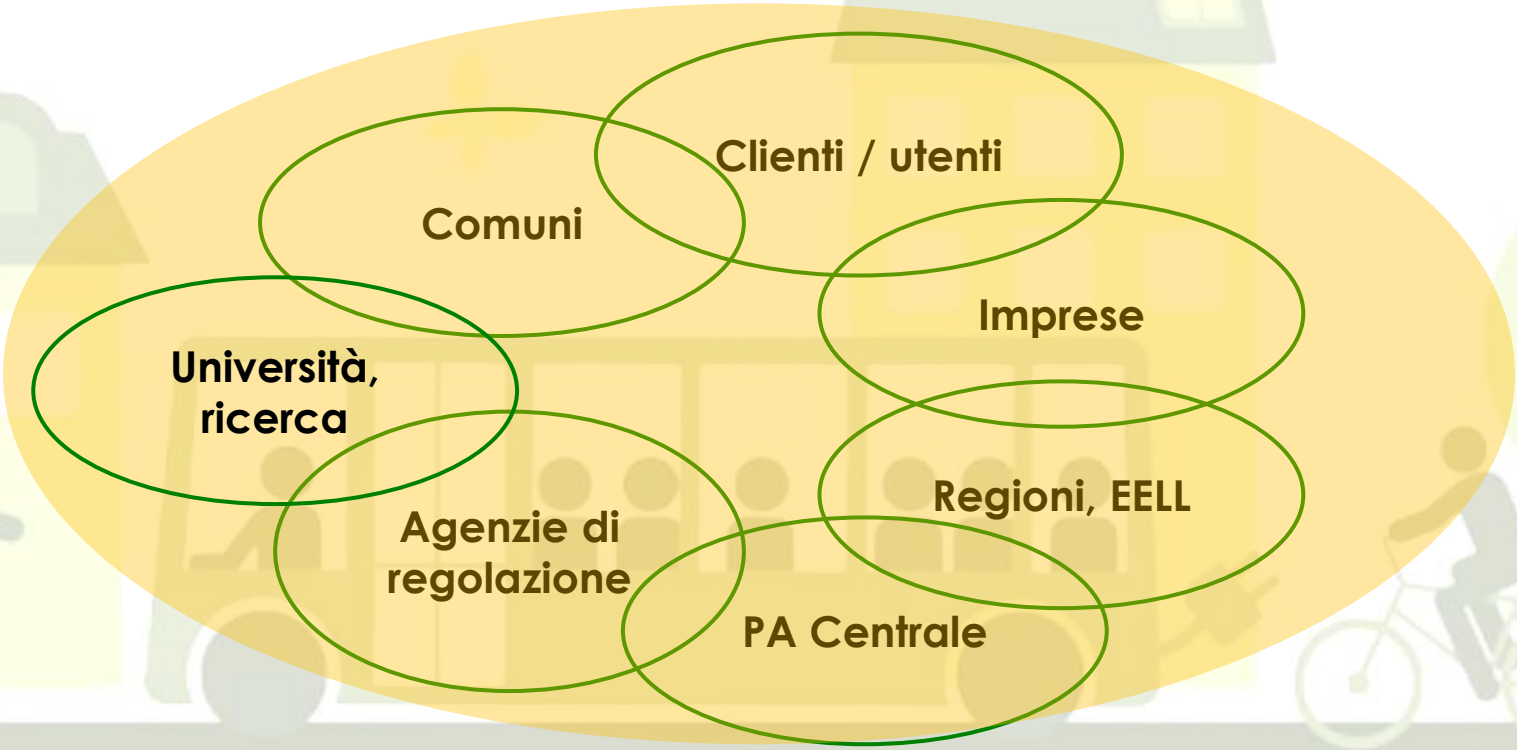
Una mobilità sostenibile efficace: il contributo di ANCI

Roma, 17 maggio 2017

INDICE DEGLI ARGOMENTI

1. Una metodologia di approccio per conoscere e "deliberare"
2. Strumenti ed esperienze delle amministrazioni comunali
3. Sperimentare partenariato pubblico privato per stimolare servizi innovativi

Filiera della Mobilità Sostenibile



Elementi di diagnosi 1

Un modello di mobilità costoso
L'attuale modello di mobilità mostra limiti di efficacia e produce costi di breve e di lungo periodo: incidenti, inquinamento, rumore, congestione e occupazione del suolo, insoddisfazione della domanda.
I costi della mobilità sono internalizzati solo parzialmente nelle tariffe dei servizi e nella percezione degli utenti: non c'è disincentivo economico per scelte di trasporto ad elevato impatto ambientale.

