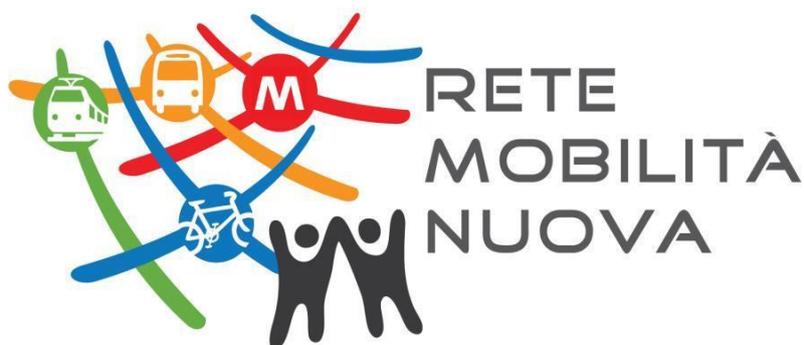


SINTESI del position paper



STATI GENERALI DELLA MOBILITA' NUOVA

Pesaro, 15 e 16 settembre 2017

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

elaborato dal Comitato Scientifico di RMN (Anna Donati - presidente, Maria Berrini, Lorenzo Bertuccio, Carlo Carminucci, Francesco Ferrante, Alessandro Meggiato)

Il 15 e 16 settembre 2017 Pesaro ospita "Verso gli Stati Generali della Mobilità Nuova", evento organizzato da **Rete Mobilità Nuova**. La riflessione e i contenuti si concentrano su **la riqualificazione della spazio pubblico delle città, la mobilità di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, i servizi nelle aree a bassa densità, le innovazioni tecnologiche e la sharing mobility, la mobilità dolce per viaggiare nel paesaggio italiano.**

L'obiettivo è **promuovere e ottenere soluzioni concrete e risorse per agire**, a partire dalla necessaria approvazione del nuovo Codice della Strada, che da oltre due anni è fermo al Senato della Repubblica. E diversi provvedimenti a favore della mobilità nuova, **richiedono un impegno limitato di risorse finanziarie, ma coraggio politico e capacità di visione strategica da parte delle Amministrazioni Locali, Regionali e Nazionali.**

Nel documento di lavoro in versione estesa, predisposto per la discussione del Stati generali, sono contenuti moltissimi dati e informazioni utili a comprendere le dinamiche più recenti. In questo breve testo proviamo invece a **fare sintesi delle idee e delle proposte** che nel documento esteso sono comunque argomentate con maggiore precisione.

In sintesi. Temi e idee da affrontare per dare slancio alla Mobilità Nuova

1) Sviluppare un nuovo Piano Generale Trasporti e Logistica Sostenibile, con target di riferimento per le aree urbane

Il PGTL vigente deve essere aggiornato, come previsto dal Codice Appalti del 2016, e dotato di obiettivi stringenti di riduzione delle emissioni inquinanti, dei gas serra, del rumore, del consumo di suolo e per l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche finanziarie e ambientali. Un Piano che indichi come priorità la riduzione del traffico superfluo, la sicurezza stradale, l'accessibilità per tutti, la tutela della salute. **Lo scopo deve essere quello di abbassare in modo significativo gli spostamenti motorizzati individuali con mezzi privati nelle città e aree metropolitane.** In questa direzione già si era mosso l'Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economica del Governo (2016 e 2017) che per le aree urbane e metropolitane aveva fissato un target di mobilità sostenibile entro il 2030: il 40% di trasporto pubblico, il 10% di mobilità ciclabile e un incremento di un + 20% dei km di tram/metro per abitante.

Andranno quindi fissati dal PGTL target mirati per tutti i Comuni capoluogo di Città metropolitane e di Provincia e per quelli con più di 50.000 abitanti, che poi dovranno essere assunti dai Piani di mobilità locali. In tempi brevi gli **spostamenti motorizzati privati non dovranno superare il 50% degli spostamenti totali e negli anni successivi** e in modo progressivo i comuni saranno vincolati al raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti che veda la domanda di mobilità soddisfatta per due/terzi dal trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità, car sharing, bike sharing, car pooling, e **solo per un terzo dai mezzi privati motorizzati. Chiediamo al MIT di elaborare e presentare il PGTL aggiornato ed impostato con criteri di sostenibilità.**

