 con 126 mln/tonn e poi ricominciare a scendere fino alle 102 mln/tonn del 2013. Nel biennio successivo le emissioni nei trasporti sono tornate a tornare a crescere, seppure modestamente, attestandosi nel 2015 a 104 mln/tonn/anno. E' quindi evidente che il calo delle emissioni generate dai trasporti registrato dal 2005 al 2013 è stato prodotto dalla crisi economica più che da politiche strutturali di settore. Bisogna inoltre sottolineare che in Italia nel 1990 le emissioni complessive di CO2 erano pari a 520 milioni di tonnellate equivalenti (di cui 100 dovute al settore dei trasporti? e sono scese nel 2015 a 433 mln/tonn, di cui 104 correlate ai trasporti. Se ne deduce che altri settori hanno ridotto in modo significativo le emissioni come il settore energetico e industriale, mentre il settore dei trasporti è cresciuto del 3,2% rispetto al 1990, non rispettando quindi gli impegni del Protocollo di Kyoto.

A ciò va aggiunta la considerazione che dopo gli Accordi di Parigi del 2015 gli impegni per la riduzione di gas serra sono più stringenti al 2030 e al 2050 e questo deve indurre ad azioni molto più efficaci nel settore dei trasporti in Italia e coerenti con la strategia *Avoid, Shift e Improve* definita dalle politiche Europee.

Del resto in Italia **l'uso dell'automobile resta dominante**. Secondo le stime dell'Osservatorio "Aubimob" di Isfort gli italiani effettuano con le "quattro ruote" poco meno di 2 spostamenti su 3, coprono il 75% dei km complessivamente percorsi e trascorrono il 63% del tempo dedicato alla mobilità (in un giorno medio feriale). I diversi vettori del trasporto pubblico (bus, treno, metro, pullman ecc.) soddisfano poco più del 10% della domanda, la mobilità attiva (piedi, bicicletta) circa il 20% e la moto il restante 3%. Nel 2016 si è registrato un positivo andamento di tutti i modi di trasporto a minor impatto, con una crescita del "tasso di mobilità sostenibile" (piedi+bici+trasporto pubblico) di circa 3,5 punti percentuali. Tuttavia nello sguardo retrospettivo degli ultimi 15 anni il tasso di mobilità sostenibile a livello medio nazionale ha perso circa 6 punti, nonostante lo scatto del 2016.

I numeri sulle ripartizioni modali e le loro dinamiche tendono a differenziarsi tra i territori, soprattutto in riferimento al peso del trasporto pubblico; ad esempio nelle regioni del Nord-Ovest questo peso è doppio rispetto a quello registrato nelle regioni del Sud e delle Isole. E soprattutto emerge una differenza elevatissima nell'uso del trasporto pubblico tra le aree metropolitane, dove esso incide per circa il 30% degli spostamenti motorizzati, e i piccoli comuni dove intercetta meno del 3-4% della domanda.



Guardando ai dati di offerta, il panorama è dominato, simmetricamente a quanto visto dal lato della domanda, dalla **forte ripresa del mercato dell'automobile** ormai consolidata da quattro anni a questa parte. Le nuove immatricolazioni di autovetture torneranno **presumibilmente a toccare alla fine dell'anno in corso la soglia** dei 2 milioni (quasi 1,3 milioni nei primi 7 mesi del 2017 ovvero il +8,6% rispetto allo stesso periodo del 2016), riportandosi **ai livelli del 2010 (mentre resta lontano il record di 2,5 milioni registrato nel 2007)**. **L'industria italiana dell'auto sta** beneficiando di questo ciclo espansivo della domanda, tuttavia gli effetti paralleli sulla mobilità non sono altrettanto positivi perché il parco auto di nuova immatricolazione non sostituisce una pari quota di quello già circolante; il numero complessivo di autovetture in Italia è tornato infatti ad aumentare dal 2014, dopo il lievissimo decremento registrato nei due anni precedenti, sfiorando nel 2016 i 38 milioni di veicoli. Di conseguenza anche il tasso di motorizzazione è in aumento, attestato a 62,5 auto ogni 100 abitanti nel 2016 (era 60,8 nel 2013); come è noto si tratta del valore più alto in Europa dopo il piccolo Lussemburgo (ed è più alto di 15, di 12 e di 7 punti percentuali in raffronto rispettivamente a Regno Unito, Francia e Germania).

Il tasso di motorizzazione è anche tornato a crescere nel 2016 in tutte le principali 50 città italiane, con le eccezioni di Reggio Emilia dove si è registrata una lieve contrazione (-0,62%) e **di Roma dove l'indice è rimasto stabile**. Questa dinamica rappresenta **un'inversione di tendenza** rispetto a quanto successo **un po' ovunque nelle grandi città a partire dal 2010 con forti** decrementi delle prime iscrizioni di autovetture: ad esempio a Roma dalle 220mila immatricolazioni del 2010 si è scesi fino alle 73mila del 2014 per risalire a oltre 100mila nel 2016; a Milano dalle 77mila del 2010 alle 38mila del 2014 e alle 48mila del 2016).

Quanto al profilo «ecologico» del parco autovetture è migliorato negli ultimi anni: i veicoli più inquinanti (fino a Euro 3) rappresentavano **nel 2010 il 60,9% dell'intero parco** circolante, mentre nel 2016 il loro peso è sceso a poco più del 40%, una percentuale tuttavia **ancora molto alta**. **L'incremento di peso più rilevante si è registrato per lo standard Euro 5 (o superiore)** che passa in 5 anni dal 2,8% al 27,4% del totale. Il dato sulle alimentazioni indica **invece che solo poco più dell'8% del parco auto in Italia utilizza sistemi alternativi (GPL, metano, elettrico) ai fossili più inquinanti con una quota dell'elettrico (puro o ibrido)** misurabile in frazioni di punto percentuale. Anche grazie al sistema di incentivi esistente stanno tuttavia



aumentando le immatricolazioni con le alimentazioni alternative: nel 2015 sono state il 13% del totale.

Collegati ai dati sulla motorizzazione privata vanno sottolineati i segnali negativi **nell'ultimo triennio provenienti dal fronte della sicurezza stradale e dell'incidentalità**. I dati Istat-ACI evidenziano che nel 2016 si sono verificati in Italia 175.791 incidenti stradali con lesioni a persone che hanno provocato 3.283 vittime (morti entro il 30° giorno) e 249.175 feriti. Per la prima volta dal 2001 gli incidenti e i feriti nel 2016 sono aumentati rispetto **all'anno precedente**, ancorché in misura molto contenuta (rispettivamente +0,7% e +0,9%). Il numero dei morti si è invece ridotto del 4,2% rispetto al 2015, ma va ricordato che nel biennio precedente 2013-2014 si erano registrati dei lievi incrementi. Tra le vittime i ciclisti sono stati 275 (in forte aumento rispetto al 2015) e i pedoni 570 (in diminuzione sul 2015 ma in aumento rispetto al 2013). Infine bisogna ricordare che queste dinamiche altalenanti sulla **riduzione dell'incidentalità e delle vittime dei sinistri stanno decisamente allontanando l'Italia** dagli obiettivi di riduzione posti dall'Unione Europea (ad esempio nel 2016 i morti sono stati il 20,8% in più rispetto al target).

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale, il settore ha un peso significativo nel **sistema della mobilità nazionale e nell'economia del Paese**. Il giro d'affari complessivo annuo è di oltre 12 miliardi di euro con quasi 127mila addetti. La struttura industriale del settore si articola in oltre 1000 imprese di cui 117 sono partecipate dalle pubbliche amministrazioni (erano 160 nel 2010; ci sono stati importanti processi di fusione e integrazione negli ultimi cinque anni). Il parco mezzi è di circa 55.000 vettori, compresi gli **oltre 3.000 treni, e l'offerta complessiva nel 2015 è stata di quasi 2 miliardi di vetture*km** anno e oltre 275 milioni di treni*km (prodotti dall'operatore nazionale Trenitalia e da circa 25 aziende regionali in concessione).

I passeggeri complessivi del trasporto pubblico locale (gomma e ferro) sono oltre 13 milioni al giorno, di cui 3 milioni i pendolari del trasporto ferroviario regionale, un numero importante ma che non è cresciuto in modo significativo negli ultimi anni e soprattutto, come si è visto sopra, soddisfa una quota della domanda di mobilità ancora marginale. Le ragioni della debole penetrazione di mercato del trasporto pubblico sono di varia natura e rimandano a fattori



economici (ad esempio la diminuzione del prezzo medio dei carburanti nell'ultimo triennio), di organizzazione dei servizi (carenze nella pianificazione trasportistica e territoriale), di inadeguatezza qualitativa e quantitativa dell'offerta, di frammentazione e discontinuità delle politiche nazionali e territoriali a sostegno della mobilità sostenibile e così via.