Mercato potenziale
C'è una domanda di efficacia e di qualità dello spostamento che l'attuale offerta di mobilità collettiva non è in grado di soddisfare. E' un fabbisogno di nuovi e diversi servizi che copre gran parte del territorio italiano, **uno spazio che le politiche pubbliche dovrebbero ripensare e rendere praticabile**.

Terreno fertile
Rispetto al paradigma "*avoid / shift / improve*" l'**efficacia delle politiche** per la mobilità sostenibile può rivelare margini di miglioramento inaspettati. Finora si è agito migliorando le prestazioni delle modalità più inquinanti. Ora emergono nuovi comportamenti di mobilità su cui politiche ben formulate e attuate possono fare presa con efficacia.

Elementi di diagnosi 2

Competenze frammentate al centro
Le competenze sulla mobilità sostenibile sono frammentate tra le amministrazioni: Ambiente, Infrastrutture e Trasporti, Cultura, Interno. Manca **una visione unitaria all'altezza del quadro di riferimento europeo**. L'articolazione interna delle istituzioni riflette la struttura tradizionale dell'offerta di mobilità senza appigli per progettualità trasversali.

Valorizzare le esperienze progettuali europee e territoriali
Ci sono ormai anni di attività progettuali e di implementazione sulla mobilità sostenibile in Europa. Le linee guida UE sui PUMS sono punto di riferimento essenziale. Le esperienze italiane di città grandi e medie vanno valorizzate e messe in comune. Si può imparare anche dal campo confinante delle energie pulite e del risparmio, per diffondere buone pratiche in termini di progetto e attuazione.

Opportunità che si possono vanificare
Le condizioni favorevoli possono essere vanificate dall'assenza di coordinamento tra le istituzioni incaricate di promuovere la mobilità sostenibile. Emerge la necessità: 1) di una visione condivisa degli obiettivi (cosa), 2) di una chiarezza sulla pluralità della strumentazione attuativa (come) e delle responsabilità ai diversi livelli amministrativi.

Le leve delle amministrazioni comunali - TPL

In Italia l'offerta di mobilità collettiva è caratterizzata da **prestazioni mediamente insoddisfacenti**:

•il 65% degli italiani si muove in auto (Isfort 2016)

• sul tot.spostamenti il 69,8% è combinato pubblico/privato

•sovrapposizione fra profilo dei consumatori «forti» di mobilità e profilo socio-anagrafico per alto tasso di utilizzo dell'auto per gli spostamenti

• la spesa in conto capitale pro - capite per il TPL è scesa da 68 Euro (media 2008-10) a 40,6 (media 2012-14),

• il parco autobus ha un'età media di 11,5 anni/squiibrio tra grandi e piccoli comuni e tra nord e sud

Mantenere stabile l'età media del parco circolante richiede l'immissione di circa 2.100 bus all'anno con un costo di circa mln € 420 annui. Una riduzione a livelli europei (età media 7 anni) costerebbe, nell'arco di 10 anni, 820 milioni di Euro l'anno.

Risorse MIT TPL
Rinnovo parco mezzi + altre fonti (PON METRO, ecc.)

Le leve delle amministrazioni comunali, TPL 2

•nel 2014 la velocità commerciale urbana è stata di 19,5 Km/h (16,6 Km/h nei grandi Comuni, dati Censis)

•Viste complessivamente, le aziende di gestione della mobilità locale mostrano una scarsa propensione all'innovazione, essendo basate su **una *governance* disincentivante** (responsabilità locali, finanziamenti centrali) e su un **modello di business antiquato**, messo in crisi dalla scarsità di investimenti e da gestioni poco efficienti e lungimiranti (alti costi di manutenzione/gestione)

•L'offerta di servizi rimane il più delle volte ancorata a strutture sociali e stili di vita del secondo dopoguerra e non riesce a recepire i nuovi bisogni di mobilità che emergono dalla popolazione -> ISFORT 2016 conferma forte polarizzazione dei cluster domanda su indice IME (indice sintetico mobilità espressa)

Nel tpl le politiche pubbliche sembrano nonostante tutto bloccate tra una volontà di promuovere l'efficienza incentrata sul binomio *spending review* / concorrenza sui servizi e una *realpolitik* più attenta alla tutela dei modelli di offerta pre esistenti.