2) Moltiplicare e garantire attuazione ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

Servono politiche nazionali mirate che sostengano lo sviluppo dei PUMS, considerato che la loro redazione è un requisito essenziale per poter accedere a finanziamenti europei e nazionali, a garanzia di investimenti coerenti con il complesso delle politiche di mobilità sostenibili adottate. I PUMS servono infatti per adottare a scala locale chiari obiettivi di sostenibilità, e definire, attraverso processi realmente partecipati, soluzioni coerenti di integrazione tra servizi, infrastrutture e pianificazione urbana. Devono essere emanate dal Governo le regole coerenti con le linee Guida Europee per la redazione dei PUMS.

3) Riformare il Codice della Strada, per "Città 30" accessibili e sicure

E' essenziale che la riforma del Codice della Strada superi tutti gli ostacoli e veti e venga approvata anche al Senato. Chiediamo che anche il MIT e il Ministro Delrio si facciano parte attiva nella soluzione delle questioni aperte, per sbloccare l'iter e non disperdere il lavoro di questa legislatura di riforma. La nuova normativa deve **porre al centro la mobilità urbana,** in particolare valorizzando la mobilità alternativa all'automobile e le innovazioni necessarie ad attuarla, garantendo le necessarie condizioni di sicurezza e di qualità dello spazio alle componenti non motorizzate, ciclisti e pedoni. In questo ambito è fondamentale ridefinire nuovi limiti di velocità in ambito urbano, **superando il concetto di Zona 30 e puntando su Città 30.**

4) Restituire alle persone lo Spazio Pubblico stradale, condividendolo in sicurezza tra i diversi utenti

Un obiettivo fondamentale per la Mobilità Nuova è **liberare lo spazio stradale dalla "dittatura" dell'automobile e restituirlo alle persone**: il pedone, il ciclista, l'automobilista, il motociclista, con un'attenzione centrale ai bambini, agli anziani e alle persone diversamente abili, che lo devono poter utilizzare in modo condiviso, sicuro, piacevole e accessibile. **Quindi la visione di Città 30** (dove la moderazione della velocità del traffico veicolare diventa una regola diffusa, o almeno vincolante per tutte le aree sensibili) **va perseguita come condizione essenziale per raggiungere questo obiettivo**, insieme all'aumento significativo di spazi e percorsi pedonali, di strade e corsie ciclabili, e all'abbattimento delle barriere architettoniche. E usando la tariffazione della sosta dei veicoli privati su strada come leva essenziale per governare la domanda e l'utilizzo degli spazi pubblici.

E' importante moltiplicare e diffondere la sperimentazione di Scuole Car free, living street e zone 30, con interventi a basso costo di moderazione del traffico, per "fare toccare con mano" ai cittadini (ma anche agli operatori economici) i vantaggi della velocità ridotta, della migliore vivibilità e sicurezza sulla strada. Così come la **progettazione di qualità di reti e servizi di mobilità, attenta al loro inserimento nel paesaggio urbano** deve diventare una grande opportunità di rigenerazione urbana. Servono quindi **approcci e cultura progettuale radicalmente nuovi, e regole (Codice della Strada, Regolamenti Edilizi e dei Lavori pubblici) che favoriscano questa innovazione.**

5) Sostenere la Mobilità Ciclistica

La norma vigente va aggiornata, anche adeguando il Codice della Strada, e va inquadrata in un contesto più vasto di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi. **La legge di riforma della mobilità ciclistica, che ha avuto un positivo e trasversale confronto in Commissione, va certamente approvata.** Con la nuova riforma legge si darebbe il via ai Piani Regionali della mobilità ciclistica e ai Biciplan comunali e di area vasta, a nuove regole di progettazione delle strade, alla attuazione della Rete Nazionale di Percorribilità Ciclistica (RNPC), alla riscrittura delle regole per consentire il doppio senso di marcia ai ciclisti nelle Zone 30 e nelle Zone a Traffico Limitato, alla promozione dell'intermodalità treno/tram/metro più bici. **Il testo deve tornare quindi in Aula alla Camera per la sua approvazione, per poi andare al Senato.** I tempi sono davvero molto stretti, ma c'è ancora spazio per farcela, anche considerato che nel 2016 e 2017 sono state messe in campo risorse importanti per la ciclabilità, pari a 374 milioni di euro per i prossimi 9 anni.