Tra le carenze dell'offerta va rilevato il problema dell'**elevata anzianità del materiale** rotabile nel trasporto pubblico che genera cattiva qualità del servizio per il passeggero (bus e treni con bassi standard nel comfort di viaggio), impatti ambientali molto significativi e costi di gestione più alti per gli operatori. Nel 2015 l'**età media** degli autobus in Italia è stata di 11,4 anni (dopo anni di progressivo invecchiamento c'è un calo dell'età media del **6,8% rispetto all'anno prima**). Tuttavia il nostro parco mezzi resta il più anziano d'Europa (7 anni è la media UE) e un mezzo urbano su 4 appartiene a categorie pre EURO3, a causa dei mancati investimenti da parte delle aziende anche dovuti alla riduzione (e azzeramento in alcuni anni) dei contributi pubblici dedicati al rinnovo dei mezzi. Il confronto europeo è impietoso: l'età media degli autobus in Francia è di 7,8 anni, in Germania di 6,9, in Spagna di 8, nel Regno Unito di 7,6. E' anche importante sottolineare che la caduta degli investimenti nel rinnovo del parco autobus ha generato il tracollo dell'industria nazionale del settore: gli autobus costruiti in Italia per il trasporto locale e per finalità commerciali sono passati dal picco dei quasi 3500 nel 2005 a meno di 300 nel 2014 (-92%). Quanto al trasporto locale ferroviario la situazione dell'anzianità del materiale rotabile non è migliore; l'età media dei treni è di circa 17 anni con una punta superiore a 20 al Sud (fonte: Pendolaria di Legambiente 2016).

L'altra forte criticità riguarda il taglio dei fondi per il trasporto pubblico locale, in particolare tra il 2008 e il 2012 (quasi il 20% in meno), che ha prodotto diffuse riduzioni di offerta di servizi. In verità queste riduzioni, nel trasporto ferroviario come in quello su gomma, non sono state omogenee sul territorio nazionale, a fronte di scelte differenziate delle Regioni che sono competenti in materia; le punte più alte si sono registrate soprattutto al Sud accentuando così divari di offerta (e conseguentemente di domanda attratta) già piuttosto ampi. Come si vedrà in seguito, il riorientamento strategico verso la mobilità locale da parte del Governo, associato a una politica di rilancio degli investimenti per il trasporto pubblico locale, peraltro messa in campo anche dall'operatore ferroviario nazionale, dovrebbe creare le condizioni per un miglioramento a medio termine del quadro qui tratteggiato.



Passando alla mobilità ciclistica, il settore sta vivendo un fase di grande effervescenza e sviluppo che riverbera i suoi effetti innanzitutto sulla produzione industriale. Secondo le **recenti stime di Legambiente (L'A BI CI. 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia)** il pedale genera un fatturato di filiera di oltre 6 miliardi di euro annuo. La platea degli utenti si sta allargando, sia nel segmento (ancora minoritario) dei *frequent biker* (sono oltre 700.000 gli italiani che utilizzano la bici per i tragitti casa-lavoro), sia in quello degli occasionali. **L'utilizzazione della bicicletta è in verità molto disomogenea sul territorio, per questa ragione il "dato medio" nazionale - che secondo l'Osservatorio Audimob non mostra progressi significativi negli ultimi anni - non è particolarmente significativo.** A città come Bolzano, Pesaro, Ferrara, Treviso, Reggio Emilia e altre che superano largamente il 20% di quota modale complessiva della bici (e si avvicinano al 30% in alcuni casi), e a regioni come Trentino-Alto Adige, Veneto ed Emilia-Romagna che arrivano al 10% si affiancano molte realtà urbane (anche città metropolitane) e interi territori regionali soprattutto al Centro e al Sud dove la **medesima percentuale fatica a raggiungere l'1%.**

Va anche rilevato che l'offerta di infrastrutture per la ciclabilità è cresciuta molto negli ultimi anni (+50% di piste ciclabili nei capoluoghi tra il 2008 e il 2015) ma questo sforzo non ha attratto capillarmente nuovi ciclisti. E' evidente allora che una corretta pianificazione delle reti ciclabili, una maggiore qualità dell'infrastruttura e dei servizi annessi (infomobilità, noleggio ecc.), un lavoro specifico sulla sicurezza dei mezzi (ricoveri e parcheggi nei luoghi di lavoro e nelle scuole) e soprattutto dei ciclisti (moderazione della velocità dei veicoli a motore nelle aree urbane) sono tutte azioni necessarie per dare pieno sviluppo all'enorme potenziale della bicicletta quale mezzo quotidiano per soddisfare la domanda diffusa di mobilità dei cittadini sulla breve-media distanza, sistematica o occasionale che sia.

Uno sguardo infine alle innovazioni e alle nuove frontiere della mobilità, in particolare alla **crescita molto forte che c'è stata in Italia negli ultimi anni dei sistemi di sharing mobility.**

I modelli organizzativi della sharing mobility sono evoluti rapidamente proponendo soluzioni sempre più innovative e flessibili, quindi più appetibili per i potenziali utenti. Molti operatori privati, alcuni di grande dimensione tanti altri come start-up anche piccolissime,



sono entrati nel mercato presidiando singoli segmenti della filiera con servizi ad alta innovazione tecnologica o organizzativa. Il panorama dell'offerta soprattutto in alcune grandi aree urbane si è così arricchito di nuovi player e di nuovi servizi, rompendo il tradizionale monopolio del "solo" operatore pubblico nel "solo" settore del trasporto collettivo con autobus, tram e metro.

I numeri della penetrazione della sharing mobility cominciano a essere significativi, soprattutto in alcune città. In riferimento al car sharing, i dati dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility, promosso dal Ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione Sviluppo Sostenibile, raccontano di una realtà presente in una ventina di città (media e grande dimensione) che ha ampliato la disponibilità di vetture per i clienti fino a 5.400 veicoli e che ha raggiunto i 700.000 iscritti e 6.500.000 noleggi all'anno con 50.000.000 di chilometri percorsi (dati riferiti a fine 2015). La grandissima parte di questo mercato è in verità assorbito dal nuovo car sharing **c.d. "a flusso libero"** presente in Italia da meno di quattro anni nelle città di Milano e Roma, successivamente avviato a Torino, a Firenze e, più di recente, a Catania. Di fatto, a fine 2015 l'84% dei veicoli, il 91% degli iscritti e il 97% dei noleggi del car sharing erano appannaggio del modello a flusso libero. **In sostanza, oltre il 90% dell'attuale offerta dei servizi di car sharing in Italia, e del loro effettivo utilizzo, è assorbito da solo cinque città.**

Il bike sharing è invece territorialmente più diffuso poichè interessa in Italia circa 200 comuni anche di piccola dimensione. Ma di nuovo è nelle grandi aree urbane, e in parte nelle medie, che si concentra **gran parte dell'offerta** e della domanda dei servizi; sempre secondo i **dati dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility a fine 2015 il 47% di tutte le bici a noleggio sul territorio nazionale erano offerte nelle città con oltre 250.000 abitanti e un ulteriore 29% in quelle della fascia 60-250.000 abitanti.** Non si deve inoltre tacere il fatto che diverse esperienze di bike sharing soprattutto nei centri minori e nate sulla scorta di finanziamenti pubblici per lo start-up non hanno prodotto risultati significativi e, di fatto, anche a causa di mancanza di risorse non sono riuscite a entrare a regime.

Quanto al car pooling in Italia sono presenti diversi sistemi (extraurbano, urbano e per gli spostamenti casa-lavoro) e numerosi operatori. Non ci sono dati aggregati sul settore, **tuttavia una ricerca di TRASPOL sull'operatore dominante (BlaBlaCar) condotta nel 2015**



evidenza come il car pooling si configuri come una nuova forma di mobilità di lunga percorrenza: viaggi non urbani, in maggioranza occasionali, tra 100 e 300 km e con forte gravitazione verso i centri di media e grande dimensione da centri minori poco serviti dal trasporto pubblico o dove i collegamenti rapidi (Alta Velocità) possono risultare troppo costosi per alcune categorie di utenti (studenti ecc.). Le relazioni principali sono attorno alle grandi città, in particolare Milano (661 viaggi medi/giornalieri) e Roma (528).

Questi numeri sulla sharing mobility, soprattutto il loro addensamento territoriale (poli urbani maggiori), lasciano intendere che uno dei nodi principali delle innovazioni imprenditoriali, organizzative e tecnologiche del trasporto, di cui i servizi di mobilità condivisa rappresentano la punta più avanzata, vada ricercato proprio nella fortissima **concentrazione dell'offerta** nelle aree a domanda densa, **dove c'è un mercato più profittevole per potenziali investitori, mentre il resto dei territori fatica a fruirne in misura adeguata. E' necessario quindi riuscire a promuovere una diffusione più capillare dei nuovi servizi e della sharing mobility, a partire dai sistemi territoriali di area vasta.**

L'altra sfida per il futuro è quella di creare le condizioni per una crescente integrazione tra **tutti i servizi "per la mobilità sostenibile"**, tradizionali e nuovi, proposti da operatori pubblici e proposti da operatori privati, ad alta fruizione o di nicchia. **E' evidente che dove le politiche delle Amministrazioni accompagnano questi processi con adeguati processi di pianificazione e partecipazione, efficaci misure di regolazione dell'uso dello spazio pubblico e investimenti infrastrutturali dedicati, il modello dell'offerta multipla e integrata dei servizi di mobilità sostenibile rafforza l'efficacia delle singole componenti e diventa così virtuoso. E' questo certamente il caso di Milano dove politiche integrate, sviluppate da qualche anno e in modo coerente con l'elaborazione del PUMS, hanno puntato alla diversificazione dei servizi di mobilità sostenibile, all'utilizzo di misure disincentivanti (tra cui Area C, unico esempio italiano strutturato di road pricing) e a investimenti infrastrutturali. I risultati sono indubbiamente positivi: la quota modale dell'auto privata per gli spostamenti in città è sotto il 30% (al 58% per i movimenti di scambio tra Milano ed esterno), inoltre i milanesi che usano il car sharing almeno due volte al mese sono quasi 60.000 e altrettanti sono gli utilizzatori del bike sharing.**

Nel caso contrario, quando cioè le politiche di mobilità sostenibile messe in campo sono frammentate e tra loro scoordinate, il rischio concreto è che le tante soluzioni di mobilità



alternativa all'auto entrino tra loro in concorrenza e si "cannibalizzano" piuttosto che sottrarre congiuntamente mercato alla mobilità privata.