Le leve delle amministrazioni comunali: la pianificazione della mobilità sostenibile

• L'evoluzione degli strumenti di pianificazione dai PUT ai PUM ha già immesso le amministrazioni comunali in un percorso di apprendimento delle tematiche di governo della mobilità urbana.

• Gli orientamenti comunitari per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile rappresentano il quadro di riferimento indispensabile per l'evoluzione in senso sostenibile della pianificazione.

• Tuttavia i PUMS sono ancora uno strumento volontario e l'approccio necessario richiede risorse, competenze e attitudini non ancora diffuse presenti nelle tecnostrutture locali -> PUMS MODULARE A SECONDA GRANDEZZA COMUNE

Alcune direttrici di lavoro:

• Rendere obbligatorio il PUMS x alcune tipologie di Comuni e fortemente consigliabile in comuni medi e aree vaste

• Potenziare il trasferimento di conoscenze delle città – pilota

• Potenziare le risorse per progetti di mobilità sostenibile

Una metodologia di approccio per conoscere e "deliberare"

- Condividere un approccio e un portafoglio di strumenti omogenei
- Conoscere la domanda di mobilità
- Prevedere e regolare già in fase di pianificazione urbanistica (quartieri residenziali/abitazione con posti auto/parcheggi e ricariche - > no occupazione di suolo)
- Acquisire una metodologia di analisi per la definizione di interventi in materia di Mobilità Sostenibile (pianificazione interventi)
- Verificare spazi di sperimentazione di soluzioni/servizi innovativi per la mobilità urbana in partenariato pubblico privato
- Pubblico per funzione esemplare e public procurement -> ricambio parco auto comunale o utilizzo di mobilità lenta

