



1^a Conferenza Nazionale Mobilità Sostenibile

La mobilità urbana nel nuovo ciclo di programmazione europea

Position paper - giugno 2015



Modelli e strategie per lo sviluppo di una città sostenibile

La presente pubblicazione è stata curata da:

Per ANCI

Area Innovazione tecnologica, Attività Produttive, Cultura e Turismo, Politiche giovanili,
Mobilità, Energia, Coordinamento CDR e Progetti europei

Antonella Galdi (Responsabile)

Moiria Rotondo

Vittorio Lupi

Area Studi, Ricerche e Banca Dati delle Autonomie Locali

Paolo Testa (Responsabile)

Rosalba Picerno

Per ISFORT

Carlo Carminucci, Luca Trepiedi e Massimo Procopio

INDICE

0. Premessa.....	4
1. I Programmi comunitari 2014-2020 (FESR)	7
1.1. I Programmi Operativi Nazionali.....	7
1.1.1. Il PON “Città Metropolitane 2014-2020”	7
1.1.2. Il PON “Infrastrutture e reti”	10
1.2. La programmazione FESR di livello regionale.....	11
1.2.1. Le Regioni più sviluppate	11
1.2.2. Le Regioni in transizione	20
1.2.3. Le Regioni meno sviluppate	23
2. Alcuni elementi di sintesi.....	28

0. Premessa

È la stessa Commissione Europea nel proprio “Position Paper” dei Servizi sulla preparazione dell’Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020 a raccomandare la realizzazione di infrastrutture performanti, sottolineando in particolare la necessità di promuovere le energie rinnovabili, l’efficienza delle risorse e la **mobilità urbana a bassa emissione di carbonio**, auspicando inoltre che gli investimenti concreti in questo settore aumentino considerevolmente rispetto al periodo di programmazione 2007-2013, facendo particolare attenzione a quelli destinati all’efficienza energetica, allo sviluppo di fonti rinnovabili, alla diffusione del trasporto pulito.

Non a caso nell’Accordo di Partenariato 2014-2020 (AdP) all’interno dell’Obiettivo tematico 4 “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori” un ruolo di primo ordine è assunto dai trasporti urbani e in particolare dal Trasporto Pubblico Locale (TPL) definito come uno dei fattori che *definiscono la qualità dei servizi pubblici sia perché è utilizzato con ricorrente, anche se variabile, frequenza da una parte ragguardevole della popolazione, sia per le ingenti risorse pubbliche necessarie per realizzare le infrastrutture che ne consentono la fornitura. Il TPL rappresenta, inoltre, una pre-condizione e un volano per il successo competitivo delle aree urbane, in termini di vivibilità degli spazi urbani, accessibilità ai luoghi di lavoro e possibilità di penetrazione dei beni e servizi di consumo finale.*

Tav. 1 – Allocazione delle risorse comunitarie per Obiettivo tematico 4 “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori”

	Obiettivo tematico 4 (M€)	Totale generale del Fondo (M€)	% delle risorse dell’OT4 sul totale
FESR	811,9	20.651,50	3,9
FSE	-	10.467,20	-
FEASR	1.546,7	10.429,70	14,8
FEAMP	-	537,3	-
<i>Totale</i>	<i>2.358,60</i>	<i>42.085,70</i>	<i>5,6</i>

Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020

È ancora la stessa Commissione che nella proposta legislativa per la politica di coesione 2014-2020 invita i vari Paesi a dotarsi di una **Agenda Urbana** in grado di consentire alle Amministrazioni cittadine di essere direttamente coinvolte nell’elaborazione delle strategie di sviluppo rivolte, tra l’altro, alla realizzazione di infrastrutture di trasporto e all’implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché a prevedere che almeno il 5% delle risorse assegnate a livello nazionale debba essere destinato ad azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile delegate alle città.

Ed infatti sempre nell’Accordo di Partenariato 2014-2020 nell’affrontare la questione dell’approccio integrato allo sviluppo territoriale attraverso i Fondi strutturali e di investimento europei¹, si guarda anche allo sviluppo urbano sostenibile attraverso la definizione della strategia comune dell’Agenda urbana per i fondi comunitari 2014-2020 che si articola su tre driver di sviluppo² – ovvero ambiti tematici di intervento prioritari in parte fra loro integrabili – tra cui il

¹ Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR); Fondo Sociale Europeo (FSE); Fondo di Coesione (FC); Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR); Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP).

² La strategia comune dell’Agenda urbana si completa di un quarto driver che potrà essere definito da ciascuna Regione con riferimento alle peculiarità del proprio territorio e della programmazione in essere.

“ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città” al cui interno, con specifico riferimento al tema di questo paper, si ritrovano le azioni di mobilità e logistica sostenibile, temi per i quali è prevalso l’approccio per grandi opere o il finanziamento occasionale di iniziative con logiche sperimentali, mentre è necessaria e matura l’adozione di soluzioni strutturali sulla frontiera tra regolazione degli usi e gestione di servizi innovativi. A tal fine, la vigenza di un piano urbano di mobilità sarà condizione necessaria affinché i comuni possano accedere alle risorse comunitarie per realizzare interventi di mobilità e logistica sostenibile nel quadro di un approccio integrato, nel quale gli interventi del FESR saranno accompagnati da adeguate misure complementari mirate alla dissuasione dell’uso dei mezzi inquinanti privati e, laddove necessario, all’agevolazione all’uso di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale.

Tav. 2 – Indicazione allocativa a livello nazionale per azioni integrate di sviluppo urbano sostenibile cofinanziate dal FESR: valori programmatici

Fondo	Agenda urbana (€)	Totale generale del Fondo (M€)	Peso % sulle risorse totali del fondo
FESR	1.480.502.396	20.651,50	7,2
FSE	244.754.571	10.467,20	2,3
<i>Totale</i>	<i>1.725.256.967</i>	<i>31.118.700.000</i>	<i>5,5</i>

Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020

In queste premesse occorre fare riferimento, proseguendo nello studio dell’Accordo di Partenariato 2014-2020, anche all’Obiettivo tematico 7 “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete”, che pur puntando principalmente sull’implementazione delle grandi reti infrastrutturali finanzia anche investimenti per la promozione di sistemi di trasporto sostenibili e per il riequilibrio modale. Più nello specifico si considererà il risultato atteso 7.3 “Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali”, a cui è associato un monte risorse di circa 211 milioni di euro, tutte destinate alle sole regioni meno sviluppate.

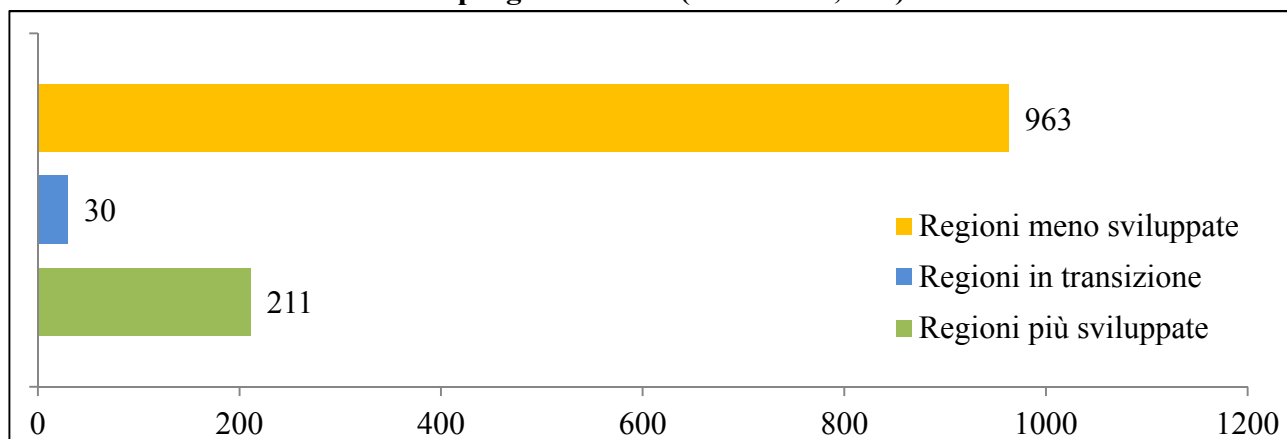
In termini generali, nelle tavole e nel grafico che seguono, i cui contenuti guideranno le prossime pagine di questo paper con riferimento alla nuova programmazione europea 2014-2020, sono meglio specificati gli ambiti che maggiormente andranno ad incidere sui sistemi di mobilità delle città distinguendo per obiettivo tematico e poi per azione.

Tav. 3 – Obiettivo tematico 4 “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori”, risultati attesi, azioni e fondi

Risultato atteso	n.	Azione	Azione PON	Azione POR/PSR	Fondo
RA 4.6 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	4.6.1	Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all’incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto	PON Città Metropolitane	POR	FESR
	4.6.2	Rinnovo del materiale rotabile	PON Città Metropolitane	POR	FESR
	4.6.3	Sistemi di trasporto intelligenti	PON Città Metropolitane	POR	FESR
	4.6.4	Sviluppo delle infrastrutture necessarie all’utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di <i>charginghub</i>	PON Città Metropolitane	POR	FESR

Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020

Graf. 1 – Risultato atteso 4.6 “Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane”, allocazione finanziaria programmata (solo FESR, M€)



Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020

Tav. 4 – Obiettivo tematico 7 “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete”, risultati attesi, azioni e fondi

Risultato atteso	n.	Azione	Azione PON	Azione POR/PSR	Fondo
RA 7.3 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	7.3.1	Potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso: interventi infrastrutturali e tecnologici; rinnovo del materiale rotabile; promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell’obiettivo tematico 4		POR	FESR
	7.3.2	Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e migliorare i servizi di collegamento	PON Infrastrutture e reti	POR	FESR
	7.3.3	Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone (principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.)	PON Infrastrutture e reti		FESR

Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020

1. I Programmi comunitari 2014-2020 (FESR)

La Commissione Europea per il nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 ad oggi ha adottato 11 Piani Operativi Regionali (POR FESR Piemonte, Liguria, Marche, Emilia Romagna, Lombardia, Toscana, Umbria, Lazio, Valle d'Aosta, Province Autonome di Trento e Bolzano) in grado di generare un investimento complessivo di oltre 5 miliardi di euro, di cui 2,759 miliardi stanziati dall'UE attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e l'altra metà derivante dal cofinanziamento nazionale. A questi si affiancano anche alcuni Piani Operativi Nazionali, sia monofondo che plurifondo, già approvati (Cultura, Istruzione e Governance) ma soprattutto altri 10 POR FESR e diversi PON tra cui "Infrastrutture e Reti" e "Città Metropolitane".