Temi e idee da affrontare per dare slancio alla Mobilità Nuova

Le proposte per una mobilità nuova sono rivolte a tutti i soggetti a ogni livello istituzionale, alle forze politiche in modo trasversale, ma anche alle imprese pubbliche e private. Non **sempre richiedono l'adozione di nuove norme** e comunque deve trattarsi di provvedimenti snelli e di semplice attuazione, capaci di essere aggiornati al mutare delle innovazioni, delle nuove idee e della domanda di mobilità. Va coinvolto il mondo della pianificazione e progettazione, che deve contribuire a promuovere e attuare soluzioni adeguate per la Mobilità Nuova.

In parte si tratta di azioni per una nuova cultura del viaggio, degli spostamenti, della città e della riqualificazione urbana, del buon vivere collettivo e della condivisione di spazi e servizi, anche in ottica Smart Cities. Quindi le idee e i progetti sono rivolte ai cittadini e cittadine, per riflettere sulle proprie scelte di mobilità, indurre consapevolezza e convenienza per la modifica dei comportamenti: sono i pedoni, i pedali e i pendolari della Mobilità Nuova. La comunicazione e la partecipazione alle scelte diventano quindi elementi essenziali per il successo della Mobilità Nuova, così come la formazione per Amministratori, progettisti, tecnici e decisori politici e istituzionali sulle buone pratiche e le esperienze più efficaci e consolidate nelle città.

Le idee e le soluzioni dovranno tener conto delle scarse risorse pubbliche disponibili, da destinare quindi con molto rigore ed efficienza verso le soluzioni più appropriate, sostenibili e senza monopoli, con regole aperte e trasparenti. E le strategie per la Mobilità Nuova possono trovare maggiore forza da una rigorosa azione di valutazione economica, ambientale e di misurazione e monitoraggio dei risultati.

Ecco i principali campi di azione su cui intervenire.



1) Il Piano Generale Trasporti e Logistica Sostenibile

Il PGTL vigente è del 2001 ma in realtà non è stato mai attuato e deve essere aggiornato con obiettivi precisi di riconversione verso la Mobilità Nuova. Una novità positiva è prevista dal nuovo Codice Appalti del 2016 (DLGS 50/2016 e sue modifiche) dove la programmazione delle infrastrutture viene demandata a due strumenti: il primo è il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che deve indicare le politiche, gli obiettivi e gli strumenti, che motivano la scelta delle opere, da aggiornare ogni tre anni. Si tratta di un richiamo e di un aggiornamento essenziale, ma questo strumento deve essere a oggi ancora elaborato, presentato e discusso.

Il secondo strumento è il Documento Pluriennale di programmazione (DPP) che deve integrare tutti i programmi esistenti nelle opere pubbliche - RFI, ANAS, Porti, Aeroporti, reti urbane, Concessionarie Autostradali - che deve essere coerente con il PGTL e che in prima istanza doveva essere presentato entro aprile 2017.

In attesa di questi strumenti strategici di decisione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha presentato nel 2016 e nel 2017 l'Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economica del Governo. Nel secondo capitolo del Documento 2016 vengono indicati quattro obiettivi prioritari della strategia per le infrastrutture e di trasporti, di cui due riguardano la "Qualità della vita e competitività delle aree urbane" e la "Mobilità sostenibile e sicura", con una precisa attenzione alla mobilità urbana, alla sostenibilità e alla sicurezza stradale.

Viene inoltre indicato - in modo significativo e opportuno - per le aree urbane e metropolitane un target di mobilità sostenibile entro il 2030: la ripartizione modale della mobilità urbana dovrà raggiungere il 40% di trasporto pubblico, il 10% di mobilità ciclopedonale e si dovrà incrementare con un + 20% i km di tram/metro per abitante. Obiettivi davvero sfidanti e necessari per garantire accessibilità, vivibilità nelle città, riduzione dei gas serra e delle emissioni inquinanti, che qualificano in senso innovativo la strategia del Ministro Delrio sulla mobilità urbana.

Le linee d'azione puntano all'integrazione modale, alla cura del ferro, allo sviluppo urbano sostenibile, alla crescita della portualità e della logistica, al riequilibrio modale, favorire l'uso



degli ITS, a incrementare la manutenzione delle reti e la valorizzazione del patrimonio esistente, il potenziamento tecnologico delle infrastrutture.

Ma a oggi lo strumento del PGTL è sulla carta **e l'aggiornamento resta da fare**. Serve un Piano dotato di obiettivi stringenti di riduzione delle emissioni inquinanti, dei gas serra, del **rumore, del consumo di suolo e per l'efficienza nell'uso delle** risorse pubbliche finanziarie e ambientali. Un Piano che indichi come priorità la riduzione del traffico superfluo, la sicurezza stradale, accessibilità per tutti e coesione sociale, la tutela della salute. Servono strumenti efficienti per consentire il governo della mobilità di merci e passeggeri, con target di miglioramento precisi e progressivi di mobilità sostenibile mirati alle diverse realtà urbane e territoriali e alle diverse modalità di trasporto (piedi, bicicletta, TPL, auto condivisa, auto privata, intermodalità), che poi dovranno essere assunti dai Piani di mobilità (PRIT, PUMS, PGTU) come riferimento da declinare nei contesti locali. **L'obiettivo deve essere quello di** abbassare in modo significativo gli spostamenti motorizzati individuali con mezzi privati nelle città e aree metropolitane. Andranno fissati target mirati per tutti i Comuni capoluogo delle città metropolitane, per quelli capoluogo di Provincia e per quelli con più di 50.000 abitanti, che entro due anni - in coerenza con quanto stabilito dal Disegno di Legge proposto al Parlamento dalla Rete per la Mobilità Nuova - non dovranno superare il 50% degli spostamenti motorizzati privati.

Negli anni successivi e in modo progressivo, con un cronoprogramma ben definito, i comuni saranno vincolati al raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti che veda la domanda di mobilità soddisfatta per due/terzi dal trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità, *car sharing, bike sharing, car pooling*, e solo per un terzo dai mezzi privati motorizzati.

Va adottata una valutazione condivisa dei costi esterni, capace di orientare le scelte sulla destinazione delle risorse pubbliche e private, nel sistema di incentivi e degli investimenti in infrastrutture e servizi per la mobilità. Va garantita una efficace integrazione tra politiche dei trasporti, politiche urbane e pianificazione **urbanistica e territoriale, che l'attuale sistema di** regole separa e non consente strumenti integrati di decisione e attuazione delle misure.

2) I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile



I Piani Urbani per la Mobilità, previsti dalla legge 340/2000 non hanno mai trovato **un'estesa attuazione**, lo testimonia l'esiguo numero di 47 Comuni ad averne approvato uno tra il 2001 e il 2015 (dati dell'Osservatorio Nazionale sui PUMS). Sono invece 9 i PUMS adottati tra il 2011 e i primi sei mesi di quest'anno, 8 quelli approvati (tra il 2014 e i primi 6 mesi del 2017) e già oltre 50 i Comuni che ne hanno avviato la fase di redazione. Sono di fatto i Comuni che hanno colto l'opportunità di redigere un PUMS, aggiornando gli strumenti già in vigore, nonostante le politiche nazionali non abbiano ancora pienamente sviluppato un sistema di supporto, di incentivi e di obblighi necessario per accelerare il processo. La cornice di riferimento nazionale per le amministrazioni locali deve tenere conto dei fenomeni di area vasta e delle nuove Città Metropolitane ed essere coerente con le Linee guida approvate dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea (SUMP). Nelle prossime settimane sarà completato il percorso di approvazione delle Linee Guida nazionali sui PUMS la cui redazione è stata assegnata al MIT dal comma 7 dell'art. 3 del D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016. Sono certamente positivi i segnali lanciati con i finanziamenti PON e POR e con quelli del MATTM, che introducono premialità per i comuni dotati di PUMS. Ma ancora non è sufficiente.

