

**UN MANIFESTO PER UNA MOBILITA’ COMPETITIVA E SOSTENIBILE DELLE CITTA’**

**Le premesse**

Con il nuovo pacchetto clima-energia della Commissione Europea per il periodo successivo al 2020 il settore dei trasporti pur non essendo ancora chiamato a conseguire un obiettivo vincolante di riduzione delle emissioni di CO2, giocherà un ruolo determinante negli sforzi per la lotta ai cambiamenti climatici.

E’ evidente, dunque, che le città saranno inevitabilmente chiamate a giocare un ruolo centrale nella lotta ai cambiamenti climatici, attraverso l’introduzione di misure per una mobilità più efficiente e pulita.

La questione della mobilità urbana influenza pervasivamente sia la competitività economica, sia la qualità della vita di una larga parte della popolazione italiana ed europea, come tra l’altro ribadito dal Libro Bianco del 2011 “Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse” e più recentemente dalla Comunicazione della Commissione europea del dicembre 2013 “Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse” Pochi dati evidenziati dalla Comunicazione mettono bene a fuoco la centralità della “questione urbana” sotto il profilo trasportistico: nelle città europee vive il 70% della popolazione dell’UE e viene generato più dell’90% del PIL dell’Unione, tuttavia il costo annuo stimato per la congestione è di 80 miliardi di euro. Le aree urbane sono inoltre responsabili del 23% delle emissioni di CO2 generate dall’intero settore dei trasporti e del 38% degli incidenti stradali mortali, di cui sono vittime soprattutto gli utenti più vulnerabili, quali i pedoni.

In Italia manca un disegno strategico nazionale per le politiche di mobilità urbana, un disegno finalizzato a valorizzare l’enorme potenziale di opportunità economiche che può essere sprigionato da un modello di organizzazione del trasporto urbano innovativo, sostenibile e ad elevata ricaduta per la qualità della vita e per la crescita dei territori.

C’è bisogno di costruire una politica nazionale per le città e, al suo interno, di una politica nazionale per la mobilità sostenibile nelle città. Senza una visione strategica di scala nazionale, gli sforzi delle singole Amministrazioni locali e dei soggetti del territorio perdono efficacia. E’ fondamentale che si riconosca il ruolo strategico della smart mobility e della green mobility per rendere lo spazio urbano più competitivo, ovvero più attrattivo per imprese e investitori, e più vivibile, ovvero più accessibile, salubre, sicuro, piacevole per tutti i city users (cittadini, pendolari, turisti). La sfida di una strategia nazionale per la mobilità urbana sostenibile può essere riassunta come segue: dove c’è più qualità della vita, grazie anche al contributo della green mobility, la propensione all’innovazione tecnologica e organizzativa è più pervasiva, si moltiplicano conoscenze e competenze, si creano quindi maggiori opportunità per le economie urbane. Non si tratta cioè tanto di bilanciare “opportunità di sviluppo” e “diritti di cittadinanza” – salute e tutela ambientale sono tra questi -, quanto piuttosto di utilizzare la leva della mobilità sostenibile per generare effetti moltiplicativi tra qualità della vita e crescita intelligente. In un’economia globalizzata dove i poli urbani di rango metropolitano e le reti dei poli urbani di piccola e media dimensione sono i protagonisti della sfida competitiva nella ricerca e dell’innovazione è imprescindibile che il nesso tra sostenibilità e sviluppo sia assunto fino in fondo da una strategia nazionale per le politiche di mobilità urbana.

Le Amministrazioni si impegnano a promuovere e sollecitare la costruzione di indirizzi strategici nazionali chiari e condivisi in questa direzione, assumendosi il carico di responsabilità delle conseguenti politiche locali coerenti con una visione di fondo “sostenibile e competitiva” della mobilità urbana.

Questo “Manifesto per una mobilità competitiva e sostenibile delle città” vuole essere un contributo volto a stimolare una discussione aperta e non pregiudiziale sulle politiche di trasporto urbano per indirizzare gli sforzi di tutti verso la costruzione di città più attrattive per residenti, turisti e imprese. E’ un Manifesto che impegna innanzitutto le Amministrazioni comunali che lo sottoscrivono a promuovere le priorità strategiche, gli approcci operativi e le misure concrete per sviluppare, già da oggi e in progressione per il futuro, modelli sostenibili per il tessuto sociale ed economico delle città. Ma è un Manifesto che vuole anche sollecitare tutti gli attori in gioco - da chi è chiamato a definire una politica nazionale per la mobilità urbana al mondo variegato delle rappresentanze di interessi fino ai singoli cittadini e imprenditori, veri protagonisti delle dinamiche sociali ed economiche dello spazio urbano -, a condividere una visione rinnovata per una “politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, così come recita il titolo dell’attuale Libro bianco europeo dei trasporti.