Nelle pagine che seguono si analizzeranno in termini comparati le scelte programmatiche effettuate in ciascun contesto territoriale in relazione ai temi della mobilità urbana, attraverso la ricostruzione, dove possibile, del quadro degli obiettivi specifici e delle linee di azione, nonché del quadro finanziario assunto dalle Regioni e dai PON "Città Metropolitane" e "Infrastrutture e reti".

1.1. I Programmi Operativi Nazionali

1.1.1. Il PON "Città Metropolitane 2014-2020"³

Al tema delle Città Metropolitane⁴ e alle relative politiche di sviluppo urbano è dedicato un Programma Operativo Nazionale plurifondo⁵, che inserendosi nel quadro dell'Agenda urbana nazionale e Sviluppo urbano sostenibile delineati nell'Accordo di Partenariato della programmazione 2014-2020 e all'interno dell'Obiettivo tematico 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" si prefigge come obiettivo fondamentale quello di *sostenere uno sforzo comune e cooperativo, nel merito e nel metodo, tra 14 Città che sono destinate, dai percorsi normativi in essere, a divenire il perno dell'area metropolitana circostante, e finalizzato ad ottenere modalità di approccio più coerenti e risultati concreti nel miglioramento di qualità ed efficienza dei servizi urbani e dell'integrazione della cittadinanza più fragile, considerando quindi opportunità e problemi che le accomunano su questioni di fondo, pur nella diversità concreta con cui tali questioni di manifestano.*

Il Piano si compone di 5 Assi prioritari: 1) Agenda digitale metropolitana; 2) Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana; 3) Servizi per l'inclusione sociale; 4) Infrastrutture per l'inclusione sociale; 5) Assistenza tecnica. Con riferimento a questo paper particolare interesse riveste il secondo asse, finanziato attraverso il FESR, tra i cui obiettivi specifici rientra l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane che a sua volta risponde alla priorità di intervento relativa alla *promozione di strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione.*

³ Il PON "Città Metropolitane 2014-2020", così come il PON "Infrastrutture e reti", ad oggi non è stato ancora approvato dalla Commissione Europea, quindi alcuni elementi e gli importi presentati sono non certi in quanto le quantificazioni definitive sono subordinate all'avanzamento della preparazione del Programma.

⁴ Alle città di Roma Capitale, Milano, Napoli, Torino, Bari, Firenze, Bologna, Genova, Venezia e Reggio Calabria si aggiungono altre 4 città presenti nelle Regioni a Statuto Speciale, ovvero Cagliari, Catania, Messina e Palermo per un totale di 14 aree metropolitane.

⁵ Il PON "Città Metropolitane 2014-2020" è finanziato sia attraverso il FESR che il FSE.

Ciò che si vuole ottenere, più nel dettaglio, è la drastica diminuzione della quota di mercato del trasporto privato su gomma delle nostre grandi città, i cui effetti negativi in termini di congestione, sicurezza, occupazione di spazi pubblici, inquinamento ambientale, acustico, sviluppo economico, ecc. sono ormai ampiamente certificati, attraverso la promozione di servizi di mobilità collettiva, innovativa e condivisa (*car sharing*, *bike sharing* e così via), nonché di modelli di mobilità lenta, quali quelli ciclabili e pedonali, e la sostituzione progressiva del parco mezzi con autobus eco-compatibili e auto elettriche.

Nella scelta effettiva degli interventi occorrerà poi tenere sempre in considerazione la necessità di raggiungere obiettivi ben definiti, quali l'incremento del numero di passeggeri trasportati dal Trasporto Pubblico Locale nei comuni capoluogo di provincia per abitante, l'aumento della velocità commerciale media per km nelle ore di punta del trasporto pubblico su gomma, autobus e tram a livello comunale, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra riconducibili al trasporto. A ciò si aggiunge, inoltre, un elemento di particolare importanza, vale a dire il fatto che sarà data priorità alle azioni che si pongono in attuazione di strumenti di programmazione strategica attivati a livello comunale o alla scala metropolitana e che si configurano quali occasioni di sperimentazione o di rafforzamento della capacità di governo metropolitano, in altre parole si vuole fare riferimento ai Piani Urbani della Mobilità (PUM), ai Piani Urbani del Traffico (PUT), ai piani d'azione comunali per la mobilità ciclabile, mobilità elettrica, sviluppo dell'infomobilità e degli *intelligent transport system* (ITS), e così via.

Ciò detto il Programma individua quattro tipologie di azioni:

- 1) Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione eco-compatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto. Questa azione oltre a prevedere la realizzazione di interscambi localizzati in prossimità dei principali accessi alla rete di TPL e la necessità di dotare le aree interessate di molteplici soluzioni e servizi di trasporto sostenibile alternativi al mezzo privato (ad esempio servizi di *car sharing*, *charging hub*, stalli per la sosta delle biciclette, ecc.), pone l'accento sul concetto della sicurezza in orari notturni e, per le regioni meno sviluppate, consente anche la risistemazione di assi di viabilità esistente al fine di creare corsie preferenziali protette dedicate al trasporto collettivo lungo direttrici che connettono i nodi di interscambio di rango metropolitano.
- 2) Rinnovo del materiale rotabile. Al rinnovo della flotta dei mezzi, sia attraverso l'acquisto che al *revamping*, sia se destinati ai servizi su gomma che su ferro, purché la tipologia e la taglia dei veicoli siano strettamente collegati ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano (ad es. mini-bus elettrici per i centri storici o per i servizi a chiamata, ecc.), si associa anche la possibilità di attivare o rilanciare servizi di *car sharing* e *bike sharing*, anche attraverso l'incentivazione del mercato privato. Quest'ultimo aspetto non è riscontrabile per le altre tipologie di azioni, solo in questo caso tra i beneficiari, oltre alle Amministrazioni comunali e alle loro società di scopo interamente pubbliche, rientrano anche le imprese private concessionarie di servizi di *car sharing* e *bike sharing* purché selezionate mediante procedura di evidenza pubblica.
- 3) Sistemi di trasporto intelligenti. Questa tipologia di azioni rientra tra le iniziative previste per l'Agenda digitale e pur ponendosi come obiettivo fondamentale quello di ottimizzare la gestione e l'operatività delle attività connesse alla regolazione del traffico e della mobilità attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali, punta in particolare nell'implementazione di idonei modelli di integrazione tariffaria, bigliettazione elettronica e interoperabilità dei pagamenti per i servizi di trasporto collettivo e la gestione della sosta, nonché nell'attivazione di zone a traffico limitato e dei correlati sistemi di controllo degli accessi e di gestione delle infrazioni. Di particolare interesse è poi la possibilità di prevedere la realizzazione delle necessarie reti di trasmissione dati (semafori dotati di connettività, trasformazione della rete dell'illuminazione comunale in una rete dati, ecc.).

- 4) Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub. Oltre alle infrastrutture (dai percorsi ciclabili e pedonali agli interventi di arredo di quartiere volti alla creazione di aree pedonali, aree buffer e "zone 30"), attraverso le risorse previste per questa tipologia di azione si potranno anche acquistare ed installare beni e impianti tecnologici finalizzati a promuovere la mobilità dolce e l'utilizzo di veicoli elettrici.

Tav. 5 – Le Azioni individuate dal PON “Città Metropolitane” per l’aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

Obiettivo specifico	Azioni da sostenere nell’ambito della priorità d’investimento
Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all’incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto
	Rinnovo del materiale rotabile
	Sistemi di trasporto intelligenti
	Sviluppo delle infrastrutture necessarie all’utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di <i>charginghub</i>

Il quadro finanziario

La dotazione finanziaria dell’intero Programma corrisponde ad oltre 588 milioni di euro derivanti da Fondi Strutturali e d’Investimento Europei (€445.698.942,00 del FESR e €142.376.058,00 del FSE), a cui si aggiungono ulteriori 300 milioni di contropartita nazionale, per un totale di quasi 900 milioni di euro.