Servono ancora politiche nazionali che sostengano lo sviluppo dei PUMS, considerato che la loro redazione è un requisito essenziale per poter accedere a finanziamenti europei e nazionali, a garanzia di investimenti coerenti con il complesso delle politiche di mobilità sostenibili adottate. I PUMS servono infatti per adottare chiari obiettivi di sostenibilità, e definire attraverso processi realmente partecipati, soluzioni coerenti di integrazione tra servizi, infrastrutture e pianificazione urbana. Piani che promuovano lo sviluppo della Mobilità Nuova e della logistica urbana delle merci, la riorganizzazione dei servizi TPL con aggregazioni, fusioni e concorrenza nei servizi, l'utilizzo di incentivi e l'attenzione ai nodi di **scambio per l'intermodalità**. Il PUMS deve inoltre svilupparsi sulla base di coerenti valutazioni costi benefici che integrino la dimensione ambientale e - come stabilito dalla VAS - devono prevedere un sistema di misurazione e monitoraggio della Mobilità Nuova. Le strategie definite dai PUMS possono inoltre trovare forza per l'attuazione attraverso sistemi premianti dei comportamenti virtuosi dei singoli cittadini. I PUMS dovranno essere orientati nelle realtà urbane e territoriali ai target di miglioramento della Mobilità Nuova, che dovranno raggiungere in modo progressivo i due/terzi degli spostamenti (TPL, pedonalità,



ciclabilità, servizi in sharing e car pooling), e di riduzione del traffico motorizzato privato, previsti dal PGTL nazionale.

3) "Città 30", sicurezza stradale e Riforma del Codice della Strada

E' essenziale per Rete Mobilità Nuova che - dopo il lungo e positivo lavoro con l'approvazione alla Camera dei Deputati della Legge Delega di riforma del Codice della Strada - il testo adesso superi tutti gli ostacoli e veti e venga approvato anche al Senato, data oramai la conclusione della Legislatura. Ricordiamo che il testo era stato approvato alla Camera a ottobre 2014, sono quindi passati oltre due anni e mezzo e ancora la Commissione Trasporti del Senato non ha fatto passi in avanti, anche a causa di un pesante (e pretestuoso) parere negativo su diversi punti della commissione Bilancio. Chiediamo che anche il MIT e il Ministro Delrio si facciano parte **attiva nella soluzione delle questioni aperte, per sbloccare l'iter e non disperdere il lavoro** di questa legislatura di riforma del nuovo Codice della Strada.

Rete Mobilità Nuova **chiede l'approvazione di una** riforma che metta al centro gli utenti deboli e la mobilità attiva, la sicurezza stradale, gli interventi di moderazione del traffico, rafforzando gli strumenti di controllo telematico e in remoto degli abusi sulla strada. Che faciliti un controllo efficace e sistematico dei comportamenti dei veicoli (auto e moto) basato su nuove tecnologie ITS - di accesso nelle aree centrali, della circolazione e per il controllo della sosta abusiva delle auto - il cui governo è un elemento essenziale per promuovere la Mobilità Nuova - per realizzare piste ciclabili, aree pedonali e corsie riservate per velocizzare il Trasporto Pubblico. La nuova normativa deve porre al centro la mobilità urbana, in particolare **valorizzando la mobilità alternativa all'automobile**, garantendo le necessarie condizioni di sicurezza e di qualità dello spazio alle componenti non motorizzate, ciclisti e pedoni. In questo ambito è fondamentale ridefinire nuovi limiti di velocità in ambito urbano, **con l'introduzione del** limite generalizzato dei 30 km/h nelle città italiane, che diventi la **norma e non l'eccezione**, superando il concetto di Zona 30 e puntando su Città 30.

Va inoltre **sostenuta l'introduzione del** controllo della velocità automatica delle auto con il sistema ISA (Intelligent Speed Adaptation), una tecnologia già oggi disponibile. E vanno introdotte nuove regole efficaci per attuare in ambito urbano le innovazioni come per esempio



gli stalli di sosta su strada per il car sharing, o quelli utili per la Logistica Merci Urbana Sostenibile. Per migliorare la sicurezza sulle strade vanno raccolti e sistematizzati i dati degli spostamenti, la loro composizione modale e **i dati sull'incidentalità stradale** su scala locale. Vanno rese obbligatorie le analisi di rischio che permettono di individuare le **priorità e l'urgenza degli interventi** di mitigazione e messa in sicurezza attraverso strumenti quali i Piani della Sicurezza locale e le VISS (Valutazioni Impatto Sicurezza Stradale). Infine bisogna puntare sulla sicurezza stradale in ambito lavorativo, sia in fase di valutazione dei rischi che di certificazione ISO 39001.

4) Condividere lo Spazio Pubblico stradale e renderlo accessibile

Un obiettivo fondamentale per la Mobilità Nuova è liberare lo spazio stradale dalla "dittatura" dell'automobile e restituirlo a tutti gli utenti, il pedone, il ciclista, l'automobilista, il motociclista. Ma un'attenzione centrale va data ai bambini, agli anziani e alle persone diversamente abili, che lo devono poter utilizzare in modo condiviso, sicuro, piacevole e accessibile. Quindi la *Città 30* (dove la moderazione della velocità del traffico veicolare diventa una regola diffusa, o almeno vincolante per tutte le aree sensibili) è una condizione **essenziale per raggiungere questo obiettivo, insieme all'aumento significativo di spazi e percorsi pedonali, di strade e corsie ciclabili, e all'abbattimento delle barriere architettoniche.** In questo quadro la tariffazione della sosta dei veicoli privati su strada è una leva essenziale per governare la domanda e l'utilizzo degli spazi pubblici. Una componente rilevante del Piano Urbano del Traffico devono essere l'accessibilità e la sicurezza, a partire da programmi per la **Mobilità per l'infanzia e l'adolescenza**, con interventi mirati (Scuole car free) di riqualificazione degli spazi di accesso e sosta adiacenti le scuole, limitazioni ulteriori della velocità dei veicoli "a passo d'uomo", con percorsi dedicati, segnalati e sicuri per la mobilità autonoma dei bambini e ragazzi/e verso la scuola e gli spazi sportivi. E' importante moltiplicare e diffondere la sperimentazione di *living street* e zone 30, con interventi a basso costo di moderazione del traffico, per "fare toccare con mano" ai cittadini (ma anche agli operatori economici) i vantaggi della velocità ridotta, della migliore vivibilità e sicurezza sulla strada. Una componente essenziale per queste sperimentazioni sono i processi di partecipazione, che devono coinvolgere i cittadini in tutte le fasi di ideazione, progettazione e attuazione dei provvedimenti, per aumentare consapevolezza, condivisione e consenso sulle misure di moderazione del traffico e restituzione dello spazio stradale. La



restituzione mirata di aree da sottrarre alle strade o al degrado e il loro ridisegno a favore della **qualità urbana e della mobilità "attiva" delle persone, rafforza infatti il successo** e il gradimento anche delle altre politiche di governo del traffico. Queste sperimentazioni dovranno coinvolgere tutti i punti più critici per la vivibilità, a partire dalle periferie più degradate e bisognose di socialità e spazi collettivi. Tra gli interventi utili a riqualificare e condividere gli spazi pubblici vi sono le misure per il trasporto delle merci urbano, per renderlo efficiente, sostenibile, risparmiando traffico e occupazione di spazi di sosta. E anche la qualità della progettazione di reti e servizi di mobilità, attenta al loro inserimento nel paesaggio urbano può contribuire alla rigenerazione urbana. Servono quindi approcci e cultura progettuale radicalmente nuovi, e regole (Codice della Strada, Regolamenti Edilizi e dei Lavori pubblici) che favoriscano questa rigenerazione.

5) Il sostegno alla Mobilità Ciclistica

La norma vigente 366/98 ha esigenza di essere aggiornata e riscritta, finanziata in modo stabile, di adeguare il Codice della Strada e di essere inquadrata in un contesto più vasto di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi, che deve riguardare impegni a ogni livello locale, regionale e nazionale. Per queste ragioni è in discussione alla Commissione Trasporti della Camera la legge di riforma della mobilità ciclistica - partita dal Pdl di riforma a prima firma Decaro, a cui sono state abbinati altri testi utili presentati da deputati/e - che avuto un positivo e trasversale confronto in Commissione, ma che poi è stata fermata da un parere negativo della Commissione Bilancio **nell'Aula della Camera a novembre 2016**. Negli ultimi mesi il confronto è ripartito in Commissione, il testo è stato modificato nelle parti relative al finanziamento e per il resto è rimasto sostanzialmente simile alla prima versione.

Il testo prevede Piani Regionali della mobilità ciclistica e Biciplan di ambito comunale, metropolitano e provinciale; nuove regole di progettazione delle strade, che includano reti cicloviarie; sostegno, disegno e attuazione della Rete Nazionale di Percorribilità Ciclistica (RNPC) sulla base del lavoro già in essere della rete di ciclovie Bicalitalia, per muoversi nel tempo libero e per il turismo in bicicletta; riscrittura delle regole per consentire il doppio senso di marcia ai ciclisti anche di senso opposto a quello di marcia, nelle Zone 30 e nelle Zone a Traffico Limitato; promozione **dell'intermodalità treno/tram/metro** più



bici, con agevolazioni tariffarie e posteggi custoditi e non per le biciclette nelle stazioni ferroviarie, delle metropolitane e nelle fermate delle reti tramviarie.