Il Manifesto si articola su tre livelli funzionali strettamente interconnessi: le strategie, le regole e le policy.

**I “riferimenti strategici”**

I “riferimenti strategici” costituiscono la indispensabile cornice di indirizzo per costruire politiche integrate e orientate alla sostenibilità per il trasporto urbano. Questa cornice viene proposta utilizzando lo schema concettuale dei tre pilastri del modello di sviluppo Europa 2020 (crescita sostenibile, inclusiva e intelligente), schema declinato in funzione dell’orientamento delle politiche di mobilità urbana.

Le Amministrazioni si impegnano quindi ad assumere questo schema come linea guida sia per definire, le priorità strategiche da assegnare alle misure a favore della mobilità sostenibile, sia per promuovere un corretto approccio alla pianificazione integrata per obiettivi, superando il modello della programmazione e del finanziamento delle singole opere

1. **Promuovere una mobilità intelligente *(senza perdere di vista la soddisfazione dei bisogni diffusi della domanda di mobilità)***

La città del futuro non può che essere una città smart, “intelligente”, che genera conoscenza e crea opportunità per chi ha idee nuove e le vuole sperimentare, che migliora la qualità dei servizi per i cittadini liberando le opportunità offerte dalle nuove tecnologie e dalla rivoluzione digitale, che attrae per questa via energie creative e risorse aggiuntive del settore privato. La città del futuro è quindi una città tecnologicamente avanzata, ma non solo. E’ una città che sa proporre modelli nuovi anche nelle forme organizzative e nella costruzione delle reti di competenze. E’ una città, ancora, che sa raccogliere la sfida delle trasformazioni radicali per essere in grado sia di rispondere ai bisogni sempre più sofisticati dei cittadini, sia di competere negli scenari globalizzati. Questo deciso orientamento strategico si traduce, dal lato del trasporto urbano, nella scelta di sviluppare soluzioni per i servizi di mobilità ad alta intensità di innovazione, di promuovere sperimentazioni sulla frontiera più avanzata delle tecnologie per i trasporti, di rendere pervasive le applicazioni dell’infomobilità nell’era della rivoluzione digitale, di favorire i nuovi modelli di economia urbana centrati sull’impresa e sulle risorse private. Una visione radicalmente nuova, dunque, della mobilità urbana, che vuole proporre un “salto di paradigma” non solo nella traiettoria tecnologica, ma anche nella pianificazione e nella gestione dei processi (“pianificare per le persone e per i luoghi, non per le auto e per il traffico”), negli assetti organizzativi, nella cultura diffusa (più *smart* e più *green*), nella ricomposizione dei soggetti protagonisti del trasporto urbano e delle connesse risorse da investire (con un peso crescente del privato).

La scelta dell’innovazione non deve tuttavia trascurare lo zoccolo duro della domanda di mobilità da soddisfare nel variegato mondo dei city users che spesso non riesce ad accedere alle frontiere dell’innovazione e delle sperimentazioni nel settore e al quale è necessario assicurare un’offerta adeguata di servizi di trasporto anche di tipo tradizionale.

1. **Promuovere una mobilità sostenibile *(assumendo tutta la complessità dello sviluppo “sostenibile”)***

Occorre condividere una visione multidimensionale della sostenibilità dei trasporti, organizzando le politiche di settore attorno ai quattro assi della sostenibilità che sostanziano, nella loro stretta integrazione, la nuova vision della città competitiva e a servizio della qualità della vita:

* il macro-obiettivo di una “città ecologica” *(ambientalmente sostenibile)* che punta a ridurre gli impatti negativi della mobilità sull’ecosistema (emissioni di gas-serra, consumo di energia, consumo di territorio, produzione di rifiuti, ecc.)
* il macro-obiettivo di una “città decongestionata, vivibile, sicura” *(socialmente sostenibile)* che punta a migliorare l’accessibilità allo spazio urbano e alle sue funzioni (luoghi di lavoro, di studio e di svago; servizi pubblici e privati; ecc.), attraverso la riduzione dei tempi di spostamento sia di penetrazione sia di mobilità interna; e che punta a contenere gli impatti negativi della mobilità sulla salute (inquinamento dell’aria, inquinamento acustico), sulla sicurezza stradale e sulla qualità della vita (occupazione e degrado del paesaggio urbano, ecc.);
* il macro-obiettivo di una “città attrattiva ed efficiente” *(economicamente sostenibile)* che incentiva un’offerta di reti e servizi di mobilità in grado di incrementare la competitività economico-produttiva del territorio, di stimolare gli investimenti pubblici e soprattutto privati, nonché di ridurre sprechi e inefficienze nell’erogazione dei servizi e di ridurre i costi di trasporto a carico dei cittadini;
* il macro-obiettivo di una “città integrata, plurale e partecipata” *(istituzionalmente sostenibile)* che vuole migliorare la governance delle politiche di trasporto urbano, assicurando processi di trasparenza, di apertura al mercato, integrazione di sistema e partecipazione dei cittadini.

Le Amministrazioni assumono i valori multiformi del tema della “sostenibilità”, organizzando attorno a questi significati diversi, ma ugualmente rilevanti e pervasivi, la costruzione della strategia complessa per un governo (sostenibile) del trasporto urbano. E governare la mobilità significa anche organizzare i sistemi di trasporto con le necessarie integrazioni modali e vettoriali, per assicurare una “buona mobilità”, che è qualcosa di più che muoversi e basta. Bus, tram, treni, biciclette, sosta, pedonalità devono essere progettati  in una visione complessiva che renda possibile e conveniente utilizzare in sequenza diversi mezzi di trasporto per spostarsi nelle città e nelle aree limitrofe.

1. **Promuovere una mobilità inclusiva *(lo spazio urbano e il diritto alla mobilità non solo per alcuni!)***

La mobilità è un diritto per tutti e deve includere, piuttosto che selezionare e marginalizzare. Nelle città dove lo spazio fisico per spostarsi è ridotto e il rischio di congestione è più alto, il conflitto tra gli attori della mobilità e tra le loro differenti scelte dei mezzi di trasporto è inevitabile. E’ allora necessario regolare questi conflitti promuovendo politiche e servizi per la condivisione, la convivenza e l’inclusione.

Si deve assicurare una maggiore *convivenza* nelle aree urbane, soprattutto nelle zone centrali, tra mezzi di trasporto diversi - mentre la regola oggi più diffusa è la prevaricazione dell’automobile con il “sequestro” dello spazio pubblico a danno de gli altri vettori, motorizzati e non motorizzati -, temperando il sacrosanto diritto alla scelta modale con la valutazione delle esternalità negative prodotte da ciascun modo di trasporto.

Si deve promuovere la *condivisione* dei veicoli, oltre che degli spazi, sostenendo sia i tradizionali servizi del trasporto collettivo su gomma e ferroviari, sia le nuove soluzioni a cavallo tra pubblico e privato, tra collettivo e individuale (shared mobility).

Si deve, ancora e soprattutto, perseguire una strategia dell’*inclusione*, avendo cura particolare di assicurare i diritti di trasporto per gli utenti a ridotta mobilità, come i disabili, gli anziani, i bambini, le donne in gravidanza, e di assicurare i servizi per le periferie urbane e le zone più marginali.

**Le “regole”**

1. **La madre di tutte le regole: pianificare correttamente!**

Governare la mobilità urbana è un esercizio di grande complessità, come tutti ormai riconoscono, e che pertanto deve essere sostenuto da una solida attrezzatura strategica, normativa e organizzativa. La pianificazione delle politiche per la mobilità urbana richiede infatti una pluralità di livelli di coordinamento e integrazione: tra le diverse dimensioni territoriali interessate, in un’ottica di pianificazione da area vasta, tra i diversi strumenti settoriali della programmazione territoriale (urbanistici, ambientali, per lo sviluppo economico ecc.) e tra le misure diversificate (interventi infrastrutturali, servizi di trasporto, regole di accesso e circolazione ecc.) che compongono i piani. E’ necessario quindi costruire un impianto normativo che assicuri l’armonizzazione delle politiche per la mobilità urbana, da un lato con l’insieme delle politiche urbanistiche e territoriali che interessano la città, e dall’altro con i livelli territoriali superiori in un approccio integrato di area vasta. Ma è necessario allo stesso tempo semplificare l’attuale ridondanza degli strumenti pianificatori eliminando quei livelli verticali che proprio nell’approccio dell’integrazione territoriale perdono di significato (ad es. il Piano della mobilità di area vasta o di area metropolitana in taluni casi può assorbire i Piani di mobilità dei singoli Comuni che ne fanno parte).