Tav. 6 – Piano di finanziamento PON “Città Metropolitane” con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (M€)

Codice	Regioni più sviluppate		Regioni in transizione		Regioni meno sviluppate		Totale	
	Sostegno dell’UE	Fondi nazionali	Sostegno dell’UE	Fondi nazionali	Sostegno dell’UE	Fondi nazionali	Sostegno dell’UE	Fondi nazionali
043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	8,64	8,64	0,00	0,00	86,80	28,93	95,44	37,57
044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	8,64	8,64	0,00	0,00	12,40	4,13	21,04	12,77
090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	11,52	11,52	5,88	5,88	24,80	8,27	42,2	25,67
Totale	28,80	28,80	5,88	5,88	124,00	41,33	158,68	76,01
Totale Asse 2	47,98	47,98	7,83	7,83	155,00	51,67	210,81	107,48
% su Asse 2	60,03	60,03	75,10	75,10	80,00	79,99	75,27	70,72
Totale PON	142,80	142,80	20,40	20,40	424,90	141,63	588,10	304,83
% sul PON	20,17	20,17	28,82	28,82	29,18	29,18	26,98	24,94

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l’introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del PON “Città Metropolitane 2014-2020”

L'Asse 2 del PON, ovvero quello rivolto alla sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana, potrà usufruire di un ammontare di risorse che supera i 318 milioni di euro (il 66,2% sono fondi SIE), vale a dire il 35,7% del totale, mentre le azioni che andranno direttamente ad incidere sull'implementazione delle azioni di mobilità urbana sostenibile assorbiranno quasi 235 milioni di euro, il 73,7% delle risorse dell'Asse 2, ovvero il 26,3% dell'intero PON "Città Metropolitane".

Tra le varie tipologie di azioni il ruolo più rilevante è assunto dalla realizzazione di infrastrutture e dalla promozione di trasporti urbani puliti (compresi gli impianti e il materiale rotabile), a cui sono destinati ben 133 milioni di euro, seguono le azioni per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali, con 64,87 M€, e quelle per Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo) con 33,81 M€.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale delle risorse, sono le regioni meno sviluppate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) quelle che godranno delle maggiori risorse, oltre 165 milioni di euro all'interno dei quali la percentuale della contropartita nazionale si attesta sul 25%, contro il 50% del caso delle regioni più sviluppate o in fase di transizione.

1.1.2. Il PON "Infrastrutture e reti"

Il PO "Infrastrutture e reti", rivolto alle sole regioni meno sviluppate e finanziato attraverso il FESR, risponde in particolare all'Obiettivo tematico 7 dell'Accordo di Partenariato 2014-2020, e quindi ha come scopo generale quello di *promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*.

È bene precisare da subito che il Piano si occupa essenzialmente della rete logistica e delle grandi vie di comunicazioni, mentre tratta solo marginalmente la questione della mobilità urbana sostenibile. Non a caso è lo stesso PO che, nel richiamare quanto definito con l'Accordo di Partenariato, indica come *gli interventi saranno attuati alla scala territoriale più opportuna, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi. Pertanto, la programmazione degli interventi sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti, interporti ed aeroporti fanno parte dell'impianto strategico del Programma, mentre la rete e i nodi di rango regionale e locale, i trasporti urbani e periurbani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati in programmi di livello regionale*.

In termini generali il PO "Infrastrutture e reti" ha una dotazione finanziaria complessiva pari ad oltre 2,5 miliardi di euro, di cui 1,382 miliardi garantiti dai Fondi SIE, così come meglio indicato nella tavola n. 7, e si sviluppa su 4 Assi prioritari:

- 1) favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T;
- 2) migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali;
- 3) sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile;
- 4) assistenza tecnica.

Tav. 7 – Ripartizione del piano finanziario relativo al PON “Infrastrutture e reti” per asse prioritario

Asse prioritario	Sostegno dell’Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Asse prioritario 1	840.315.798,92	687.531.108,21	1.527.846.907,13
Asse prioritario 2	110.010.000,00	90.008.181,82	200.018.181,82
Asse prioritario 3	384.074.201,08	314.242.528,15	698.316.729,23
Asse prioritario 4	48.400.000,00	39.600.000,00	88.000.000,00
<i>Totale</i>	<i>1.382.800.000,00</i>	<i>1.131.381.818,18</i>	<i>2.514.171.818,18</i>

Fonte: PON “Infrastrutture e reti”

1.2. La programmazione FESR di livello regionale

Recentemente la Commissione Europea ha adottato 11 Piani Operativi Regionali FESR, per un valore complessivo che supera i 5 miliardi di euro, ma tutti relativi alle Regioni più sviluppate (per l’esattezza si tratta di Valle d’Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche e Lazio, nonché delle due province autonome di Trento e di Bolzano, mancano ancora i POR del Friuli Venezia e Giulia e Veneto), mentre sono ancora in fase di negoziazione i Piani più significativi, se non altro in termini di risorse, ovvero quelli relativi alle Regioni meno sviluppate di Calabria, Campania, Basilicata, Puglia e Sicilia (solo quest’ultimo vale, sommando le risorse europee con la contropartita nazionale, oltre 4,5 miliardi di euro) e alle Regioni in transizione (Molise, Abruzzo e Sardegna).

Ciò premesso nelle pagine che seguono si analizzeranno i principali elementi dei POR in relazione ai temi dello sviluppo di politiche di mobilità sostenibile, dove possibile attraverso i Piani approvati dalla Commissione, laddove non possibile facendo riferimento ai documenti pubblicati dalle singole Regioni sui loro portali web⁶, e ciò avverrà attraverso un’analisi per “campo di intervento”⁷ e per “tipo di territorio”⁸. Tra i vari POR non verranno considerati quelli della Regione Piemonte e della Provincia Autonoma di Trento in quanto non prevedono azioni nei campi di intervento qui valutati, mentre con riferimento al PO della Regione Calabria non sarà valutata la disponibilità finanziaria con specifico riferimento ai trasporti sostenibili in quanto ancora non definita, almeno nei documenti oggi on line.

1.2.1. Le Regioni più sviluppate

Regione Emilia Romagna

La Regione Emilia Romagna nel proprio PO FESR 2014-2020 inserisce le azioni di mobilità urbana sostenibile all’interno dell’Asse prioritario 4, ovvero “Promozione della low carbon economy nei

⁶ Più nello specifico sono considerate le bozze di Piano Operativi trasmessi alla Commissione.

⁷ In particolare sono considerati i codici relativi ai trasporti sostenibili (043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti - compresi gli impianti e il materiale rotabile; 044 Sistemi di trasporto intelligenti - compresa l’introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo), nonché quello relativo alle Piste ciclabili e percorsi pedonali (090). Vedi Regolamento di Esecuzione (UE) n. 2015/2014 della Commissione del 7 marzo 2014.

⁸ Regolamento di Esecuzione (UE) n. 2015/2014 della Commissione del 7 marzo 2014: 01 Grandi aree urbane (densamente popolate > 50.000 abitanti); 02 Piccole aree urbane (mediamente popolate > 5.000 abitanti); 03 Aree rurali (scarsamente popolate).

territori e nel sistema produttivo”, individuando in particolare come priorità d’investimento la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e come azioni più specifiche l’implementazione di sistemi di trasporto intelligenti (completamento della rete di controllo ed informazione del TPL attraverso la riqualificazione in ambito urbano delle fermate e dei nodi di interscambio con sistemi ITS di informazione all’utenza, con particolare attenzione ai disabili, installazione di display informativi multimediali all’interno dei mezzi, ecc.), il rinnovo del materiale rotabile e, infine, lo sviluppo delle infrastrutture necessarie all’utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.

In termini di risorse il PO dell’Emilia Romagna prevede un monte risorse totale per le azioni di mobilità sostenibile di oltre 27 milioni di euro, il 26,13% dell’intero Asse 4 e quasi il 6% dell’intero PO, e di questi una quota significativa è rivolta all’implementazione delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali (oltre € 8 milioni).

Tav. 8 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Emilia Romagna con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell’UE	Contropartita nazionale	Totale
4: Promozione della low carbon economy nei territori e nel sistema produttivo	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	6.500.000	6.500.000	13.000.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	3.000.000	3.000.000	6.000.000
	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	4.137.906	4.137.906	8.275.812
	Totale	13.637.906	13.637.906	27.275.812
Totale Asse 4		52.189.527	52.189.527	104.379.054
% su Asse 4		26,13	26,13	26,13
Totale POR		231.559.730	231.559.730	463.119.460
% sul POR		5,89	5,89	5,89

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l’introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Emilia Romagna

Regione Friuli Venezia Giulia

Alle politiche di “sviluppo urbano” è destinato l’Asse 4 del Piano operativo della Regione Friuli Venezia Giulia, al cui interno prevede l’obiettivo specifico “aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane” ovvero nei comuni con una popolazione superiore a 50 mila abitanti.

In particolare, così come emerso nel corso dell’attività di partenariato promossa dalla Regione, le autorità urbane hanno manifestato il proprio interesse a investire in azioni di riqualificazione urbana finalizzata ad una mobilità collettiva sostenibile ed alla riduzione degli inquinanti, prevedendo azioni di miglioramento della qualità della vita e al decongestionamento delle aree urbane, di miglioramento degli “hub and spoke” per il trasporto di merci e persone, nonché la creazione e l’implementazione del connettivo tra i poli scolastici ed i servizi urbani in grado di favorire una mobilità in condizioni di sicurezza.

Tali interventi sono finalizzati al miglioramento dell’efficienza e dell’efficacia delle infrastrutture di rete e dei servizi pubblici delle aree urbane, tali da avere effetti diretti sulla vivibilità della città stessa ed indirettamente sulla salute dei cittadini.

A queste azioni sono tuttavia destinate non molte risorse, circa l'1,3% dell'intero programma, ovvero meno di 3 milioni di euro considerando sia il sostegno comunitario che la contropartita nazionale.