Adesso c'è una concreta possibilità che a settembre 2017 il testo torni in Aula alla Camera per la sua approvazione, per poi andare al Senato, avviare la discussione e per la sua approvazione. Inutile nascondere che i tempi sono davvero molto stretti dati i pochi mesi residui **alla fine della legislatura, ma se c'è la volontà politica di concludere e approvare il testo, c'è ancora spazio per farcela: questo è quello che invoca Rete Mobilità Nuova.** La positiva novità sulla mobilità ciclista è arrivata con le due ultime leggi di Stabilità 2016 e 2017. Il piano nazionale per le ciclovie turistiche è stato finanziato con la Legge di Stabilità 2016, che ha destinato 91 milioni di euro alla progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, alla progettazione e realizzazione di ciclostazioni e interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina. La Legge di Bilancio 2017 ha dato nuova linfa al piano nazionale per le ciclovie turistiche stanziando 13 milioni di euro per il 2017, 30 milioni di euro per il 2018 e 40 milioni di euro all'anno tra il 2019 e il 2024. Si tratta quindi un complesso di risorse per la ciclabilità pari a 374 milioni di euro per i prossimi 9 anni.

Va infine ricordato **che anche l'Allegato Infrastrutture 2017 del MIT sugli investimenti da realizzare,** ha inserito la rete Bicalitalia tra quelle nazionali di riferimento, e come ultima tabella in Appendice 2 sono inserite le ciclovie nazionali con la lista dei cinque percorsi confermati già in progettazione - VenTo, Ciclovia del Sole, Ciclovia del Garda, Acquedotto Pugliese e Grab - a cui si aggiungono cinque nuove reti da progettare (Ciclovia Sarda, Magna Grecia, Tirrenica, Adriatica e Trieste Venezia). Si tratta senza dubbio di una positiva novità, che ora richiede energie e impegni concreti per far diventare queste infrastrutture una realtà del nostro paese.

In particolar modo, per quello che riguarda il GRAB capitolino, la realizzazione **dell'infrastruttura con precisi e adeguati standard qualitativi potrà far conseguire risultati concreti anche sul fronte della mobilità urbana, della sicurezza e dell'accessibilità.** E' più in generale tutti i progetti di ciclovie nazionali dovranno integrarsi con le reti cicloviarie regionali, locali e urbane, per favorire un uso efficiente delle risorse, delle reti e **migliorare l'accessibilità** verso città, borghi e paesi.



6) Il Mobility Manager di nuova generazione

Nonostante le istanze emerse nelle ultime conferenze sul mobility management e la mobilità sostenibile e la risoluzione del precedente appuntamento di Mobilità Nuova a Bologna nel 2015, non si segnala ancora alcuna novità **in merito all'aggiornamento del Decreto Ronchi del 1998**, che pure avrebbe bisogno di essere aggiornato e adeguato alle nuove esigenze e alle più recenti esperienze e opportunità. Vale la pena ricordare, ad esempio, che la Presidenza del Consiglio dei **Ministri ha nelle scorse settimane emanato le linee guida per l'attuazione delle disposizioni sul lavoro agile, o *smart working***, contenute nella legge n° 124 del 7 agosto 2015.

A quasi 20 anni dal Decreto è quanto mai atteso un intervento che consenta finalmente una crescita del ruolo professionale del Mobility Manager, anche attraverso il riconoscimento **dei benefici di sostenibilità raggiunti dalle aziende e l'adozione di efficaci sistemi di misurazione per l'introduzione di premi e incentivi, resi oggi disponibili dalle nuove tecnologie e dalle sempre più diffuse applicazioni**. Occorre estendere le azioni di mobilità sostenibile fuori **dell'ambito aziendale**, attraverso la formazione scolastica con l'uso delle nuove tecnologie e l'inserimento strutturale del mobility management scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 221 del 28 dicembre 2015 nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa delle scuole, superando così il carattere episodico delle iniziative e facendo sì che negli anni a venire il tema della mobilità sostenibile non sia più legato a singoli progetti, ma assuma valenza di attività strutturale per il cambiamento culturale e la crescita di generazioni più responsabili e consapevoli, coinvolgendo e stimolando gli alunni, gli studenti e le famiglie anche, ma non solo, organizzando gli spostamenti con servizi di Pedibus e Bicibus.

A distanza di quasi due anni dalla Legge 221 il Paese è ancora in attesa dell'adozione da parte del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca delle linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado della citata figura del mobility manager scolastico a conferma di una ancora scarsa attenzione verso l'aspetto culturale della mobilità e della necessità di una politica di sostegno alle azioni di comunicazione per la **mobilità sostenibile e di una "cabina di regia" a livello nazionale** in grado di governare le molteplici iniziative e favorire la diffusione delle buone pratiche.



7) Il trasporto pubblico locale e ferroviario

Nell'ultimo biennio sono stati fatti alcuni oggettivi passi in avanti nel rafforzamento delle politiche di sostegno al trasporto pubblico locale e ferroviario, seppure (come sempre!) la strada da percorrere sia ancora molto lunga.

In primo luogo, va segnalato che **l'Allegato Infrastrutture al DEF 2016 per la prima volta si muove esplicitamente in un'ottica di maggiore equilibrio delle strategie di investimento infrastrutturale**, restituendo centralità agli obiettivi di qualità della vita, sicurezza e competitività delle aree urbane, nonché di sviluppo della mobilità sostenibile: un **indubbio radicale cambio di indirizzo rispetto ai vecchi schemi più o meno "figli" dell'impostazione della ormai superata Legge "Obiettivo"**. Nell'Allegato si rilanciano le azioni a favore del trasporto ferroviario urbano (la c.d. "cura del ferro") come linea qualificante della Strategia di sviluppo urbano sostenibile e più in generale tutte le azioni volte a migliorare **l'accessibilità alle reti e l'integrazione modale**. E si indicano inoltre precisi target quantitativi da raggiungere al 2030 sia di ripartizione modale della mobilità (40% trasporto pubblico, 10% mobilità ciclo-pedonale), sia di sviluppo della rete ferroviaria urbana (+20% di km tram e metro per abitante). **L'idea del target di quota modale sostenibile per le città, da applicare con le dovute flessibilità in contesti con situazioni di partenza molto diverse tra di loro, è un punto consolidato nell'agenda di proposte di Rete Mobilità Nuova.**

E' semmai da evidenziare la perdurante assenza di una politica di investimento nel trasporto rapido ad alta capacità a favore dei centri di media e piccolo-media dimensione, **dove peraltro l'uso del trasporto pubblico è di norma molto basso, incentivando** soluzioni da adattare agli effettivi flussi di domanda dei diversi contesti urbani (tram, filobus, BRT, people mover ecc.). Su questo punto la nuova strategia infrastrutturale del Governo mantiene di fatto lo squilibrio di attenzione a favore delle grandi aree metropolitane.

Dai principi strategici alle risorse concrete, il segnale più forte per il settore riguarda le risorse stanziare in Legge di Bilancio 2017 per il rinnovo del parco autobus dedicato al trasporto pubblico locale e regionale. Lo stanziamento complessivo è pari a 3,7 miliardi di euro, in un orizzonte temporale di lungo periodo, fino al 2033. Sono previsti anche incentivi per **favorire l'acquisto di bus ad alimentazione alternativi e per i sistemi ITS. Grazie a queste**



risorse, ovviamente da confermare pro-quota annualmente nelle future leggi di bilancio, gli investimenti per il rinnovo del parco autobus potranno essere rilanciati in modo tangibile anche se in misura ancora non sufficiente. Infatti, in base alle valutazioni di scenario elaborate da ASSTRA e CDP con un cofinanziamento aziendale al 50% questo plafond consentirà di **abbassare l'età media degli autobus a 10,2 anni nel 2033, un valore ancora lontano dalla** (attuale!) media dei principali Paesi europei (7 anni) per raggiungere la quale sarebbe necessario **uno stanziamento aggiuntivo annuo di 100 milioni fino al 2033. E' poi da ricordare che i finanziamenti potranno essere attivati solo dopo l'approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, Piano che avrebbe dovuto vedere la luce entro giugno 2017 ma di cui ad oggi non si hanno notizie.**

Un ulteriore positivo segnale per il settore del trasporto pubblico sul fronte delle risorse riguarda la norma inserita nel decreto 50/2017 (c.d. "manovrina") che stabilizza le risorse del Fondo Nazionale Trasporti, il cui ammontare è di circa 5 miliardi di euro, sganciandole dall'andamento dell'accisa sui carburanti. **Enti locali e Aziende potranno così operare in un regime di maggiori certezze finanziarie.** Nel decreto 50/2017 sono stati recuperati anche altri capitoli del pacchetto di interventi a sostegno del Tpl già contenuti nel decreto Madia sui servizi pubblica locali (poi bloccato dalla pronuncia negativa della Corte Costituzionale): in particolare le **misure per la lotta all'evasione tariffaria, gli** indirizzi per la definizione dei bacini e dei lotti di gara, la modifica dei criteri di riparto del Fondi nazionale e i costi standard. Proprio quello dei costi standard per il trasporto pubblico locale è un capitolo che si auspica possa chiudersi al più presto, dopo ormai quasi quattro anni dalla norma che ne prevedeva la definizione. **L'adozione del sistema dei costi standard dovrebbe assicurare una spinta sia all'efficientamento del settore (superamento della spesa storica nell'assegnazione delle risorse) sia al rilancio degli investimenti (rinnovo materiale rotabile) con flussi duraturi nel tempo, poiché il costo standard contiene la componente relativa agli ammortamenti.**

Per ciò che riguarda la parte ferroviaria, **si è ugualmente registrato nell'ultimo** scorcio una ripresa degli investimenti, in particolare di Trenitalia, per il rinnovo della flotta dei treni regionali. I nuovi contratti di servizio pluriennali stipulati, o in fase di stipula, con le Regioni prevedono infatti investimenti significativi su questo fronte, facendo leva su risorse regionali e risorse proprie dell'azienda, **nell'ordine di 4 miliardi di euro per i prossimi anni che**



consentiranno l'acquisto di 450 nuovi treni regionali (300 ad alta capacità e 150 a media) a cui si aggiungono 50 diesel.