La metodologia proposta

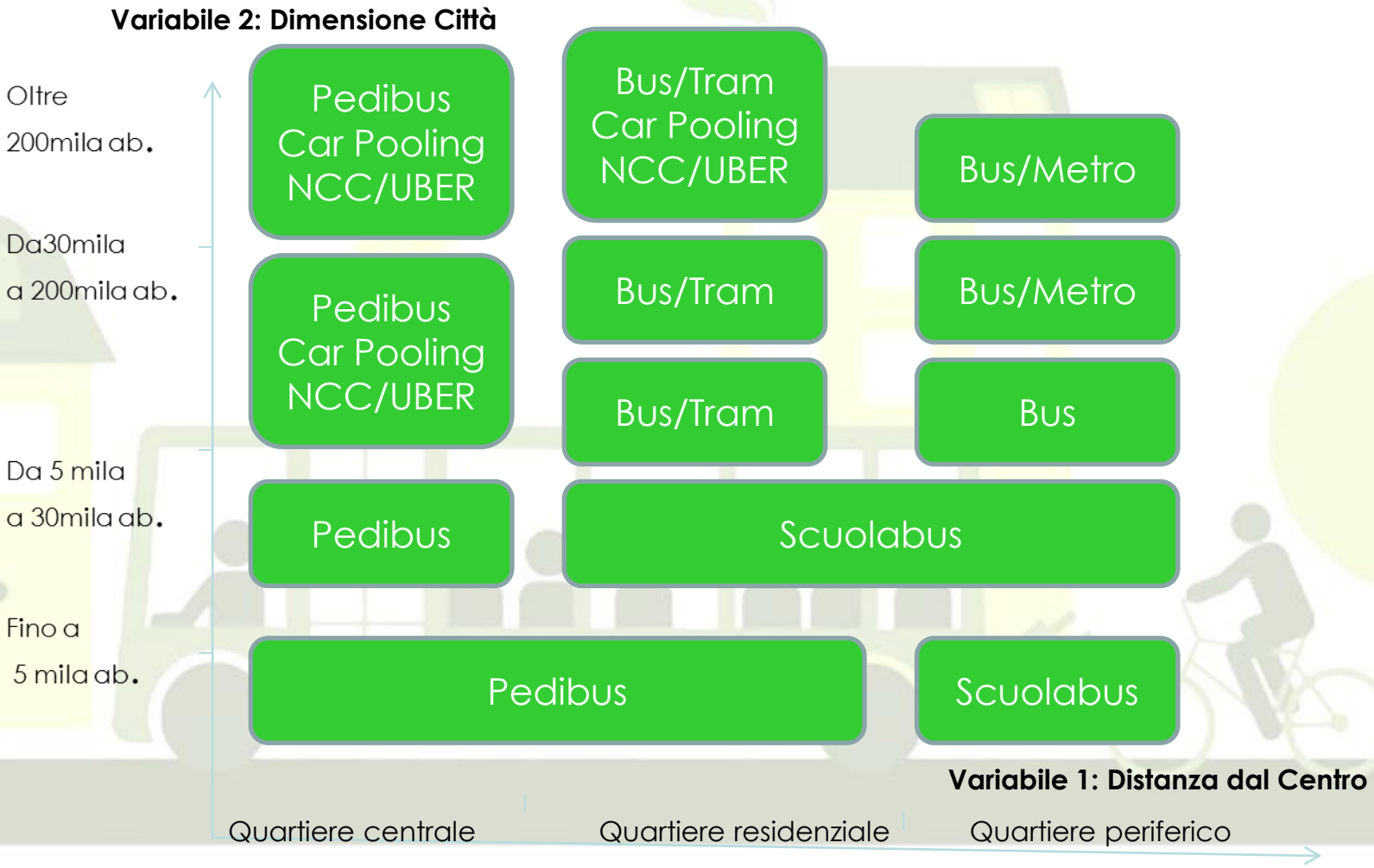
- Quale offerta per quale domanda
- 11 flussi della mobilità urbana
  1. Mobilità Sistematica degli Occupati
  2. Mobilità sistematica degli Studenti materne-elementari-medie inferiori
  3. Mobilità sistematica degli Studenti medie superiori ed Università
  4. Mobilità di accesso ai servizi di necessità
  5. Mobilità di accesso ai servizi di tempo libero
  6. Mobilità in uscita/rientro intercittà dei residenti
  7. Mobilità in ingresso/rientro intercittà dei non residenti
  8. Mobilità urbana dei turisti
  9. Mobilità per partecipazione ad Eventi
  10. Mobilità finalizzata al percorso più che alla destinazione
  11. Mobilità urbana delle merci
- Le sei fasi della metodologia (Funzione d'uso,segmentazione della domanda, Posizionamento dei servizi, Infrastrutture e provvedimenti amministrativi a supporto, tecnologie per trazione e TLC, Cluster di Comuni)

Clusterizzare i Comuni per proporre pacchetti quantopiù omogenei di soluzioni

La metodologia proposta: esempio segmentazione

Non possessori di auto	Disporre di un efficiente servizio pubblico	Incentivare la sharing mobility
Genitori lavoratori	Disporre di un servizio con accompagnamento (anche piedibus)	Scuolabus a chiamata o car pooling
Famglie numerose	Servizi a costi contenuti/o proporzionali	Incentivi su tributi locali

La metodologia proposta: esempio posizionamento servizi



Metodologia: Clusters di Comuni

CLUSTERS	VARIABILI RILEVANTI	FABBISOGNI	DESCRIZIONE
Cluster A)			
Cluster B)			
Cluster C)			
Cluster D) ……			

Tra le variabili con cui clusterizzare: classe dimensionale, caratteristiche economiche comune (turistico, ecc.), morfologia territorio, reddito medio pro capite, dotazione infrastrutturale propria e prossimità ad arterie di mobilità nazionale/internazionale, qualità aria/inquinamento ecc.