Tav. 9 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Friuli Venezia Giulia con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 "Sviluppo urbano"	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	1.448.614	1.448.614	2.897.228
	Totale	1.448.614	1.448.614	2.897.228
Totale Asse 4		5.794.456	5.794.456	11.588.911
% su Asse 4		25,00	25,00	25,00
Totale POR		110.793.989	110.793.989	221.587.798
% sul POR		1,31	1,31	1,31

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Friuli Venezia Giulia

Regione Lazio

Per promuovere strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione, la Regione Lazio all'interno dell'Asse prioritario 4 "Energia sostenibile e mobilità" ha deciso di prevedere una serie di azioni, dalla progettazione, realizzazione di lavori e acquisizione di beni e servizi accessori per l'ampliamento e/o la realizzazione di nuovi nodi di scambio, all'acquisto di circa 65 autobus ad alta efficienza ambientale (alimentati a metano o elettrici almeno EURO 6) per impiego esclusivo nell'area urbana e metropolitana di Roma, nonché di treni ad alta capacità e/o a composizione bloccata e potenza distribuita, alla progettazione, acquisizione e realizzazione di beni e servizi per lo sviluppo dei sistemi ITS.

Per l'intero Asse è prevista una dotazione di 176 milioni di euro (metà dei quali garantiti dall'UE), e ben 77 milioni per le azioni di mobilità sostenibile, in particolare per la realizzazione di infrastrutture e l'acquisto di nuovi mezzi.

Tav. 10 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Lazio con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 - Energia sostenibile e mobilità	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	29.000.000	29.000.000	58.000.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	9.500.000	9.500.000	19.000.000
	Totale	38.500.000	38.500.000	77.000.000
Totale Asse 4		88.000.000	88.000.000	176.000.000
% su Asse 4		43,75	43,75	43,75
Totale POR		456.532.597	456.532.597	913.065.194
% sul POR		8,43	8,43	8,43

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Lazio

Regione Liguria

La Regione Liguria prevede interventi di mobilità urbana sostenibile all'interno di due Assi, quello intitolato "Energie" (Asse 4) e quello definito "Città" (Asse 6).

Nel primo allo scopo di aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane sono previste una serie di azioni rivolte al rinnovo del materiale rotabile e all'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti. In particolare sono individuati alcune azioni che le per città di Genova, Sanremo e Imperia consentiranno la realizzazione di corsie preferenziali e dedicate esclusivamente al transito dei mezzi pubblici, la realizzazione o l'integrazione di sistemi di centralizzazione e sincronizzazione semaforica, la realizzazione di sistemi per la gestione, il monitoraggio, la comunicazione e il controllo, lo sviluppo di azioni per l'integrazione tariffaria e il pagamento interoperabili (quali ad esempio bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione).

Con riferimento al secondo Asse qui considerato, è previsto il finanziamento di interventi rivolti ad introdurre o potenziare le reti e i punti di ricarica di mezzi elettrici (charging hub), itinerari ciclo-pedonali e punti di noleggio o parcheggio di biciclette (bike sharing), punti di parcheggio per il car sharing/pooling, un sistema diffuso di attraversamenti sicuri e accessibili per i pedoni, ma solo se queste azioni sono previste all'interno di Piani di mobilità urbana sostenibile, strumento considerato fondamentale per assicurare l'integrazione tra le diverse iniziative messe in campo.

Nell'insieme per i vari interventi sono previsti finanziamenti per 21,5 milioni di euro, buona parte dei quali destinati alla realizzazione delle infrastrutture.

Tav. 11 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Liguria con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 "Energia"	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	8.000.000	8.000.000	16.000.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	1.500.000	1.500.000	3.000.000
	Totale	9.500.000	9.500.000	19.000.000
Totale Asse 4		30.500.000	30.500.000	61.000.000
% su Asse 4		31,15	31,15	31,15
Totale POR		188.500.000	188.500.000	377.000.000
% sul POR		5,04	5,04	5,04
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
6 "Città"	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	1.250.000	1.250.000	2.500.000
	Totale	1.250.000	1.250.000	2.500.000
Totale Asse 6		20.000.000	20.000.000	40.000.000
% su Asse 6		6,25	6,25	6,25
% sul POR		0,66	0,66	0,66

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Liguria

Regione Lombardia

Il Programma Operativo della Regione Lombardia recentemente approvato dalla Commissione Europea inserisce gli interventi di mobilità urbana sostenibile all'interno dell'Asse IV "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori", prevedendo una serie di azioni che riguarderanno essenzialmente lo sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub ed il rinnovo del materiale rotabile, in particolare quello ferroviario.

Nello specifico, oltre all'acquisto di nuovi treni, nel Programma si prevede di investire nella mobilità elettrica, attraverso la realizzazione di un piano complessivo di diffusione di punti di ricarica elettrici nelle aree urbane e metropolitane (che dovrà trovare attuazione là dove previsto negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana e là dove venga garantito un approccio integrato), e nella mobilità ciclistica che, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), porterà alla realizzazione di circuiti connessi con la mobilità collettiva, interventi di adeguamento delle stazioni ferroviarie del TPL per favorire l'interscambio bici-trasporto pubblico, ecc., ma anche di interventi immateriali come l'integrazione tariffaria tra trasporto pubblico e sistemi di bike sharing.

Per la realizzazione di questi interventi sono destinati 60 milioni di euro, il 50% sono fondi UE, e ben un terzo riguardano le piste ciclabili ed i percorsi pedonali.

Tav. 12 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Lombardia con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
IV – Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	20.000.000	20.000.000	40.000.000
	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	10.000.000	10.000.000	20.000.000
Totale		30.000.000	30.000.000	60.000.000
Totale Asse IV		97.300.000	97.300.000	194.600.000
% su Asse IV		30,83	30,83	30,83
Totale POR		468.800.000	468.800.000	937.600.000
% sul POR		6,40	6,40	6,40

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Lombardia

Regione Marche

Per raggiungere l'obiettivo di "aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane" il PO della Regione Marche punta sul rinnovo del materiale rotabile, ed in particolare all'acquisto di nuovi autobus a basso impatto ambientale (metano, EURO 6), che insieme ad adeguate misure accessorie di promozione di stili di trasporto eco-compatibili scoraggino l'uso del mezzo privato, ma anche all'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti (infomobilità, controllo in tempo reale delle flotte, ecc.), sullo sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub, ovvero sulla promozione dell'uso dei mezzi elettrici pubblici e privati, e infine sulla realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci in ambito urbano.

Considerando per ultimo le risorse si osservano valori superiori ai 30 milioni di euro, un importo che in termini percentuali raggiunge il 9,5% dell'intero PO, percentuale tra le più alte registrate nell'analisi dei vari programmi regionali.

Tav. 13 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Marche con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	13.918.737	13.918.737	27.837.474
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	1.631.248	1.631.248	3.262.496
	Totale	15.549.985	15.549.985	31.099.970
Totale Asse 4		32.724.964	32.724.964	65.449.928
% su Asse 4		47,52	47,52	47,52
Totale POR		163.624.820	163.624.820	327.249.640
% sul POR		9,50	9,50	9,50

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Marche

Regione Toscana

La Regione Toscana nel proprio PO intende promuovere interventi di mobilità urbana sostenibile attraverso due assi, quello rivolto a “Sostenere la transizione verso un’economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori” (Asse 4) e quello “Urbano” (Asse 6), in entrambi tuttavia sono assenti interventi per l’implementazione di sistemi di trasporto intelligenti e per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali.

Nello specifico con il primo asse saranno finanziati interventi per la realizzazione e/o il potenziamento dei sistemi di interscambio fra modalità diverse di spostamento e per le loro attrezzature (come ad esempio parcheggi scambiatori, ciclostazioni, aree di sosta), nonché per il rinnovo del materiale rotabile (sostituzione di autobus circolanti di tipo urbano con motorizzazione fino a Euro 2, con richiesta di rottamazione dei mezzi sostituiti attestata dalla produzione di certificati rilasciati da centri autorizzati, con mezzi di nuova fabbricazione a basso impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale).

Fondamentale per l’attivazione dei finanziamenti è la previsione, sia per l’asse succitato che per l’Asse 6, delle azioni all’interno dei Piani di mobilità urbana o metropolitana o di equivalenti strumenti di pianificazione finalizzate a promuovere la sostenibilità ambientale.

Interventi di realizzazione di aree di interscambio, con particolare riferimento alle ciclostazioni ed ai raccordi funzionali di percorsi ciclabili, sono previste anche all’interno dell’Asse 6 a cui si sommano anche la creazione di percorsi e corsie preferenziali per il transito dei mezzi pubblici, nonché l’implementazione di sistemi di gestione della rete semaforica e dei flussi di traffico.

Nel complesso le risorse previste all’interno dei due assi raggiungono quasi quota 50 milioni di euro, oltre il 6% dell’intero valore del POR FESR Toscana.

Tav. 14 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Toscana con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4. Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	19.652.871	19.652.871	39.305.742
Totale		19.652.871	19.652.871	39.305.742
Totale Asse 4		98.343.604	98.343.604	196.687.208
% su Asse 4		19,98	19,98	19,98
Totale POR		396.227.254	396.227.254	792.454.508
% sul POR		4,96	4,96	4,96
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
6. Urbano	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	4.921.142	4.921.142	9.842.284
Totale		4.921.142	4.921.142	9.842.284
Totale Asse 6		24.605.712	24.605.712	49.211.424
% su Asse 6		20,00	20,00	20,00
% sul POR		1,24	1,24	1,24

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Toscana

Regione Umbria

Così come visto per la Lombardia e la Liguria, anche l'Umbria prevede interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane in due assi, l'Asse prioritario 4 (Energia sostenibile) e l'Asse prioritario 6 (Sviluppo urbano sostenibile).

Con il primo, tra le varie misure, si prevede l'acquisto di veicoli da destinare al Trasporto Pubblico a basse emissioni (ovvero alimentati a metano o elettrici) in sostituzione di automezzi di scarse prestazioni ambientali, e a ciò sono destinati circa 8 milioni di euro, di cui 4 milioni provenienti dalla UE.