A settembre 2016 è stato approvato il nuovo Piano Industriale di FS (2017-2026) che prevede obiettivi rilevanti di sviluppo di **un'offerta di mobilità integrata centrata sull'asse ferroviario** ma connettendo le diverse modalità di trasporto e integrando le reti lunghe con le reti locali. Il Piano prevede in 10 anni investimenti per 94 miliardi di euro (un quarto in autofinanziamento), di cui 73 per le infrastrutture, 14 per il materiale rotabile (treni regionali e treni di lunga percorrenza) e 7 per lo sviluppo tecnologico e la sicurezza. Lo sviluppo del trasporto pubblico locale rappresenta uno degli obiettivi più ambiziosi del Piano. **L'azienda punta ad allargare la propria quota di mercato dall'attuale 6% al 25% nel 2026, potenziando sia i servizi ferroviari che quelli su gomma (Busitalia prevede l'acquisto di 3000 nuovi autobus).**

Il trasporto pubblico raccoglie dunque segnali di rinnovata attenzione dalle politiche regionali e **nazionali. E' necessario tuttavia** completare alcuni percorsi avviati in particolare per la stabilizzazione del quadro normativo e regolatorio affrontando con decisione o portando a termine alcuni temi da tempo in agenda (costi standard, evasione tariffaria, utilizzo di nuove formule di affidamento del servizio *in house* o con gare che ottimizzino qualità ed efficienza), indispensabili per rafforzare il profilo industriale del settore e per sostenere i processi di efficientamento aziendale. **E' poi necessario** irrobustire i livelli di pianificazione dei servizi, in stretta connessione con la pianificazione integrata della mobilità urbana e locale (PUMS, Piani dei trasporti ecc.), spingendo in particolare sulle opportunità offerte **dall'integrazione modale e con i nuovi servizi emergenti alternativi all'uso dell'auto privata, nonché dal volano dell'innovazione tecnologica, digitale e organizzativa.**

Se la direzione di marcia per le politiche di settore è quella giusta, tuttavia non si deve nascondere che le performance del trasporto pubblico lette dal lato dei bisogni di mobilità dei cittadini sono ancora deludenti, come si è visto in precedenza, al netto di casi virtuosi nei territori e tra gli operatori: quota molto bassa di copertura complessiva della domanda, marginalità assoluta nelle aree del Paese a bassa densità (piccoli centri, periferie, aree interne), **larga insoddisfazione per la qualità dei servizi soprattutto da parte dei pendolari. C'è**



bisogno quindi di una iniezione più massiccia di trasporto pubblico nel Paese, sia ferroviario che su gomma.

La constatazione di questa **forbice tra gli sforzi delle politiche e l'inadeguatezza dei risultati**, riapre il delicato tema delle risorse pubbliche a sostegno del settore. Da un lato, si è visto, si aprono prospettive per le infrastrutture dedicate alla mobilità urbana e locale (in attesa di fatti concreti...) e per il rinnovo di treni e di bus; dall'altro lato resta l'esigenza di recuperare **risorse a regime per potenziare/riqualificare l'offerta dei servizi nelle situazioni più critiche** - si pensa soprattutto al mondo dei pendolari, alle aree più colpite dai recenti tagli, ai territori a bassa densità - e per sostenere in modo innovativo la domanda, nella forme **ad esempio, già sperimentate in passato, di "buoni mobilità" o di deduzioni fiscali a favore della famiglie per le spese dedicate ai trasporti (alternativi ai mezzi privati motorizzati).**

Infine, è indispensabile che anche il mondo degli operatori del trasporto pubblico faccia appieno la sua parte, accelerando nei processi di modernizzazione e riorganizzazione industriale (in parte) avviati e accompagnando i percorsi di integrazione con le tante e nuove componenti della mobilità sostenibile di cui si è già detto molto: la sharing mobility, la **digitalizzazione, l'informazione, i nuovi servizi/modelli di offerta e le nuove nicchie di domanda, le filiere dell'elettrico e così via. Percorsi** che certo le politiche di settore alle diverse scale territoriali devono innanzitutto promuovere, ma che a loro volta gli operatori devono sollecitare e sostenere in modo concreto.

8) Mobilità Dolce: rete dei cammini, *greenways*, ciclovie e ferrovie turistiche

Anche in Italia negli ultimi anni **c'è stata una** crescente diffusione e attenzione alla mobilità dolce. Sono aumentati quelli che camminano, pedalano in bicicletta e preferiscono le ferrovie turistiche per muoversi nel paesaggio e nella natura italiana. La cultura della mobilità dolce è impostata sulla condivisione dello spazio pubblico, integrazione e il rispetto tra **i diversi utenti della strada e ha come effetto la tutela dell'ambiente e del territorio.** Si sta **affermando l'idea che il viaggio sia un'esperienza da vivere, non solo uno spostamento per arrivare a destinazione, ma un modo di godersi il tempo libero, la bellezza dei piccoli borghi, il buon cibo a chilometro zero, per incontrare la vitalità delle comunità locali, per apprezzare il**



silenzio e l'aria pulita, per curare il proprio corpo e il proprio benessere, per dare valore al tempo.

La rete sul territorio per la mobilità dolce consente e promuove il piacere del viaggio a bassa velocità e la mobilità attiva, integrando percorsi ciclabili, reti di cammini, *greenways*, ferrovie turistiche, linee ferroviarie locali, riutilizzando e qualificando il patrimonio esistente, con una visione intermodale e integrata con i servizi e luoghi di scambio del trasporto collettivo delle città e dei paesi italiani. Questi percorsi di mobilità dolce attraversano in genere aree **interne a bassa densità e costituiscono un volano anche per il turismo, l'accoglienza, l'artigianato, i beni storici** e i piccoli borghi italiani, la natura ed i parchi. La mobilità dolce diviene così anche una opportunità di crescita intelligente, un modo concreto per evitare **l'abbandono dei territori** e contrastare - anche grazie alla manutenzione delle reti, delle strade bianche, delle strade a basso traffico e delle ferrovie, delle alzaie e dei canali - il dissesto idrogeologico del paese.

Lungo le reti stradali e ferroviarie, le alzaie e i canali, vi sono interessanti manufatti pubblici e privati legati alle infrastrutture che possono essere recuperati per le attività di promozione e di accoglienza della mobilità dolce, con la fornitura di servizi, di trasporto bici, assistenza e ciclofficine, con la vendita delle eccellenze del territorio, con guide turistiche e guide ambientali escursionistiche. Stanno nascendo economie locali legate alla mobilità dolce che hanno bisogno di promozione e di sostegno. Nei parchi, nelle aree protette e nelle oasi, la mobilità dolce è un modo rispettoso per vivere nella natura godendo del silenzio e dei ritmi lenti.

La sensibilità, i progetti e le risorse relative allo sviluppo di reti destinate alla mobilità dolce stanno crescendo anche nelle Regioni, rappresentando una interlocuzione essenziale per la crescita delle reti e dei servizi. Anche Fondazione FS e il Gruppo Ferrovie dello Stato, così come le Aziende Ferroviarie regionali (associate ad ASSTRA) stanno investendo e puntando al ripristino e uso di ferrovie locali su cui effettuare treni storici e nuovi servizi turistici. La stessa RFI - Rete Ferroviaria Italiana - ha presentato nel 2016 un Atlante delle ferrovie dismesse, che **evidenzia l'enorme patrimonio pubblico** che merita di essere tutelato e utilizzato per la mobilità dolce.



