



OPnews:

Brevi dalla mobilità urbana

Numero 1
Maggio 2019
(nuova serie)

A colloquio con l'On. Vannia Gava

(Sottosegretario di Stato del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)

Buongiorno Onorevole, il Programma di incentivazione alla mobilità sostenibile (PrIMUS) sembra essere una delle iniziative più rilevanti per la promozione delle alternative di spostamento all'auto privata nei viaggi di tutti i giorni verso uffici, scuole, sedi della PA. Qual è il significato complessivo dell'iniziativa e quali sono le aspettative del Ministero?



«PrIMUS è sicuramente un'iniziativa del Ministero dell'Ambiente di cui essere orgogliosi perché volto ad incentivare la mobilità sostenibile nel nostro Paese, senza prevedere alcuna imposizione o obbligo dall'alto. Al contrario, il programma mira a "premiare" e sostenere iniziative concrete che favoriscano la diffusione di veicoli a basso impatto ambientale e di veicoli condivisi per gli spostamenti quotidiani verso uffici, scuole e le varie sedi della pubblica amministrazione.

Il programma è pertanto uno **strumento operativo e concreto** per la promozione di scelte di mobilità

urbana alternative all'uso di autovetture private. Aspetto rilevante del programma è anche il contributo nel creare nei cittadini **maggiore consapevolezza** di quanto siano importanti le scelte e le abitudini quotidiane di ciascuno per contribuire alla lotta all'inquinamento nelle nostre città e quindi ai cambiamenti climatici.

Sono sempre più convinta che, specialmente in questo contesto, il **territorio** abbia un ruolo fondamentale. È per questo che ritengo fondamentale mettere il territorio in condizione di attivare progetti locali di obiettivi di sostenibilità urbana e coinvolgere gli attori chiave a livello locale come imprese, famiglie e dirigenti pubblici, inclusi i dirigenti scolastici.

Dai dati EUROSTAT 2017, l'Italia risulta uno dei Paesi in Europa con il più elevato rapporto tra numero di autovetture e popolazione residente. Questa situazione è sicuramente condizionata da alcune caratteristiche strutturali del nostro Paese, spesso anche da carenze infrastrutturali, ma di certo anche da abitudini comportamentali poco virtuose ormai radicate, a dimostrazione della necessità che abbiamo in Italia di promuovere un profondo cambiamento culturale».

Quali sono le aspettative del Ministero in termini di impatto del Programma, ad esempio in relazione agli impegni assunti in sede comunitaria e internazionale di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, e di risposta degli Enti locali?

«Ritengo che l'iniziativa potrà avere grandi impatti nel nostro Paese e contribuire anche agli impegni che l'Italia ha assunto a livello comunitario e internazionale in materia di sostenibilità e cambiamenti climatici e, in particolare, di riduzione delle emissioni derivanti dal settore dei trasporti.

A tale riguardo il Ministero sta lavorando a 360° per consentire di rispondere a tali impegni e il PrIMUS può rappresentare un valido strumento.

Mi riferisco in particolare all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e al suo obiettivo di "città e comunità sostenibili", agli impegni sottoscritti con l'Accordo di Parigi con cui ci siamo impegnati a mantenere

l'innalzamento della temperatura sotto i 2°C e (se possibile) sotto 1,5°C rispetto ai livelli pre-industriali, al Pacchetto Clima Energia 2030, che prevede riduzione importanti delle emissioni di gas serra del rispetto ai livelli registrati nel 1990, e alla "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" presentata dalla Commissione europea nel 2016, che individua iniziative per conseguire gli obiettivi comunitari di riduzione delle emissioni dei gas serra e degli inquinanti atmosferici al 2030 e al 2050. Tra questi assumono grande rilevanza la pianificazione di una mobilità urbana sostenibile e l'integrazione della pianificazione del territorio».

Le iniziative citate sembrano puntare soprattutto a creare le condizioni per integrare il "pedale", la mobilità attiva e condivisa nelle traiettorie di sviluppo urbano e infrastrutturale del territorio. Cosa intende fare il Governo per la crescita più complessiva della mobilità a basso tenore di carbonio delle città, vale a dire per centrare obiettivi di transizione energetica che interessano le questioni di più stretta attualità come il mutamento climatico?

«A livello nazionale è necessario richiamare il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile** per il "rinnovo del parco mezzi su gomma per i servizi di trasporto pubblico locale e il miglioramento della qualità dell'aria", da poco presentato e al quale hanno partecipato insieme al Ministero dell'Ambiente anche il Ministero per lo Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il coinvolgimento di queste amministrazioni dimostra che il nostro impegno è serio e strutturato e che intendiamo lavorare in maniera organica e integrata, con l'obiettivo di essere sempre più ambiziosi, puntando alla concretezza delle azioni.

Il Piano fornisce inoltre elementi di **governance** (ruolo dello Stato, delle Regioni, delle Agenzie per il trasporto pubblico locale e degli Enti Locali) nonché di **pianificazione urbana** della mobilità sostenibile, richiamando il ruolo dei Comuni.

Un elemento peculiare e interessante del Piano a mio avviso è la presentazione di possibili scenari futuri di sviluppo delle tecnologie di alimentazione alternativa, fornendo spazio all'**innovazione tecnologia** che a mio avviso è alla base di una società che possa definirsi moderna».