Con l'Asse 6 le misure sono più varie, infatti si passa dal potenziamento del trasporto pubblico urbano attraverso l'utilizzo di sistemi e reti di trasporto a basso impatto ambientale in relazione ai principali nodi di interscambio, alla realizzazione di sistemi di bike sharing e car sharing con l'impiego di veicoli a basse emissioni, alla definizione di percorsi ciclabili integrati all'interno delle aree urbane, alla realizzazione di aree di interscambio ferro-gomma, fino ad arrivare all'implementazione di sistemi ITS (stazioni e sistemi di monitoraggio e regolazione del traffico veicolare, gestione delle reti di trasporto e l'implementazione di una serie di servizi per i viaggiatori, ecc.).

Per questi interventi le risorse previste superano i 12 milioni di euro (il 50% sono fondi UE), il 3,68% dell'intera dotazione del POR FESR, facendo superare quota 20 milioni i finanziamenti per interventi in mobilità urbana sostenibile.

Tav. 15 – Piano di finanziamento PO FESR della Regione Umbria con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 - Energia sostenibile	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	4.000.000	4.000.000	8.000.000
Totale		4.000.000	4.000.000	8.000.000
Totale Asse 4		27.980.060	27.980.060	55.960.120
% su Asse 4		14,30	14,30	14,30
Totale POR		171.021.002	171.021.002	342.042.004
% sul POR		2,34	2,34	2,34
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
6 - Sviluppo urbano sostenibile	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	4.200.000	4.200.000	8.400.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	2.090.030	2.090.030	4.180.060
Totale		6.290.030	6.290.030	12.580.060
Totale Asse 6		15.408.200	15.408.200	30.816.400
% su Asse 6		40,82	40,82	40,82
% sul POR		3,68	3,68	3,68

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Umbria

Regione Valle d'Aosta

In tema di mobilità urbana sostenibile il PO della Regione Valle d'Aosta prevede un intervento specifico, ovvero la realizzazione di progetti, ricompresi nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano di Aosta, finalizzati alla diffusione di sistemi di trasporto a basse emissioni di CO₂, sia per esigenze lavorative che turistiche. Volendo entrare ancora più nel dettaglio si prevede il completamento della rete ciclopedonale "BiciPlan" e lo sviluppo di servizi di supporto alla mobilità ciclabile, il tutto all'interno della città di Aosta e della sua area peri-urbana.

Per questi interventi sono destinati 3 milioni di euro, poco più del 20% dell'intero Asse 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori".

Tav. 16 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Valle d'Aosta con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4. Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	1.500.000	1.500.000	3.000.000
Totale		1.500.000	1.500.000	3.000.000
Totale Asse 4		7.126.000	7.126.000	14.252.000
% su Asse 4		21,05	21,05	21,05
Totale POR		32.175.475	32.175.475	64.350.950
% sul POR		4,66	4,66	4,66

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Valle d'Aosta

Regione Veneto

Il POR Veneto focalizza la propria strategia su 7 Assi prioritari (a cui si aggiunge l'Asse di Assistenza tecnica) e tra questi di particolare importanza assumono l'Asse 4 "Energia sostenibile e qualità della vita", che tra l'altro intende promuovere sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria attraverso la realizzazione di sistemi di pagamento interoperabili (es. bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione), e soprattutto l'Asse 6 "Sviluppo Urbano Sostenibile" che nel perseguire la crescita della qualità dell'ambiente urbano delle città venete individua il sistema di mobilità ad alta sostenibilità per quanto riguarda emissioni ed uso dell'energia (trasporto pubblico locale in particolare) come fattore molto rilevante.

Diverse le tipologie di azioni previste, dagli interventi di mobilità sostenibile urbana anche incentivando l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrazzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte, all'implementazione di sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria attraverso la realizzazione di sistemi di pagamento interoperabili (quali ad esempio bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione), tutte destinate alle grandi aree urbane, ovvero quelle con più di 50 mila abitanti, e in grado di muovere un ammontare di risorse di poco inferiore a 30 milioni di euro, così come meglio specificato nella tavola che segue.

Tav. 17 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Veneto con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
6 "Sviluppo urbano sostenibile"	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	7.500.000	7.500.000	15.000.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	6.500.000	6.500.000	13.000.000
Totale		14.000.000	14.000.000	28.000.000
Totale Asse 6		42.000.000	42.000.000	84.000.000
% su Asse 6		33,33	33,33	33,33
Totale POR		288.149.144	288.149.144	576.298.288
% sul POR		4,86	4,86	4,86

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Veneto

Provincia Autonoma di Bolzano

Nell'ambito del terzo Asse "Ambiente sostenibile", il PO della Provincia Autonoma di Bolzano si prefigge l'obiettivo di aumentare la quota della mobilità sostenibile nelle aree urbane, e lo fa individuando un complesso di interventi centrato su un'offerta di trasporto pubblico e di servizi volta a sostenere forme di mobilità alternativa e a bassa emissione di inquinanti atmosferici.

In particolare è prevista, da un lato, la realizzazione di "Centri di mobilità" (unico snodo in grado di integrare tra loro il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico su gomma, il servizio taxi e di auto collettive) nei principali snodi urbani dell'Alto Adige ad alta pendolarizzazione attraverso il potenziamento o la riqualificazione dei centri viaggiatori della stazione ferroviaria, nonché la realizzazione di parcheggi/box finalizzati all'interscambio modale e centri di informazione multimediale, dall'altro lato l'implementazione sistemi di trasporto intelligenti (dall'acquisto di

software per la gestione dei centri di infomobilità e di apparecchiature informative, all'implementazione sui mezzi pubblici di trasporto di un sistema dinamico di informazione trasporti con monitoraggio in tempo reale della localizzazione del mezzo, alla realizzazione di sistemi per il trasferimento delle informazioni al pubblico).

Per tutte questi interventi sono previsti oltre 17 milioni di euro (13,2% dell'intero PO).

Tav. 18 – Piano di finanziamento POR FESR della Provincia Autonoma di Bolzano con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
3 - Ambiente sostenibile	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	7.279.178	7.279.178	14.558.356
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	1.377.142	1.377.142	2.754.284
	Totale	8.656.320	8.656.320	17.312.640
Totale Asse 3		19.673.454	19.673.454	39.346.908
% su Asse 3		44,00	44,00	44,00
Totale POR		65.578.176	65.578.176	131.156.352
% sul POR		13,20	13,20	13,20

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Provincia Autonoma di Bolzano

1.2.2. Le Regioni in transizione

Regione Abruzzo

Dei sette Assi prioritari, oltre a quello relativo all'Assistenza tecnica, che compongono il Piano Operativo della Regione Abruzzo particolare importanza riveste l'Asse VII, relativo allo "Sviluppo urbano sostenibile" che tra le proprie priorità di intervento prevede quella di promuovere strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione.

Nello specifico con questa azione, nel rispetto delle previsioni dell'AdP, si prevede di attuare quelle azioni previste dagli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane (dai Piani Urbani della Mobilità ai Piani del Traffico) delle quattro città capoluogo (Chieti, l'Aquila Pescara e Teramo), individuando come obiettivo fondamentale quello di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della mobilità collettiva, nonché di disincentivare l'uso del mezzo privato e introdurre nuovi di sistemi intelligenti per più efficienti servizi informativi della mobilità e per la gestione delle tariffe.

Le risorse destinate per questi interventi ammontano a 12 milioni di euro, il 50% garantiti dall'Unione Europea, di cui 4,8 milioni per investimenti in sistemi di trasporto intelligenti.

Tav. 19 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Abruzzo con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
VII “Sviluppo urbano sostenibile”	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	3.600.000	3.600.000	7.200.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	2.400.000	2.400.000	4.800.000
	Totale	6.000.000	6.000.000	12.000.000
Totale Asse 7		14.000.000	14.000.000	28.000.000
% su Asse 7		42,86	42,86	42,86
Totale POR		115.754.890	115.754.890	231.509.780
% sul POR		5,18	5,18	5,18

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Abruzzo

Regione Molise

La Regione Molise in tema di investimenti per la mobilità urbana sostenibile, all'interno dell'Asse 4 “Energia Sostenibile”, ha deciso per la programmazione 2014-2020 di puntare sulla realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto.

Entrando ancora di più nello specifico, saranno finanziati interventi di ampliamento e/o potenziamento degli hub urbani al fine di diversificarne, se del caso con il sostegno di fonti rinnovabili per la produzione di energia, le potenzialità multimodali, mediante parcheggi di scambio, car e bike sharing, tappeti mobili, piste ciclabili, charging hub. Tali interventi dovranno essere integrati con quelli relativi all'implementazione di sistemi intelligenti di ottimizzazione del traffico, fra i quali, ad esempio, i sistemi innovativi di tariffazione integrata ed i sistemi di infomobilità, anche legati ai nuovi sviluppi dell'internet of things ed alla diffusione di dispositivi intelligenti come smartphone e tablet. Potranno essere finanziati, sebbene in maniera complementare, interventi di adeguamento delle flotte per il trasporto pubblico eco-sostenibili.

Per la realizzazione degli interventi sono previsti poco più di 4 milioni di euro, meno del 3% del POR nel suo insieme.