Finanziamenti

Una porzione del lavoro riguarda anche – ad oggi – una panoramica sulla dotazione di fondi utilizzabili dai Comuni per supportare l'adeguamento del proprio fabbisogno di mobilità e trasporto

- ✓ FONDI STRUTTURALI – PON METRO/PO FESR (CITTA'/REGIONI)
- ✓ FONDO TPL E ALTRI FINANZIAMENTI PER RINNOVO PARCO AUTO (REGIONI)
- ✓ FONDI PER LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E LA QUALITA' DELL'ARIA
- ✓ …

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

Temi su cui operare una standardizzazione a livello locale o (normativa) a livello nazionale e costruire proposte innovative:

- CARICO/SCARICO **(modifica normativa)**
- ACCESSO E «PORTATA» CENTRI STORICI **(liberare VS limitare)**
- LOGISTICA URBANA - ULTIMO MIGLIO **(modelli differenziati)**
- CONTROLLI E BANCA DATI ZTL **(controlli anche in uscita, su diversi elementi e in tempo reale)**
- STALLI DI SOSTA - RICARICA ELETTRICA **(stalli flessibili, intelligenti e con sistemi di segnalazione «ritiro veicolo/fine ricarica», no segnaletica verticale)**
- ACCESSO A TIPOLOGIE DI VEICOLI/ TRAZIONE (**neutralità e transizione tecnologica**)
- INTERSCAMBIO/HUB ULTIMO MIGLIO **(costruzione hub fuori centro e UM in cargo bike o simili)**
- TAXI/NCC (gestione licenze e stalli)
- ZONE 30
- SHARING & POOLING

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

Temi da diffondere a livello locale e su cui cambiare modello attuale per favorire un cambiamento culturale di utenti/cittadini/operatori:

- **RICAMBIO PARCO** AUTO PUBBLICO/COMUNALE
- **RICAMBIO VEICOLI** ADIBITI A TAXI/NCC CON INCENTIVI/DISINCENTIVI NELL'UTILIZZO E NELLA GESTIONE DELLE LICENZE
- INCENTIVI AI PRIVATI- OFFERTA MISTA /**BIGLIETTAZIONE A PUNTI**
- INCENTIVI AI PRIVATI- **Incentivi sui tributi locali** come forma di stimolo al trasporto pubblico locale e a forme di mobilità sostenibile / lenta (emissioni CO2)
- **POLITICHE DI PRICING** DEL TPL/SERVIZI DI MOBILITA' INTEGRATI E CON PICCHI TARIFFARI SUL TPL (MODELLO LONDRA) PER DECONGESTIONARE IN FASCE ORARIE CRITICHE E FAVORIRE UNA MAGGIORE DISTRIBUZIONE SUI VETTORI (PARALLELO POTENZIAMENTO DELLE ALTERNATIVE – MODELLO ATTUABILE CON SERVIZI EFFICIENTI)

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

CARICO/SCARICO

- (dati ANFIA – ACI) in italia circolano cica **4 milioni di veicoli commerciali**
- il 90% sono sotto la portata di 35 q. - mezzi che entrano nei contesti urbani per le operazioni di carico e scarico solo con delle limitazioni di orario
- il 42% sono euro 0,1,2 , un altro 27% euro 3 e solo il 26% euro 4. – residuali quelli a combustibili alternativi / impatto zero
- Sono molti i comuni che regolano già mediante “penalità” o “premialità” in base al livello di inquinamento del mezzo
- Impatto ambientale preoccupante - se in 10 km questi mezzi dovessero fare solo 5 soste i consumi aumenterebbero del 140%

Interventi:

- Modifiche al Codice della Strada (multa e rimozione)
- Piazzole di sosta, hub, e cargo bike strategiche
- Indicazioni per uniformare a livello locale l’interpretazione che i comuni (soprattutto piccoli) danno del C/S (a singole attività commerciali/ricettive)
- Interventi ICT/ITS per monitorarne utilizzo (in ZTL o tramite sensoristica)

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

ESEMPI E PRATICHE NEI COMUNI

- MILANO (accesso gratuito area C)

Divieto accesso per veicoli a benzina Euro 0 e a gasolio/diesel Euro 0, 1, 2, 3 e 4; accesso gratuito per ciclomotori, motoveicoli e veicoli elettrici (e deroga per i veicoli ibridi elettrici fino al 15 ottobre 2019) - a pagamento per tutti gli altri veicoli.