Per un corretto esercizio di pianificazione della mobilità urbana è fondamentale che le città, almeno di media e grande dimensione, e i sistemi urbani di area vasta si dotino dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). E’ auspicabile che i PUMS siano resi obbligatori per le città di significativa dimensione (ad es. 100.000 abitanti) e per le Città metropolitane (al posto dei singoli Comuni), e siano incentivati per le altre; e che i finanziamenti nazionali per progetti di mobilità urbana (infrastrutture, materiali rotabili, infomobilità, nuovi servizi ecc.) siano fruibili solo se previsti o in ogni caso coerenti con i PUMS. E’ auspicabile, infine, da parte del Governo risolvere al più presto le questioni tecniche e procedurali ancora aperte sulla bozza di Linee Guida sui PUMS prodotte dal tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Le Amministrazioni, per parte loro, si impegnano a dotarsi di Piani della Mobilità costruiti secondo i migliori standard nazionali ed europei.**

1. **Rafforzare le procedure trasversali di pianificazione: la partecipazione, la comunicazione, il monitoraggio, la valutazione**

Nei moderni processi di pianificazione locale sono fondamentali le procedure “trasversali” di partecipazione, comunicazione, monitoraggio e valutazione. In riferimento ai PUMS, le linee guida dell’Unione europea identificano con chiarezza le fasi del ciclo di costruzione del Piano che devono essere dedicate esplicitamente alla comunicazione e alla partecipazione. Allo stesso tempo indicano la necessità di definire un sistema di monitoraggio e di valutazione del Piano stesso.

In particolare, sul tema della partecipazione le Amministrazioni si impegnano a valutare, in base allo specifico contesto sociale, economico e amministrativo, l'opportunità di promuovere procedure di effettivo coinvolgimento di cittadini e stakeholder, anche applicando metodologie (débat public, dialogo strutturato ecc.) che orientano la discussione al perseguimento di obiettivi identificati in tempi definiti e certi, nella duplice consapevolezza da un lato che per il successo di una politica è importante raggiungere la maggior condivisione possibile, e dall'altro lato che spetta alle amministrazioni elette compiere le scelte strategiche per il futuro del proprio territorio. **Le Amministrazioni si impegnano ad assicurare il pieno sviluppo delle procedure trasversali di pianificazione, al fine di incrementare l’efficacia del processo pianificatorio e di condividerlo con le comunità dei cittadini e dei portatori di interesse.**

1. **Promuovere la piena applicazione dei principi europei “chi utilizza paga” e “chi inquina paga”**

Una delle novità rilevanti del Libro bianco dei trasporti è il pieno riconoscimento dei principi “chi utilizza paga” e “chi inquina paga”; essi rappresentano infatti uno dei 10 obiettivi-chiave da perseguire per promuovere un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente in Europa. Con l’applicazione di questi principi si riequilibrano i costi sopportati dalla collettività per la congestione e l’inquinamento, recuperando risorse da reinvestire potenzialmente nella mobilità sostenibile.

**Le Amministrazioni si impegnano, anche sulla scorta dell’indirizzo europeo appena ricordato, a studiare ed estendere le applicazioni di tariffe a carico dei veicoli per un uso equo e corretto degli spazi pubblici, in base sia al criterio dello standard emissivo del veicolo (“chi inquina paga”), sia al criterio della congestione (“chi usa paga”, principio che vale anche per i veicoli a zero o a basso impatto inquinante). Contestualmente, si impegnano a rispettare due regole necessarie ad assicurare piena coerenza e non discriminazione di queste misure: la regola di riutilizzare gli introiti dei pedaggi per investimenti nella mobilità sostenibile e la regola di diversificare le tariffe non solo in base all’intensità del costo generato alla collettività (tariffe più alte nelle zone più centrali, per i veicoli più ingombranti e più inquinanti, per le fasce orarie di maggiore congestione), ma anche in base ad altri criteri di equità sociale** (reddito, disponibilità di servizi di trasporto pubblico per accedere ad un’area tariffata ecc.).