Tav. 20 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Molise con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4. “Energia sostenibile”	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	2.118.020	2.118.020	4.236.040
	Totale	2.118.020	2.118.020	4.236.040
Totale Asse 4		10.060.594	10.060.594	20.121.189
% su Asse 4		21,05	21,05	21,05
Totale POR		76.803.727	76.803.727	153.607.454
% sul POR		2,76	2,76	2,76

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Molise

Regione Sardegna

Sono due gli assi del PO della Regione Sardegna che prevedono investimenti nella mobilità sostenibile, l'Asse 4 "Energia sostenibile e qualità della vita" con risorse destinate alle aree urbane, e l'Asse 5, rivolto alla "Tutela dell'ambiente, uso efficiente delle risorse e valorizzazione del patrimonio naturale culturale a fini turistici" e, con riferimento specifico al tema di questo documento, alla realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali.

Partendo dal primo, allo scopo di aumentare la quota di spostamenti effettuati in ambito urbano ed extraurbano attraverso sistemi di trasporto sostenibile perseguendo una strategia di riequilibrio modale, sono previste una serie di interventi rivolti non solo alle aree già interessate dalla Programmazione 2007-13 (area vasta di Cagliari e Sassari), ma anche ad altre realtà, turistiche o urbane, sottoposte ad eccessivi carichi veicolari, con l'obiettivo di conseguire un effettivo ridimensionamento della propensione all'utilizzo dell'auto privata, unitamente al perseguimento di una gestione intelligente e sostenibile della circolazione. Nello specifico le azioni saranno rivolte: al completamento e all'implementazione delle azioni nel settore del trasporto pubblico (interventi sulla rete ciclabile integrata, incentivazione di forme di trasporto a basso impatto ambientale e mobilità condivisa, efficientamento delle reti ferroviarie e metropolitane esistenti); alla promozione dell'utilizzo della mobilità elettrica e di sistemi di trasporto alternativi all'auto privata (car sharing, car pooling, servizi di trasporto a chiamata, Pedibus, campagne di sensibilizzazione, ecc.); all'implementazione di sistemi di controllo e gestione della flotta, informazione all'utenza, bigliettazione elettronica integrata, sistemi di onda verde intelligente, ecc..

In termini di risorse, quasi 30 milioni di euro sono destinati alla realizzazione di infrastrutture e alla promozione di trasporti urbani puliti, nonché all'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti, mentre per le piste ciclabili e per i percorsi pedonali si prevedono investimenti per oltre 10 milioni di euro.

Tav. 21 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Sardegna con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
IV - Energia sostenibile e qualità della vita	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	10.061.152	10.061.152	20.122.304
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	4.199.726	4.199.726	8.399.452
	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	4.404.571	4.404.571	8.809.142
	Totale	18.665.449	18.665.449	37.330.898
Totale Asse IV		93.327.241	93.327.241	186.654.482
% su Asse IV		20,00	20,00	20,00
Totale POR		447.970.758	447.970.758	895.941.516
% sul POR		4,17	4,17	4,17
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
V - Tutela dell'ambiente, uso efficiente...	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	853.588	853.588	1.707.176
	Totale	853.588	853.588	1.707.176
Totale Asse V		79.328.155	79.328.155	158.656.310
% su Asse V		1,08	1,08	1,08
% sul POR		0,19	0,19	0,19

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Sardegna

1.2.3. Le Regioni meno sviluppate

Regione Basilicata

La Regione Basilicata, rientrata tra il gruppo delle Regioni meno sviluppate nella programmazione 2014-2020, individua i propri interventi in tema di mobilità urbana sostenibile all'interno dell'Asse IV, quello dedicato all'Energia e mobilità urbana.

In particolare attraverso la priorità d'investimento 4.E. "sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione", e allo scopo di accrescere l'accessibilità e l'intermodalità dei trasporti merci e persone, nonché di promuovere la mobilità sostenibile attraverso mezzi di trasporti non inquinanti ed il ricorso all'infomobilità e di sviluppare infrastrutture trasportistiche non impattanti per l'ambiente e la salute dei residenti, individua una serie di azioni, tra cui la realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto, l'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.

Per la realizzazione di queste azioni sono previsti oltre 33 milioni di euro, il 4,24% dell'intero PO.

Tav. 22 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Basilicata con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Fondi nazionali	Totale
IV – Energia e mobilità urbana	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	9.125.000	9.125.000	18.250.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	7.675.000	7.675.000	15.350.000
	Totale	16.800.000	16.800.000	33.600.000
Totale Asse IV		67.200.000	67.200.000	134.400.000
% su Asse IV		25,00	25,00	25,00
Totale POR		396.515.666	396.515.666	793.031.332
% sul POR		4,24	4,24	4,24

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Basilicata

Regione Calabria

Il PO di cui si trova traccia sul sito della Regione Calabria non si presenta ancora completo, ma mostra evidenti vuoti, in particolare quando si fa riferimento alla distribuzione delle risorse per le varie categorie di intervento.

Ciò detto il PO si struttura su 12 Assi prioritari a cui si aggiunge quello dell'Assistenza Tecnica, ma con riferimento al tema trattato in questo paper assume particolare importanza l'Asse 4 "Efficienza energetica", che tra le varie azioni previste include anche quella relativa alla realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto (dalla realizzazione di centri/hub di mobilità nei principali snodi urbani, al rinnovamento del parco mezzi, all'introduzione

di tecnologie ITS, ecc.), molti interventi sono tuttavia subordinati all'esistenza di una programmazione della mobilità sostenibile.

Altri Assi che possono prevedere interventi in tema di mobilità urbana sostenibile sono l'Asse 7 "Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile" (al suo interno, ad esempio, sono previsti interventi per l'integrazione dei sistemi di mobilità sostenibile delle aree urbane con i collegamenti ferroviari sulle direttrici jonica e tirrenica, realizzazione del sistema di fermate/stazioni ferroviarie nell'area metropolitana di Reggio Calabria, ecc.), nonché l'Asse prioritario 12 "Città intelligenti e sostenibili", che da un lato riprende buona parte degli interventi già indicati all'interno dell'Asse 4, dall'altro lato ne prevede di nuovi pur se legati all'esistenza di una programmazione ben definita (Piano Regionale dei Trasporti, Piani Urbani della Mobilità, ecc.), e sempre rivolti solo verso Città e Aree Urbane ben definite (Città metropolitana di Reggio Calabria, Città di Catanzaro, Lamezia Terme, Crotone, Vibo Valentia, Aree Urbane di Cosenza-Rende e Corigliano-Rossano).

Regione Campania

Con il nuovo PO FESR 2014-2020, e più nello specifico con l'Asse IV "Energia Sostenibile", la Regione Campania punta sui sistemi di mobilità urbana sostenibile guardando in particolare ai quattro capoluoghi di provincia e alla città di Napoli (in quest'ultimo caso in complementarietà con il PON Città Metropolitane).

In particolare per i quattro capoluoghi di provincia la strategia regionale mira a sviluppare meccanismi di gestione del traffico (già individuati nell'ambito degli strumenti di pianificazione della mobilità a livello regionale, tra cui il Piano di Mobilità Sostenibile, ma che dovranno poi essere previsti anche a livello comunale) che consentano di rendere maggiormente impattanti i finanziamenti della politica di coesione, mentre per la Città Metropolitana di Napoli punta a concludere e potenziare il Sistema di Metropolitana Regionale, anche attraverso il completamento dei Grandi Progetti avviati con la programmazione 2007-2013.

All'interno di queste linee si prevede, ad esempio, la realizzazione del "Programma Smart Stations", mirato all'aumento dell'accessibilità, alla riqualificazione ed all'adeguamento tecnologico delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), di parcheggi di interscambio, l'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario e adeguamento del materiale esistente a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza, lo sviluppo di tecnologie di tipo ITS "Intelligent Transport System" al comparto del TPL e di sistemi per contribuire al completamento dell'integrazione tariffaria territoriale, nonché la realizzazione di interventi infrastrutturali volti a favorire la mobilità dolce.

Altri interventi che possono per centri versì rientrare nell'insieme delle politiche di mobilità urbana sostenibile sono previsti anche dall'Asse VII "Trasporti", dove accanto all'implementazione di azioni di sviluppo in ambito ferroviario, portuale, ecc., si prevedono anche interventi di diffusione delle tecnologie di tipo ITS all'interno del comparto del TPL al fine di rilevare e monitorare i flussi complessivi di traffico merci e passeggeri e favorire la programmazione della mobilità, la riorganizzazione dei servizi e l'incoraggiamento del trasporto pubblico.

Il complesso degli interventi sopra descritti potrà contare, per il settennio 2014-2020, su quasi 300 milioni di euro, di cui oltre 220 di fondi europei (come già detto la Campania, insieme alla Calabria e alla Sicilia, godranno di una contropartita nazionale pari al 25%, contro il 50% di tutte le altre Regioni).

Tav. 23 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Campania con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
IV - Energia sostenibile	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	166.598.607	55.532.869	222.131.476
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	18.510.956	6.170.319	24.681.275
	Totale	185.109.563	61.703.188	246.812.751
Totale Asse IV		370.219.126	123.406.375	493.625.501
% su Asse IV		50,00	50,00	50,00
Totale POR		3.085.159.382	1.028.386.461	4.113.545.843
% sul POR		6,00	6,00	6,00
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
VII - Trasporti	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	39.490.040	13.163.347	52.653.387
	Totale	39.490.040	13.163.347	52.653.387
	Totale Asse VII	246.812.751	82.270.917	329.083.668
% su Asse VII		16,00	16,00	16,00
% sul POR		1,28	1,28	1,28

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Campania

Regione Puglia

Sono due gli Assi del POR FESR che prevedono investimenti per la promozione di trasporti urbani puliti, l'Asse 4 "Energia sostenibile e qualità della vita" e l'Asse 12 "Sviluppo urbano sostenibile".