Divieto di accesso per i veicoli commerciali leggeri (8.00 - 10.00)

Il Comune di Milano, inoltre, ha introdotto il divieto di accesso nella ZTL dalle ore 8:00 alle ore 10:00 di tutti i giorni da lunedì a venerdì feriali, per i veicoli destinati al trasporto cose ad eccezione dei veicoli elettrici

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

ESEMPI E PRATICHE NEI COMUNI

- BOLOGNA (portale MOBI)

ZTL con sistemi distribuiti e differenziati (SIRIO; RITA; STARS)

ZTL zona università (solo ciclopedonale per liberare suolo e spazi pubblici)

ZTL in zona T – accesso a bus, bici/ciclo e motoveicoli, sharing, taxi e NCC, veicoli elettrici e ibridi + diversamente abili e forze ordine

- Veicoli elettrici e ibridi solo se autorizzati per transito e sosta max 20 minuti
- Veicoli metano e GPL incentivi sosta sconto 50% abbonamenti mensili/annuali
- Le operazioni carico e scarico consentite solo ai veicoli muniti di contrassegno F (esercizi ZTL), DS (c/proprio e c/terzi) - DSI (installatori) che possono accedere e sostare nelle aree indicate, per un periodo max di 20 minuti, in base alle diverse fasce orarie.

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

ESEMPI E PRATICHE NEI COMUNI

- TORINO

ZTL centrale

- tariffe dei permessi di sosta per residenti calcolate in base al Reddito ISEE del nucleo familiare
- Circolazione ammessa per omologazione categoria EURO 3 o superiore (come riportato sul libretto di circolazione)
- alimentazione a gas, metano, GPL o motore elettrico mono o bifuel, anche trasformato successivamente all'immatricolazione
- Permessi speciali (scuola, ospedale, ecc.)
- Esenzione divieto in ZTL per C/S (fornitori abituali e occasionali), aziende cantieri, furto auto, disabili/inabilità temp., auto in riparazione, carri attrezzi, taxi/NCC, altri permessi speciali, veicoli pubblica utilità, ciclomotori e sharing

TO - BIKE (BICI, sosta bici, bike sharing e Biciplan)

Gli strumenti regolatori delle amministrazioni comunali

ESEMPI E PRATICHE NEI COMUNI

- ROMA

- Accesso alle ZTL e parcheggio «strisce blu»

I veicoli a trazione esclusivamente elettrica possono liberamente e gratuitamente circolare all'interno delle ZTL di Roma. Inoltre, i veicoli elettrici possono parcheggiare gratuitamente sulle «strisce blu».

- Van sharing elettrico

PARMA – ZTL

- STRADE SENSIBILI in cui la sosta massima consentita è di 1 ora ed è sempre soggetta a pagamento, anche per i titolari di permesso di sosta (ad esempio i residenti) o abbonamento (mensile, trimestrale, ecc.).
- ISOLE AMBIENTALI zone riservate quasi esclusivamente ai pedoni, a cui possono accedere solo pochissime categorie di veicoli muniti di apposito permesso solo per il tempo limitato alle operazioni di C/S (max 20 minuti con disco orario).
- Tra i veicoli che accedono alla ZTL, oltre gli standard, scooter elettrici e car sharing (restrittivo su combustibili alternativi)