6) Diffondere l'utilizzo del Mobility Management, con attenzione al mondo della scuola

E' importante procedere con l'aggiornamento **del Decreto Ronchi del 1998, da adeguare alle più recenti esperienze e opportunità**, quali ad esempio le linee guida nazionali per l'attuazione delle disposizioni sul lavoro agile. Occorre **estendere alle scuole le azioni di mobilità sostenibile** attraverso la formazione e l'inserimento diffuso del mobility management scolastico, come attività strutturale per il cambiamento dei comportamenti individuali di famiglie e ragazzi. Siamo da tempo **in attesa dell'adozione da parte del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca delle**

linee guida per favorire l'istituzione del mobility manager scolastico **e di una "cabina di regia" a livello nazionale** in grado di governare le molteplici iniziative e favorire la diffusione delle buone pratiche.

7) Rafforzare e innovare il trasporto pubblico locale e ferroviario

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

E per migliorare le **performance del trasporto pubblico ancora deludenti**, al netto di casi virtuosi in alcuni territori, **c'è bisogno di una iniezione più massiccia di trasporto pubblico nel Paese**, sia ferroviario che su gomma. Bisogna anche **recuperare risorse per potenziare/riqualificare l'offerta dei servizi nelle situazioni più critiche e per sostenere in modo innovativo la domanda**, nella forme già sperimentate in passato, di "buoni mobilità" o di deduzioni fiscali a favore della famiglie per le spese dedicate ai trasporti. Infine, è indispensabile che **anche il mondo degli operatori** del trasporto pubblico faccia appieno la sua parte, **accelerando nei processi di modernizzazione e riorganizzazione industriale (in parte) avviati e accompagnando i percorsi di integrazione** con le tante e nuove componenti della mobilità sostenibile.

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

In Italia stanno crescendo quelli che **camminano, pedalano e scelgono le ferrovie turistiche**, sulle reti diffuse sul territorio della mobilità dolce. Lungo le reti stradali e ferroviarie, le alzaie e i canali, vi sono **interessanti manufatti pubblici e privati legati alle infrastrutture che possono essere recuperati** per le attività di promozione e di accoglienza della mobilità dolce, con la fornitura di servizi, di trasporto bici, assistenza e ciclofficine, con la vendita delle eccellenze del territorio, con guide turistiche e guide ambientali escursionistiche, a supporto anche di economie e occupazione locali. Stanno crescendo la sensibilità delle persone e i progetti e le risorse destinate alla mobilità dolce dalle istituzioni e dagli operatori, che stanno investendo e puntando al ripristino di infrastrutture e spazi pubblici e privati. Ma i **due provvedimenti per la mobilità dolce e la mobilità ciclistica fermi in Parlamento, vanno portati rapidamente ad approvazione**, così come va dedicato un **grande sforzo per l'attuazione della positiva Legge per la tutela e il ripristino di servizi turistici ferroviari e per la finalizzazione delle risorse destinate alle ciclovie** con le leggi Finanziarie 2016 e 2017 dal Mibact e dal MIT. Allo stesso modo nelle Regioni ed alle Aziende nazionali e locali vanno richiesti progetti, risorse ed attuazione concreta di servizi e reti per la mobilità dolce.

9) Facilitare le innovazioni tecnologiche verso Sistemi di Trasporto Intelligente

Sono numerose le applicazioni ormai presenti della telematica applicata al campo della mobilità. E il futuro ha ampi spazi di sviluppo: Carte di Mobilità valide per l'acquisto di tutti i servizi, sistemi innovativi contro i furti delle biciclette, centrali di mobilità che orientano l'utente, varchi telematici per il road pricing e la gestione della logistica delle merci urbane, sensoristica per la sosta, sistemi di prenotazione e pagamento, sistemi di controllo della sosta e di sanzione in caso di abusi. E tra le novità legate alla rivoluzione digitale c'è la mobilità condivisa. La Sharing Mobility può essere una forma di mobilità nuova a supporto dello sviluppo di una mobilità sostenibile, non tanto considerando gli effetti diretti e di breve periodo ma soprattutto per quelli, molto rilevanti, di lungo periodo e di sistema.