I principali interventi rivolti all'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane sono tuttavia previste all'interno dell'Asse 4, non a caso sono indicate azioni quali la realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio ferro/ferro e ferro/gomma in corrispondenza dei nodi della rete regionale multimodale di trasporto (terminalbus, charginghub), purché identificati nel Piano Regionale dei Trasporti e funzionali al complemento della riorganizzazione dei servizi di trasporto (in corso con il redigendo Piano Triennale dei Servizi), nonché la riqualificazione funzionale e urbana delle stazioni esistenti, il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni/nodi (corsie preferenziali, dei sistemi di priorità semaforica, ecc.), l'ammodernamento dei parchi mezzi del trasporto pubblico locale tramite il ricorso a mezzi a basso carico inquinante e di emissioni, la promozione di forme di mobilità dolce, l'implementazione di politiche per incentivare gli operatori logistici e di Tpl a dotarsi di infrastrutture, tecnologie e servizi ITS. Una certa attenzione è poi rivolta ai servizi innovativi per la logistica delle merci nei centri urbani e in particolare agli interventi in grado di aumentare il numero dei centri di smistamento delle merci a livello urbano per organizzare in modo più efficiente l'interfaccia tra il trasporto merci di lunga distanza e quello, sostenibile, relativo all'ultimo miglio.

Altri interventi, come detto, sono previsti all'interno dell'Asse 12, in cui all'interno della Priorità d'investimento "Infrastrutturazione verde urbana" sono previsti interventi di sviluppo della mobilità sostenibile, eventualmente in integrazione con interventi di ripermabilizzazione degli spazi pubblici, di rifunzionalizzazione degli stessi, di rimozione o di depotenziamento di infrastrutture stradali, anche al fine di riqualificare e mettere in sicurezza ampie zone urbanizzate costiere.

Rispetto alle altre Regioni meno sviluppate l'ammontare complessivo delle risorse, pur godendo di una contropartita nazionale pari al 50%, appare minore sia in termini assoluti (175 milioni di euro contro, ad esempio, i quasi 300 della Campania), sia in termini percentuali sul valore complessivo del Piano Operativo (2,45% contro il 7,28% sempre della Campania).

Tav. 24 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Puglia con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4 – Energia sostenibile e qualità della vita	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	82.000.000	82.000.000	164.000.000
	Totale	82.000.000	82.000.000	164.000.000
Totale Asse 4		218.945.604	218.945.604	437.891.208
% su Asse 4		37,45	37,45	37,45
Totale POR		3.560.479.497	3.560.479.497	7.120.958.994
% sul POR		2,30	2,30	2,30
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
12 – Sviluppo urbano sostenibile	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	5.500.000	5.500.000	11.000.000
	Totale	5.500.000	5.500.000	11.000.000
Totale Asse 12		65.000.000	65.000.000	130.000.000
% su Asse 12		8,46	8,46	8,46
% sul POR		0,15	0,15	0,15

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Puglia

Regione Sicilia

Nell'ambito del proprio PO e in particolare dell'Asse prioritario IV "Energia Sostenibile e Qualità della Vita", la Regione Siciliana intende migliorare la qualità della vita nelle aree urbane e metropolitane attraverso il completamento ed il potenziamento degli interventi infrastrutturali finalizzati al trasporto pubblico di massa a guida vincolata, il miglioramento dell'accesso ai centri urbani di maggiore dimensione con modalità sostenibili, la qualificazione ed il potenziamento dei percorsi ciclabili in alternativa ai mezzi privati, e tutto ciò solo per le maggiori città siciliane, non a caso tra le varie azioni previste rientrano la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo, il prolungamento delle tratte della Ferrovia Circumetnea nell'area metropolitana di Catania e la costruzione di tre linee tranviarie sempre a Palermo.

Inoltre sono previsti interventi per la razionalizzazione della mobilità su gomma – anche attraverso la realizzazione di infrastrutture di interscambio, il rinnovo del materiale rotabile, l'implementazione di sistemi di ITS – purché inquadrati all'interno del redigendo Piano Regionale dei Trasporti e dei Piani Urbani di Mobilità (PUM), ma pur sempre rivolti alle città di maggiore dimensione. Accanto alla razionalizzazione della mobilità su gomma e allo sviluppo di quella su ferro, con il PO si tenderà anche di promuovere politiche in grado di integrare gli spostamenti su bicicletta (mobilità dolce in generale) e su veicoli a basso impatto ambientale nei sistemi di mobilità sostenibile in comuni o aggregazioni di comuni con caratteristiche urbane.

Ulteriori interventi nel settore dell'ITS, infine, sono previsti all'interno dell'Asse 7 "Sistemi di Trasporto Sostenibili", che tra le varie azioni prevede anche la promozione della bigliettazione elettronica.

Nel complesso per le azioni indicate nei due Assi sopra descritti sono previste risorse pari a quasi 525 milioni di euro (di cui quasi 400 milioni di fondi europei), nessuna altra regione ha deciso di investire così tanto, anche in rapporto al valore complessivo del PO (oltre l'11,5%). Particolare attenzione è rivolta alle infrastrutture e alle politiche ad esse collegate, non a caso i fondi superano i 500 milioni di euro.

Tav. 25 – Piano di finanziamento POR FESR della Regione Sicilia con specifico riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (€)

Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
4. Energia Sostenibile e Qualità della Vita	043 Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti ¹	378.000.000	126.000.000	504.000.000
	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	3.750.000	1.250.000	5.000.000
	090 Piste ciclabili e percorsi pedonali	7.951.136	2.650.379	10.601.515
	Totale	389.701.136	129.900.379	519.601.515
Totale Asse 4		779.402.272	259.800.757	1.039.203.029
% su Asse 4		50,00	50,00	50,00
Totale POR		3.418.431.018	1.139.477.006	4.557.908.024
% sul POR		11,40	11,40	11,40
Asse	Codice	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	Totale
7. Sistemi di Trasporto Sostenibili	044 Sistemi di trasporto intelligenti ²	4.000.000	1.333.333	5.333.333
	Totale	4.000.000	1.333.333	5.333.333
Totale Asse 7		512.764.653	170.921.551	683.686.204
% su Asse 7		0,78	0,78	0,78
% sul POR		0,12	0,12	0,12

¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

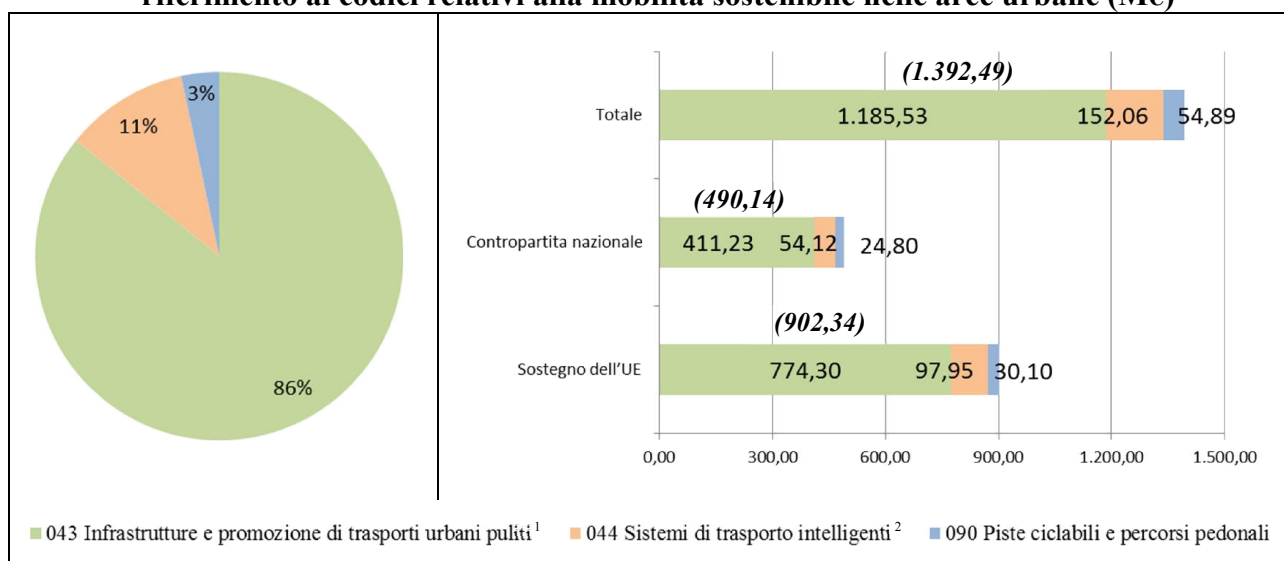
Fonte: Nostre elaborazioni su dati del POR FESR della Regione Sicilia

2. Alcuni elementi di sintesi

Se in termini generali gli obiettivi, le priorità di investimento e le azioni tendono a replicarsi nei vari Piani Operativi e nel PON Città Metropolitane, come era facile prevedere visto l'Accordo di Partenariato descritto nella premessa di questo documento, non mancano elementi che evidenziano alcune differenze, sia in termini di ampiezza degli interventi che di dotazione finanziaria, differenze che tuttavia si manifesteranno essenzialmente dalla nella scrittura dei vari strumenti di pianificazione della mobilità in ambito regionale, ad esempio il Piano Regionale dei Trasporti, e in ambito urbano. Tra i vari strumenti di pianificazione particolarmente importante diventa quindi il Piano Urbano della Mobilità (Sostenibile se si guarda alle linee guida approvate dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea), da costruire secondo un processo strutturato e partecipato, nonché rivolto all'analisi dello stato di fatto, alla costruzione di possibili scenari, all'individuazione di obiettivi, alla corretta selezione di politiche e misure, all'implementazione di una comunicazione attiva, al monitoraggio e alla valutazione delle azioni intraprese.