Le Amministrazioni sollecitano inoltre il Governo a promuovere campagne di sensibilizzazione per favorire presso la collettività una corretta recezione di misure di questo tipo, inevitabilmente “impopolari” e tuttavia indifferibili per la tutela della salute dei cittadini, per la vivibilità dei centri urbani e, in ultima analisi, anche per lo sviluppo economico delle città stesse.

1. **Definire un quadro semplice ed efficace di norme e di regole operative per il funzionamento delle policy**

Il quadro complesso, ridondante, di ardua interpretazione, disomogeneo da area ad area e spesse volte disapplicato delle norme e delle regole che presidiano il funzionamento dei trasporti è uno dei problemi centrali per il successo di molte policy a scala urbana.

E’ necessario che il groviglio delle norme e delle regole per la circolazione stradale, per gli interventi urbanistici rilevanti al fine dei trasporti, per le applicazioni dell’infomobilità e così via, sia più semplice e chiaro ai fini della certezza e della trasparenza dell’applicazione delle misure.

E’ quindi opportuno che siano elaborati schemi nazionali di riferimento, flessibili e non cogenti, in particolare per l’applicazione delle misure di contenimento e disincentivo del traffico veicolare (regolazione degli accessi ai centri storici, standard emissivi dei veicoli, tariffazione della sosta, distribuzione merci, ingresso pullman ecc.). Le Amministrazioni possono in questo modo essere aiutate nell’applicazione delle misure ritenute più calibrate sulle specificità del proprio contesto urbano. Allo stesso tempo, operatori economici e singoli cittadini trarrebbero beneficio da una maggiore omogeneità dei dispositivi regolatori per entrare e circolare nelle diverse città, fermo restando che ciascuna realtà urbana può scegliere di applicare un modello maggiormente personalizzato. Infine, ma più importante, l’efficacia delle regole si misura con la capacità di farle rispettare. E’ pertanto indispensabile un’azione di enforcement diffusa e pervasiva nelle città italiane per assicurare livelli adeguati di sanzionamento delle violazioni delle norme, in particolare del Codice della Strada, con effetti di grande rilevanza sulla riduzione della congestione, l’incremento della sicurezza soprattutto dei cittadini più esposti (pedoni, ciclisti), la riduzione dei costi del trasporto (pubblico in particolare).

Per la propria competenza, le **Amministrazioni intendono contribuire alla definizione di standard di riferimento flessibili per l’applicazione di misure di mobilità e circolazione che facilitino gli spostamenti di cittadini, turisti e operatori economici tra le diverse aree urbane. E si impegnano con decisione sul fronte del rispetto delle regole di circolazione, rafforzando i sistemi di vigilanza e controllo anche con gli idonei supporti tecnologici** e sollecitando contestualmente un impegno di livello nazionale per la revisione delle norme di circolazione urbana a maggior tutela della sicurezza degli utenti più esposti. Infine, le Amministrazioni ritengono necessaria la costruzione di piattaforme nazionali di facile uso a servizio di cittadini e imprese per l’informazione condivisa sulle regole di ingresso, circolazione e sosta dei veicoli privati, turistici e commerciali nelle diverse città.

**Gli “attrezzi”**

Le politiche di mobilità urbana si compongono di uno strumentario operativo molto diversificato, arricchito nel tempo da continue innovazioni e pratiche virtuose sperimentate dalle città in tutto il mondo. La “cassetta degli attrezzi” per la gestione del trasporto urbano di cui le Amministrazioni oggi possono disporre è dunque ampio e consente di mettere in campo, integrandole, misure anche molto differenti tra di loro per natura e finalità: opere infrastrutturali, servizi di trasporto tradizionali e innovativi, misure regolamentari e di “governo della domanda”, incentivi economici, campagne di sensibilizzazione, e così via.