Gli esempi innovativi nelle amministrazioni comunali

QUALCHE ESEMPIO DI INIZIATIVE INCENTIVANTI MOBILITA' NEI COMUNI

BOLOGNA – BELLA MOSSA

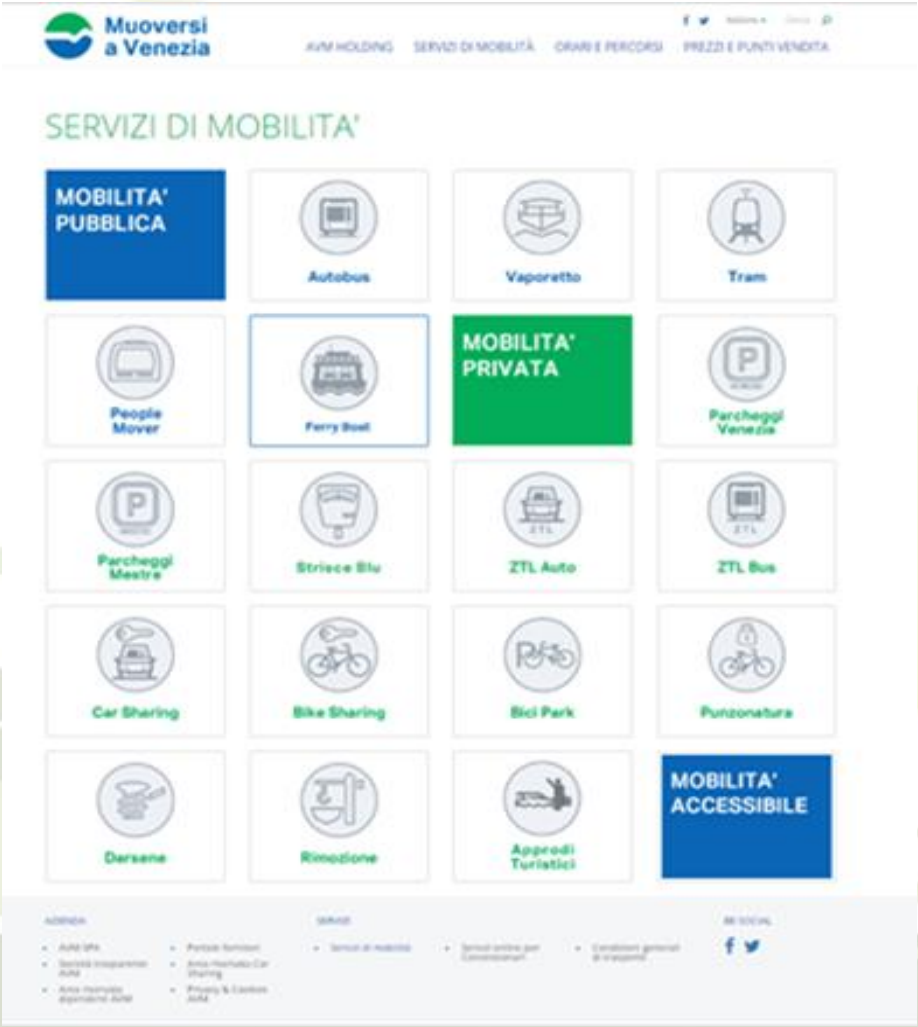
- Per sei mesi a partire dal 1° aprile, chi si sposterà **con mezzi eco-friendly potrà vincere premi e buoni** sconto grazie a "Bella Mossa", la nuova iniziativa di promozione della mobilità sostenibile coordinata dalla SRM-Reti e Mobilità, l'agenzia di Comune e Città metropolitana di Bologna per la mobilità e il trasporto pubblico locale. L'iniziativa, che si prefigge di coinvolgere 10.000 cittadini del territorio metropolitano, è rivolta a singoli cittadini, studenti e aziende. I punti potranno essere convertiti in sconti presso i tanti esercizi commerciali che hanno aderito all'iniziativa.
- **Incentivi a chi acquista bici e cargo bike** a pedalata assistita
- TORINO (car pooling hub, mobilità smart e per bambini, ecc.)
- PARMA (la cicletteria, sharing)
- VICENZA (logistica urbana - VELOCE)
- PARMA (Logistica urbana – piattaforma «protocollo Parma»)
- SIRACUSA (piattaforma car pooling, piedibus, navette elettriche)

Gli esempi innovativi nelle amministrazioni comunali

QUALCHE ESEMPIO DI INIZIATIVE MOBILITA' NEI COMUNI

VENEZIA – PORTALE MUOVERSI A VENEZIA – OFFERTA INTEGRATA PUBBLICA/PRIVATA

Estrema varietà di servizi e tipologia (scarsa replicabilità)



SPERIMENTAZIONE SERVIZI INNOVATIVI PPP

MANIFESTAZIONE D'INTERESSE A DOPPIO STEP

1. **QUALIFICAZIONE OFFERTA – FILIERA MOBILITA' – SERVIZI INNOVATIVI AD ALTO VALORE AGGIUNTO**
2. **QUALIFICAZIONE E SELEZIONE DOMANDA – COMUNI E STRUMENTI DI REGOLAZIONE**

- **AVVISO PER MANIFESTAZIONE DI INTERESSE NON VINCOLANTE ANCI VERSO LE IMPRESE SINGOLE O AGGREGATE DELLA FILIERA DELLA MOBILITA' IN MODALITA' PRECOMPETITIVA (PRECOMPETITIVE BID)**

- **AMBITI:**

a. **Mobilità e trasporti sostenibili**
b. **b. Servizi ICT applicati alla mobilità in chiave "Smart"**

SPERIMENTAZIONE SERVIZI INNOVATIVI PPP