Anche il Parlamento ragiona su queste novità con la discussione sui due provvedimenti per la mobilità dolce e la mobilità ciclistica, che però sembrano entrambi in difficoltà rispetto alla loro concreta approvazione, data anche la conclusione tra pochi mesi della legislatura. Un grande risultato è stato ottenuto invece per sviluppo delle Ferrovie Turistiche il 2 agosto 2017, **con la recente approvazione all'unanimità della Camera e del Senato della legge** per la tutela e il ripristino di servizi turistici. Un successo di tutti gli appassionati, volontari e associazioni che da molti anni si sono impegnati e hanno realizzato treni turistici, affermando il concetto di patrimonio pubblico e di servizi innovativi da proporre agli utenti. La legge è utile e positiva, anche se qua e là non mancano alcune criticità; contiene una prima lista di 18 linee ferroviarie da rilanciare a cui altre potranno e dovranno aggiungersi; prevede lo sviluppo del cicloferro per pedalare sui binari. Adesso **ottenuta la norma, c'è un incisivo ed esteso lavoro** da fare per attuarla, che investe le Regioni, **l'Agenzia Nazionale per la sicurezza** ferroviaria, il Mibact e il MIT, le Associazioni di volontari, gli Enti di promozione turistica e territoriale.

Significative risorse per lo sviluppo delle ciclovie sono state decise con le leggi Finanziarie 2016 e 2017, mentre il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (Mibact) ha destinato fondi e risorse europee per lo sviluppo dei Cammini. Anche il MIT, il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti - ai sensi della legge 106/2014, articolo 11, comma 1 - sta elaborando **d'intesa con il Mibact, il Piano straordinario per la mobilità turistica**, dove è inclusa la rete per la mobilità dolce, di cui si sollecita la presentazione, discussione pubblica e adozione.

9) Innovazioni tecnologiche per Sistemi di Trasporto Intelligente

App dedicate, infomobilità, prenotazione servizi, pagamenti e bigliettazione elettronica, car sharing e bike sharing, controllo contro abusi e sanzioni con tecnologie telematiche, dati sui flussi dei passeggeri e dei servizi di trasporto pubblico, controllo in tempo reale dei flussi di traffico, gestione delle emergenze: sono solo alcune tra le numerose applicazioni ormai presenti della telematica applicata al campo della mobilità. Ma il futuro ha ampi spazi di sviluppo ora che numerosi cittadini/e sono dotati di uno smartphone connesso in tempo reale.

Da una Carta di Mobilità valida per l'acquisto di tutti i servizi, dai sistemi innovativi contro i furti delle biciclette, **dalle centrali di mobilità come SuperHub che orienta l'utente** tra le diverse opzioni (anche in relazione alle emissioni di CO2), dalla gestione dei varchi telematici, il road pricing e per la gestione della logistica delle merci urbane, sono solo alcuni tra i progetti in



corso di attuazione. Altri filoni di ricerca tecnologica si stanno concentrando sulla gestione dei parcheggi e della sosta, con sistemi elettronici di prenotazione e pagamento destinati **all'utente, combinati con sistemi di controllo** tecnologici attuati dalle Amministrazioni Locali della sosta su strada e di sanzioni in caso di abusi.

E' molto importante che l'attuazione del Piano Nazionale per i Sistemi di Trasporto Intelligenti, già adottato nelle sue Linee Guida generali dal Governo Italiano in attuazione della Direttiva Europea, sia orientato verso la Mobilità Nuova.

Tra le novità legate alla rivoluzione digitale c'è la mobilità condivisa, arrivata anche in Italia. Oltre 13.000 biciclette offerte in *bikesharing* in 200 Comuni e 5.764 auto in *carsharing* per 700.000 utenti iscritti nel 2016. Un fenomeno nuovo, interessante, da monitorare, anche per capire se stiamo andando dal possesso del veicolo al servizio di mobilità. Per questo il **Ministero per l'Ambiente e la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** hanno promosso nel 2016 un Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, che ha coinvolto con oltre 50 partecipanti tra gli operatori, città e istituzioni, associazioni ambientaliste, esperti. Un anno di lavoro che è sfociato nella prima Conferenza Nazionale, dove è stato presentato il Primo Rapporto Nazionale che offre un quadro aggiornato sulla mobilità condivisa in Italia, sottolinea le buone pratiche, indaga sul profilo degli utenti e pone delle domande per il futuro.

La domanda rilevante su cui vuole riflettere Rete Mobilità Nuova è se la Sharing Mobility è una forma di mobilità sostenibile e nuova, senza sottovalutare il cambio culturale che implica il **passaggio "dall'auto di proprietà individuale" all'uso di un servizio** con un veicolo condiviso in *sharing* che si sta affermando anche in Italia e che consente per il futuro nuove politiche e servizi di mobilità innovativi. Negli anni 2000, car sharing e bikesharing, sono stati promossi e finanziati attraverso **l'intervento pubblico, con l'obiettivo di scoraggiare l'uso dell'auto privata e limitare l'inquinamento atmosferico nelle città.** Con la modernizzazione impressa dalle piattaforme digitali e l'ingresso nel mercato di operatori privati il quadro è cambiato radicalmente, rendendo necessarie oggi nuove valutazioni e nuovi riscontri. Il ruolo della Sharing mobility nello sviluppo di una mobilità sostenibile, infatti, non è valutabile solo *per gli effetti diretti e di breve periodo* ma anche per quelli, molto rilevanti, di lungo periodo e di sistema.

Quello che emerge è che per facilitare uno sviluppo equilibrato e utile della Mobilità Condivisa - **contestuale alla riduzione dell'indice di motorizzazione** - servono azioni a livello normativo, regolamentare e contrattuale. Fra queste **l'inserimento della sharing**



mobility nel nuovo Codice della strada, l'avvio di incentivi fiscali agli operatori e agli utilizzatori, la definizione di nuove forme di assicurazione e una pianificazione urbana che consideri dentro i PUMS la sharing mobility come alleato del trasporto pubblico.

Quindi la mobilità condivisa come parte delle politiche verso la mobilità nuova, in stretta **correlazione con lo sviluppo dell'auto elettrica**, connessa e in futuro a guida autonoma, e non come una mobilità aggiuntiva di veicoli in circolazione.

Un ragionamento analogo e integrato deve essere svolto verso il servizio taxi, ncc e tutte le possibili forme di innovazioni di servizi e passaggi condivisi (con o senza autista) come il *car pooling* urbano che sono possibili con le attuali tecnologie che consentono di mettere in relazione domanda e offerta in tempo reale. Anche queste innovazioni hanno bisogno di regole, **da un lato per evitare abusi e lavoro nero, e dall'altro per sostenerne la diffusione come una** delle tante forme di mobilità condivisa. Ricordiamo che la Legge per la Concorrenza, recentemente approvata dal Parlamento, contiene una delega al Governo che entro un anno deve riscrivere le regole per taxi, ncc e piattaforme tecnologiche di gestione.

10) Trasporto urbano delle merci: dal sistema "selvaggio" alla Smart Logistic

Il trasporto delle merci nelle città ha un peso elevato di chilometri percorsi, occupazione di suolo ed emissioni inquinanti. Secondo uno studio della Commissione Europea DG Move del 2012 il peso del traffico merci si aggira tra l'8 ed il 15% del totale ma le emissioni sono tra il 20 e il 30% del traffico urbano. C'è carenza di dati e una grande varietà di situazioni urbane dove cambia il peso del commercio e delle diverse componenti di traffico. Va detto che le attività commerciali e artigianali sono anche un segno di vitalità e di economia delle città. Il peso ambientale negativo delle merci è dovuto al sistema Just-in-Time, cioè l'eliminazione del magazzino dentro ogni spazio commerciale e il rifornimento continuo, anche con frequenza plurigiornaliera. Si stima che ogni 1000 abitanti vengano percorsi 300-400 viaggi di veicoli merci ogni giorno. In Italia vi sono 4 milioni di veicoli commerciali e di questi ben il 90% è inferiore alle 3,5 tonnellate e quindi destinato alla distribuzione urbana e metropolitana. Di questi mezzi commerciali il 42% sono Euro 0,1,2, il 27% sono Euro 3 e il 26% sono Euro 4. Solo il 2,6% è a metano/GPL e lo 0,09% avviene con veicoli elettrici. Quindi la maggioranza dei veicoli ha elevate emissioni inquinanti e di gas serra che si scaricano in ambito urbano. **Inoltre la crescita dell'e-commerce** con la frammentazione degli acquisti pone nuove esigenze



di distribuzione urbana molto frequente, capillare, parcellizzata, per piccoli pacchi destinati alle zone terziarie e residenziali.

Da diversi anni le politiche europee e italiane hanno indicato la necessità di cambiare questo sistema inefficiente. Esiste un Piano d'azione Europeo per la logistica del trasporto merci (2007) e ripreso nel Libro Bianco del 2011 sui Trasporti. In Italia analoghe politiche erano contenute nel PGTL del 2001 e sono state riprese nel Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 elaborato dalla Consulta per l'Autotrasporto del MIT. Anche i recenti documenti **promossi dal MIT nel 2016 "Connettere l'Italia"** sulla strategia per le infrastrutture di trasporto e logistica, mettono tra le questioni urbane da affrontare la logistica delle merci. Ma tranne qualche eccezione ben poco è stato fatto. Le azioni da attuare sono numerose: dalle regole di accesso e sosta in ZTL per il carico e scarico merci che puntino a premiare chi usa veicoli puliti e serve una catena di consegne in conto terzi, istituzione di piazzole di sosta con controllo telematico e prenotazione degli operatori, Centri di Distribuzione e Transit Point per risparmiare traffico, incentivare l'uso dei veicoli a basse emissioni, adottare tecnologie di gestione ITS.