Come detto, questi strumenti sono fondamentali perché se in alcuni casi le risorse sono indirizzate già all'interno dei PO, in altri casi possono essere spese solo se gli interventi ad essi legati sono indicati all'interno di uno strumento di pianificazione della mobilità. Si tratta, come specificato nei grafici che seguono, di oltre 1,4 miliardi di euro per gli anni 2014-2020 (come detto, nel grafici non è considerato il PO della Calabria).

Graf. 2 – Risorse previste nei POR FESR delle Regioni e nel PON “Città Metropolitane” con riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (M€)



¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

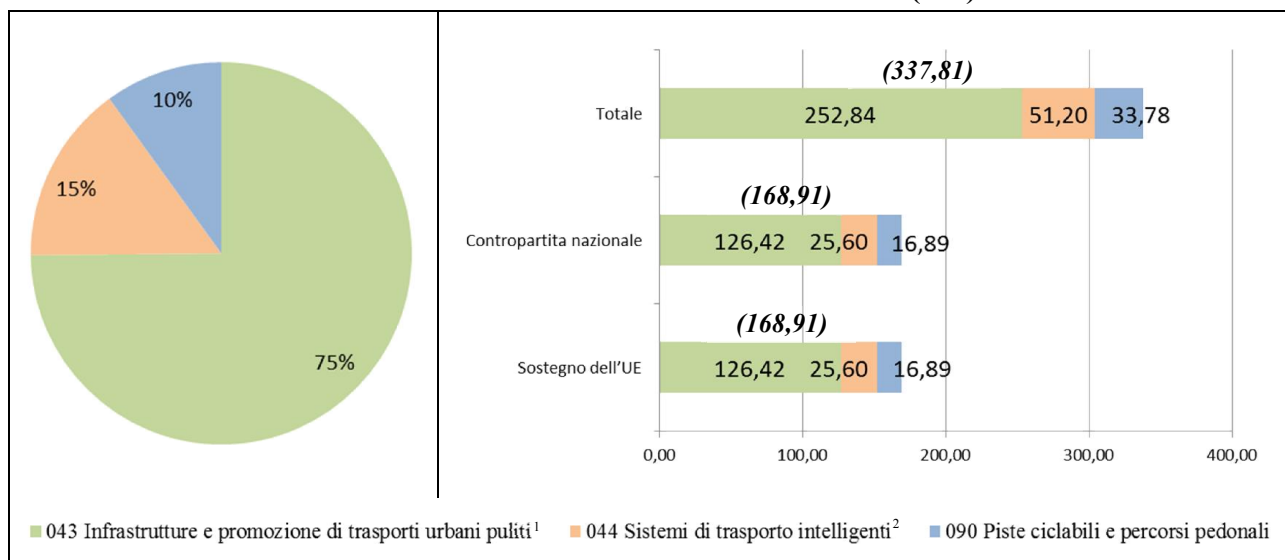
Fonte: Nostre elaborazioni su dati dei POR FESR delle Regioni e del PON “Città Metropolitane”

Quanto affermato vale in particolare per le città e i centri urbani delle Regioni meno sviluppate, dove si concentreranno oltre 1 miliardo di euro tra fondi comunitari e risorse nazionali, ovvero le città più in ritardo, nel contesto nazionale, nell'adozione di Piani Urbani della Mobilità e di Piani Urbani del Traffico. Infatti considerando i dati Istat, per quanto riguarda i PUM⁹ sui 29 capoluoghi

⁹ PUM: *Ambiente urbano: gestione ecocompatibile e smartness*, Istat 2013. PUT: *Dati ambientali nelle città – Qualità dell'ambiente urbano*, Istat 2013.

di provincia nel 2013 si contano solo 10 città con un Piano (e di queste 5 sono pugliesi), mentre per quanto riguarda i PUT censiti dall'Istat sempre nel 2013 la situazione appare migliore ma non sempre, ad esempio se da un lato tutti i comuni capoluogo campani e pugliesi hanno un Piano, dall'altro lato diverse città calabresi e siciliane ne sono sprovviste (Vibo Valentia e Reggio Calabria in Calabria, Agrigento, Enna e Siracusa in Sicilia).

Graf. 3 – Risorse previste nei POR FESR delle Regioni più sviluppate con riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (M€)

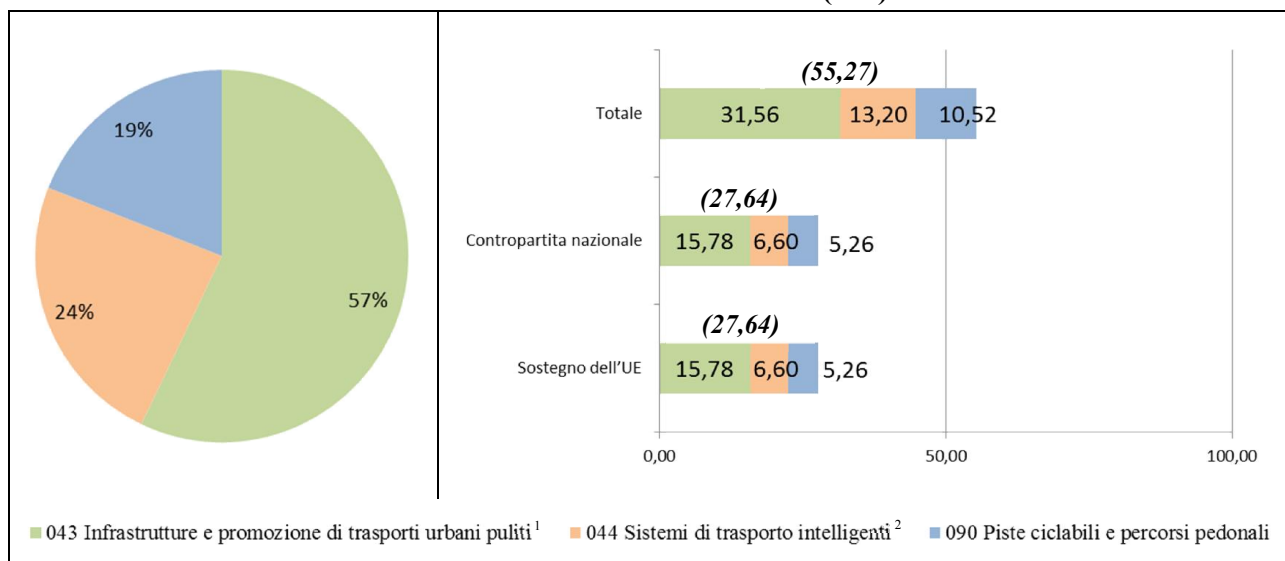


¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati dei POR FESR delle Regioni più sviluppate

Graf. 4 – Risorse previste nei POR FESR delle Regioni in transizione con riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (M€)

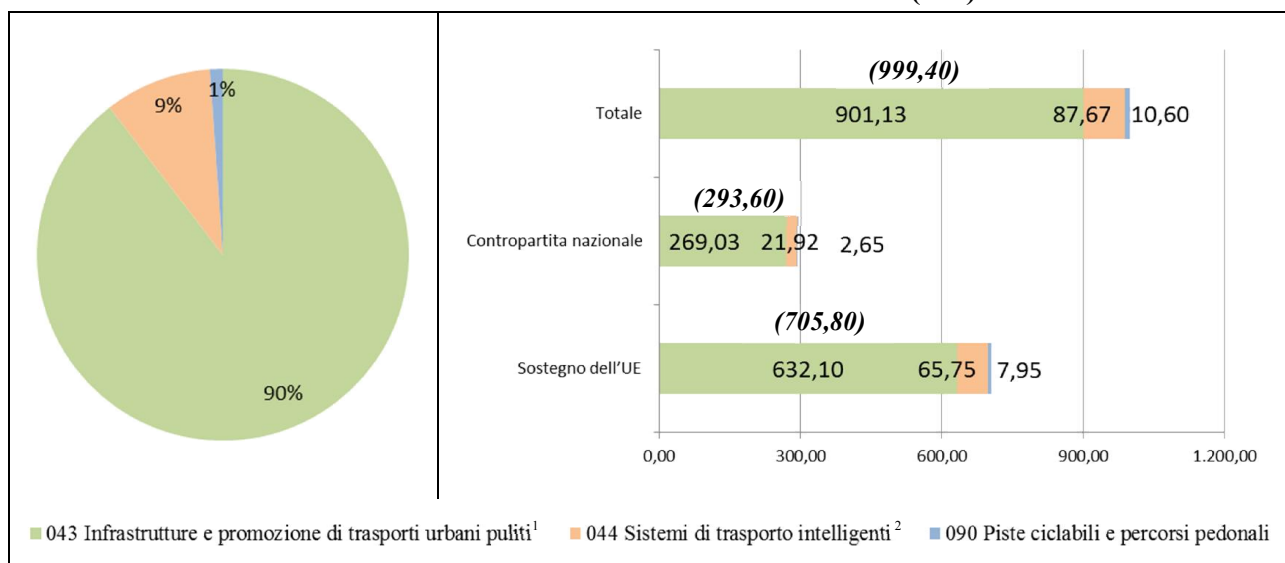


¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati dei POR FESR delle Regioni in transizione

Graf. 5 – Risorse previste nei POR FESR delle Regioni meno sviluppate con riferimento ai codici relativi alla mobilità sostenibile nelle aree urbane (M€)



¹ Compresi gli impianti e il materiale rotabile

² Compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo

Fonte: Nostre elaborazioni su dati dei POR FESR delle Regioni meno sviluppate

Main Sponsor



Media partner