Come principio generale, non esistono “buone” misure e “cattive” misure. Il criterio di riferimento da applicare è infatti quello di una corretta pianificazione delle politiche di mobilità urbana, e quindi la costruzione partecipata di una visione strategica articolata su obiettivi misurabili e monitorati nel tempo. Le azioni operative (policy), commisurate sulle risorse effettivamente disponibili e attivabili, devono essere integrate e funzionali agli obiettivi da raggiungere. Sono quindi “buone” se si dimostrano efficaci ed efficienti: *efficaci* perché contribuiscono in modo significativo al disegno strategico che la comunità locale si è data per le proprie politiche di mobilità, *efficienti* perché rappresentano, tra le opzioni possibili in campo, le alternative economicamente migliori. Di qui la necessità, tanto più forte nell’attuale fase di restrizione delle risorse pubbliche, di sottoporre tutte le politiche - che si tratti di opere, di produzione di servizi o di altri progetti -, all’attento vaglio dei moderni criteri di valutazione dell’efficienza economica (analisi costi-benefici, applicazione di costi standard, capacità di assicurare un contributo di risorse private ecc.).

Pur assumendo il ricordato principio generale che non si deve escludere pregiudizialmente nessuna tipologia di misure, è tuttavia evidente che il perseguimento degli obiettivi strategici di sostenibilità, innovazione e inclusione per il trasporto nelle città a cui si ispira questo Manifesto, porterà inevitabilmente la pianificazione locale ad una scelta selettiva verso quelle politiche di mobilità che assicurano allo stesso tempo la vivibilità, la comune condivisione e la capacità attrattiva dello spazio urbano. In questo senso, il ventaglio delle indicazioni più coerenti, in prima battuta, con la visione di città sostenibile e competitiva descritta nei riferimenti strategici, è il seguente:

* Potenziare le infrastrutture dedicate per il trasporto collettivo sia per la penetrazione nelle aree urbane, sia per gli spostamenti interni (metropolitane, tram, ferrovie suburbane, people mover, parcheggi di scambio, corsie preferenziali, corridoi della mobilità…);
* Allargare gli spazi per la mobilità dolce: le zone a velocità limitata , le isole ambientali, le aree pedonali, la ciclabilità diffusa;
* Promuovere gli interventi utili a migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti: incremento dei livelli di servizio delle infrastrutture (ampliamento marciapiedi, manutenzione, qualità della progettazione, segnaletica), sviluppo delle misure di traffic calming (dissuasori, rallentatori, rotatorie, chicane ecc.), introduzione di strumenti, tecnologie e soluzioni per gli standard di sicurezza (segnalatori luminosi di velocità, videosorveglianza ecc.), diffusione di una cultura della sicurezza a tutti i livelli (Amministratori, pianificatori, progettisti, utenti della strada, cittadini);
* Rafforzare e diversificare i servizi di trasporto collettivo, sviluppando in particolare i servizi di integrazione intermodale (pianificazione degli orari, attrezzaggio dei nodi di interscambio, integrazioni tariffarie, informazioni in tempo reale, ecc.);
* Valorizzare la leva dell’intermodalità in particolare per l’uso della bicicletta, attraverso **la diffusione di ciclo-stazioni custodite con personale e/o con sistemi automatizzati per l’interscambio bici/bus e bici/treno;**
* Incoraggiare i dipendenti delle Amministrazioni comunali alla mobilità sostenibile con obiettivi ed impegni precisi stabiliti dalle Amministrazioni stesse, facilitando allo stesso tempo l’uso dei mezzi più ecologici (ad es. maggiore disponibilità di parcheggi sicuri per le biciclette nelle sedi di lavoro);
* Favorire la diffusione delle figure di mobility manager e più in generale lo sviluppo delle politiche di mobility management a tutti i livelli (poli della pubblica amministrazione, poli industriali, poli commerciali e di servizio, aree urbane allargate ecc.);
* Promuovere la shared mobility per moltiplicare le opportunità di investimento a favore degli operatori del trasporto ed ampliare il ventaglio delle scelte modali per i cittadini;
* Spingere sulle tecnologie dell’ITS e sull’infomobilità, per sviluppare servizi digitali a valore aggiunto sia per gli utenti del trasporto pubblico, sia per gli automobilisti, sia per gli operatori commerciali (trasporto merci, operatori turistici);
* Ripensare l’organizzazione dei flussi delle merci nelle area urbana, attraverso i modelli avanzati di city logistics;
* Incentivare la mobilità elettrica, quale salto di paradigma tecnologico, organizzativo e di opportunità imprenditoriale verso un nuovo modello di trasporto urbano e di smart mobility.