Tutte azioni da inserire nel Piano di Logistica Urbana Sostenibile, che dovrà essere un pezzo essenziale dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile. Nelle città italiane vi sono diverse esperienze interessanti ma nel complesso il fenomeno deve ancora essere affrontato e governato. Le città più innovative sono Vicenza con la sua esperienza VeLoCe che nella ZTL centrale ha organizzato le consegne con una società mista pubblico/privato che usa veicoli elettrici. Il Comune di Parma con il progetto Ecologistics che oltre a un sistema di consegne "a basse emissioni" premia gli operatori (orari e tariffe) che effettuano consegne con veicoli puliti. Poi vi sono esperienze concrete a Padova, Mestre, Ferrara, Modena, Torino, che ha sottoscritto un accordo innovativo con gli operatori. Una esperienza all'avanguardia è il Comune di Lucca che dal 2003 ha promosso LuccaPort, sistema di consegne con veicoli elettrici e regole stringenti in ZTL per tutti gli operatori. Ha promosso anche l'Associazione Logicaltown, che mette insieme le città piccole e medie europee per la logistica urbana sostenibile.

Tra le soluzioni innovative in campo sta crescendo sia in Europa che in Italia la "logistica a pedali" per le aree storiche, con consegne di pacchi, buste, alimenti, e-commerce. Sistema promettente dato che anche i grandi operatori adesso includono l'offerta di consegne in



bicicletta nelle zone storiche. Come viene riportato nello studio "Dalla City alla Cyclelogistics" curato da TRT Trasporti e Territorio - responsabile della sezione italiana di ECLF il network europeo della ciclologistica - nelle città europee circa la metà degli spostamenti in auto e furgone per le merci potrebbero utilizzare biciclette e cargobici. I corrieri in bicicletta in Italia - secondo lo Studio - sono ormai 50 distribuiti in 45 città, dove sono presenti politiche efficaci di regolazione della mobilità privata nelle aree centrali. Per promuovere la **logistica a pedali serve un ruolo attivo delle amministrazioni locali con l'uso della bicicargo per i servizi municipali, incentivi all'acquisto dei veicoli cargo, estensione e regole più stringenti per ZTL e aree pedonali per le consegne convenzionali, microbus a ridosso delle aree centrali e infrastrutture dedicate per il carico e scarico, ciclologistica e intermodalità.**

A questi servizi debbono essere integrate soluzioni innovative per la consegna e il ritiro degli acquisti on-line, come loRitiro, Packstation, Click&Collect, con sistemi che premiano la riduzione del traffico, l'efficienza delle consegne e l'uso di veicoli puliti.

11) Una questione nazionale: i servizi di trasporto nei piccoli centri e nelle aree a bassa densità

Un'attenzione specifica, politica e programmatica, va rivolta alla questione dei piccoli centri, delle aree interne e dei territori a bassa densità di popolazione (e quindi a elevata dispersione della domanda di trasporto). Si tratta di porzioni del territorio nazionale tutt'altro che trascurabili. Il tessuto urbanistico e insediativo del nostro Paese è infatti caratterizzato da una trama reticolare diffusa e policentrica; i Comuni con meno di 10.000 abitanti sono quasi il 90% del totale e assorbono circa il 30% della popolazione distribuita sul 60% del territorio nazionale. Alzando la soglia a 60.000 abitanti, ovvero ad una dimensione ancora di piccolo-medio centro, registriamo la concentrazione del 99% dei Comuni italiani e dei 2/3 della popolazione nazionale; e d'altra parte le 12 città italiane con oltre 250.000 abitanti assorbono nel loro insieme solo il 15% della popolazione italiana (meno di 10 milioni di abitanti), percentuale che sale a quasi il 35% se i territori delle rispettive Città Metropolitane (ex-Province), a conferma dell'impatto rilevante dei centri piccoli e medi anche nelle conurbazioni urbane di maggiore dimensione. Ovviamente, il "piccolo" comune non corrisponde necessariamente al comune "con bassa densità di popolazione". Tuttavia anche guardando



all'indicatore di densità la rilevanza dei territori dispersi non è trascurabile: circa metà dei Comuni italiani conta non più di 100 abitanti per kmq (la metà della media nazionale) e in questi quasi 4000 Comuni vivono circa 7,5 milioni di persone.

Dal punto di vista trasportistico sia il "piccolo" Comune, sia il Comune "a bassa densità" pongono problemi rilevanti per le politiche di settore. Nel primo caso si tratta soprattutto di rispondere (di norma) a una domanda di gravitazione verso i centri urbani di maggiore dimensione nei quali finisce per concentrarsi gran parte dei servizi, in particolare di quelli più innovativi. Non a caso – come sopra è stato documentato - le politiche pubbliche di mobilità sostenibile, compresi gli investimenti infrastrutturali dedicati, associate all'interesse degli operatori privati per i nuovi servizi, trovano un terreno privilegiato nelle aree urbane ad alta densità e, a macchia di leopardo, "contaminano" via via Amministrazioni virtuose di centri di media o piccolo-media dimensione. Ai territori suburbani o periferici restano, quando ci sono, i servizi tradizionali di trasporto pubblico per il pendolarismo verso i centri maggiori. E' quindi importante, come d'altra parte accaduto con l'istituzione delle Città metropolitane, che le politiche dei trasporti siano pensate e integrate sempre di più sulle dimensioni delle aree vaste, dove ovviamente il livello di relazioni economiche e sociali tra i territori le giustificano, in modo che anche i Comuni di minore ampiezza ma collegati a quelli maggiori siano interessati e coinvolti dalle politiche innovative di mobilità e per questa via si innalzino le quote modali di trasporto sostenibile oggi residuali nei centri urbani più piccoli.

Quanto alle aree a bassa densità, il nodo del trasporto è ancora più stringente. **L'offerta dei servizi tende infatti a ridursi** per i noti vincoli di bilancio delle Amministrazioni e copre esclusivamente, con fatica crescente, gli orari di trasporto a beneficio degli studenti. In queste condizioni, le aree più disperse (rurali, montane, aree "interne" in genere) subiscono **l'abbandono progressivo** della popolazione, e dei giovani in particolare, indebolendo l'enorme patrimonio sociale e culturale di cui questi territori sono depositari. Il trasporto diventa allora un vero e proprio servizio "di cittadinanza" la cui buona organizzazione è condizione imprescindibile per la tenuta di sistemi territoriali così vasti. Per queste aree, si tratta di innovare profondamente **l'organizzazione del trasporto**, essendo impraticabile per ovvie ragioni di economicità il rafforzamento tout court dei tradizionali "servizi di linea". Servono idee e formule nuove centrate sulla **flessibilità, l'intermodalità, la condivisione**



“sociale” di mezzi e risorse, lo sviluppo e il raccordo con le infrastrutture “leggere”

(percorsi ciclabili, nodi attrezzati), lo sviluppo di reti ferroviarie locali dove integrare con gestioni efficienti servizi di trasporto locale con servizi turistici, la promozione di servizi su autobus (anche di media e lunga distanza) che possano effettuare fermate su centri minori ed aree a bassa densità, da connettere ai servizi di distribuzione locale.

Lungo questa direttrice è importante valorizzare **l’elaborazione “dal basso” in termini di** innovazione delle policy offerta dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) **promossa nell’ambito della politica regionale di coesione per il ciclo 2014-2020** e oggi in avvio della fase attuativa. La SNAI intende contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi delle c.d. **“Aree Interne” (territori lontani dai grandi centri di agglomerazione e di servizio che interessano circa tre quinti del territorio nazionale e poco meno di un quarto della popolazione)** attraverso fondi ordinari della Legge di Stabilità e fondi comunitari. La SNAI promuove per i territori un approccio di forte integrazione tra gli interventi settoriali.

I trasporti sono uno dei tre servizi di base, assieme a salute e scuole, destinatari delle misure finanziabili e diverse aree distribuite su tutto il territorio nazionale (massicciamente anche al Sud) potranno a breve fruire, in coerenza con piani di sviluppo integrato costruiti dalle comunità territoriali, di risorse per servizi flessibili, **servizi di “taxi sociali”, piccole infrastrutture di scambio e di raccordo, nuovi modelli di car pooling, dotazione di veicoli innovativi (minibus, veicoli elettrici, bici a pedalata assistita...) e così via.**

Progetti e sperimentazioni che facciano leva sia sulla piena valorizzazione e messa in rete delle risorse della comunità locale (volontariato, condivisione di tragitti e di veicoli ecc.), sia sperimentando soluzioni che possano ridurre alla radice alcune necessità di spostamento, in particolare per le categorie più deboli come anziani, disabili, malati. Idee e **pratiche utili per un ripensamento più generale dell’organizzazione della mobilità nelle aree a bassa domanda**, su cui Rete Mobilità Nuova vuole riflettere e proporre soluzioni per il futuro di questi territori.