E' quindi molto importante che l'attuazione del Piano Nazionale per i Sistemi di Trasporto Intelligenti, sia fortemente orientato verso la Mobilità Nuova. E per facilitare uno sviluppo equilibrato e utile della Mobilità Condivisa - contestuale alla riduzione dell'indice di motorizzazione, in stretta correlazione con lo sviluppo dell'auto elettrica, connessa e in futuro a guida autonoma, e non come una mobilità aggiuntiva di veicoli in circolazione - **servono azioni a livello normativo, regolamentare e contrattuale**, quali l'inserimento della *sharing mobility* nel nuovo Codice della strada, incentivi fiscali agli operatori e agli utilizzatori, la definizione di nuove forme di assicurazione e una pianificazione urbana che consideri dentro i PUMS la sharing mobility come alleato del trasporto pubblico.

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

10) Trasformare il Trasporto urbano delle merci da sistema "selvaggio" a Smart Logistic

Tra gli interventi utili e necessari per riqualificare l'ambiente urbano e gli spazi pubblici vi sono certamente le misure per il trasporto delle merci urbano, per renderlo efficiente, sostenibile, risparmiando traffico e occupazione di spazi di sosta e con effetti positivi sull'economia del settore logistica. **Le azioni da facilitare e promuovere sono numerose: regole di accesso e sosta in ZTL per il carico e scarico merci che puntino a premiare chi usa veicoli puliti, istituzione di piazzole di sosta con controllo telematico e prenotazione degli operatori, Centri di Distribuzione e Transit Point tecnologicamente avanzati.**

Tra le soluzioni innovative **da promuovere c'è sicuramente anche la "logistica a pedali"**. Nelle città circa la metà degli spostamenti in auto e furgone per le merci potrebbero utilizzare biciclette e cargobici, ma **serve un ruolo attivo delle amministrazioni locali** con l'uso della bicicargo per i servizi municipali, incentivi all'acquisto dei veicoli cargo, estensione e regole più stringenti per ZTL e aree pedonali per le consegne convenzionali, microbus a ridosso delle aree centrali e infrastrutture dedicate per il carico e scarico, ciclogistica e intermodalità.

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

Il Programma per la Logistica Urbana Sostenibile dovrà essere un capitolo essenziale dei PUMS.

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

Un'attenzione specifica, politica e programmatica, va rivolta alla questione dei piccoli centri, delle aree interne e dei territori a bassa densità di popolazione (e quindi a elevata dispersione della domanda di trasporto). Si tratta di porzioni del territorio nazionale tutt'altro che trascurabili. Ma dal punto di vista trasportistico sia il "piccolo" Comune, sia il Comune "a bassa densità" pongono problemi rilevanti e molto specifici. **E' quindi importante che le politiche dei trasporti siano pensate e integrate sempre di più sulle dimensioni delle aree vaste**, dove ovviamente il livello di relazioni economiche e sociali tra i territori le giustificano, in modo che **anche i Comuni di minore ampiezza ma collegati a quelli maggiori siano interessati e coinvolti dalle politiche innovative di mobilità** e per questa via si innalzino le quote modali di trasporto sostenibile oggi residuali nei centri urbani più piccoli.

Quanto alle aree a bassa densità, il nodo del trasporto è ancora più stringente. L'offerta dei servizi tende infatti a ridursi ragioni di bilancio. Per queste aree, **si tratta di innovare profondamente l'organizzazione del trasporto. Servono idee e formule nuove centrate sulla flessibilità, l'intermodalità, la condivisione "sociale" di mezzi e risorse:** lo sviluppo e il raccordo con le infrastrutture "leggere" (percorsi ciclabili, nodi attrezzati), lo sviluppo di efficienti servizi di trasporto locale integrato con i servizi turistici, la promozione di servizi su autobus che possano effettuare fermate su centri minori ed aree a bassa densità, da connettere ai servizi di distribuzione locale.

La Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) promossa nell'ambito della politica regionale di coesione per il ciclo 2014-2020 e oggi in fase attuativa **va certamente utilizzata da enti locali ed operatori come opportunità di finanziamento a disposizione per la mobilità sostenibile** di queste aree. Con progetti e sperimentazioni che valorizzino le risorse della comunità locale (volontariato, condivisione di tragitti e di veicoli ecc.) e sperimentino soluzioni che possano ridurre alla radice alcune necessità di spostamento, in particolare per le categorie più deboli come anziani, disabili, malati.

www.mobilitanuova.it