Il precedente Programma sperimentale nazionale casa-scuola e casa-lavoro del 2016 si rivolgeva a comuni e aggregazioni di comuni, con una popolazione superiore a 100mila abitanti. Con PrIMUS si è scelto invece di abbassare la soglia dei destinatari ai singoli comuni con almeno 50mila abitanti. Quali considerazioni hanno guidato tale decisione?

«La scelta di rivolgerci a Comuni con almeno 50.000 abitanti è stata dettata dal fatto che questi sono altamente significativi del nostro Paese, rappresentando ben l'80% dei nostri comuni capoluogo di provincia e che ospitano circa il 35% di residenti rispetto l'intera popolazione nazionale. Solo in questi territori circola circa il 25% del totale delle autovetture e quindi in essi coesistono le principali criticità in termini di gestione del traffico, di inquinamento atmosferico ma anche di incidenti stradali».

Nei prossimi anni è ipotizzabile prevedere risorse anche per i Comuni più piccoli?

«È presto per fare previsioni sul come potranno configurarsi nel futuro il PrIMUS o iniziative simili e se questi potranno estendersi a territori più piccoli.

È un mio principio guardare avanti, imparando dalle esperienze. Questo è quello che definisco "concretezza e praticità".

Sarà pertanto necessario fare una valutazione di quanto riusciremo ad ottenere con l'applicazione del Programma PrIMUS in termini di benefici ambientali, senza però impattare negativamente sull'efficienza, l'affidabilità e la sicurezza di un trasporto fruibile a tutti, inclusi ovviamente i soggetti più vulnerabili e le categorie protette. Dovremo anche verificare quanto i nostri territori si dimostreranno preparati, ma su questo io personalmente non ho alcun dubbio. Dovremo comunque dimostrarci pronti a migliorare il meccanismo, laddove necessario, e affinarlo per renderlo ancora più efficace».

INFO SULLA PARTECIPAZIONE A PRIMUS



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Home | Contatti | Pec | Mappa del sito | Cerca nel sito

Acqua | Aria | Energia | Natura | Territorio

A+ / A-

HOME | IL MINISTRO ▾ | MINISTERO ▾ | AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE ▾ | UFFICIO STAMPA ▾ | ARGOMENTI ▾ | EVENTI ▾



Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS)

PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS)

Istruzioni per l'uso

Highlights dell'avviso pubblicato sulla GU della Repubblica Italiana – Serie Generale n. 33 dell'8 febbraio 2019 (Decreto Direttoriale n. 417 del 21 dicembre 2018)

Destinatari del Programma

Comuni con popolazione residente non inferiore ai **50mila abitanti**.

Assegnazione di risorse sulla base dei punteggi di graduatoria, con premialità per i progetti dei comuni ricadenti in zone e agglomerati definiti da procedure di infrazione comunitaria (non ottemperanza obblighi Direttiva 2008/50 CE sulla Qualità dell'aria).

Ammissione a finanziamento dei POD (Progetti Operativi di Dettaglio) con punteggio non inferiore a 32 punti ottenuto tenendo conto di criteri di fattibilità, caratteristiche tecniche, copertura finanziaria (% non a carico del Ministero), benefici ambientali attesi. La disponibilità di risorse per **co-finanziamento – fino al 75% del valore complessivo** – varia a seconda dell'azione sperimentale scelta (per le esatte quantificazioni segui quanto stabilito all'articolo 7 del Decreto).

Tipologia di azioni cofinanziabili

Previste 3 tipologie di azioni con diversi appostamenti di risorse:

- Realizzazione di nuove piste ciclabili in grado di rispondere alla domanda di spostamenti casa-scuola e casa-lavoro (67% del valore del Programma)
- Sviluppo della *sharing mobility* in ambito urbano (23% del budget previsto)
- Sviluppo attività di *mobility management* presso le sedi delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, delle scuole e delle università (10% delle risorse disponibili).

Possibile presentare un unico POD riferito ad **una sola azione** delle tre indicate (sono ammessi anche più interventi riferiti alla stessa azione) oppure **due distinti POD** riferiti alle **azioni b + c**.

Tempi di progettazione e modalità di candidatura

I POD dovranno pervenire alla Direzione CLE del MATTM entro **120 giorni dalla pubblicazione del Bando** in Gazzetta Ufficiale (**scadenza prevista: 9 giugno 2019**) tramite l'indirizzo di Posta Elettronica Certificata – PEC primus@pec.minambiente.it. Il campo "Oggetto" della PEC di trasmissione deve riportare la specifica dicitura prevista per la singola varietà di azione e rispettare tassativamente i termini indicati all'articolo 4 del Decreto Direttoriale circa le caratteristiche, la localizzazione e il livello di definizione degli interventi per cui è chiesto il finanziamento. L'istanza al momento dell'invio andrà corredata da apposita documentazione comprovante l'intenzione dell'Ente di procedere alla richiesta dei contributi (nota di trasmissione del POD firmata del legale

rappresentante, Deliberazione di Giunta o Consiglio comunale di approvazione dell'intervento per cui è richiesto il finanziamento) e attestante la disponibilità a cofinanziare il Progetto per la quota non coperta da contributo ministeriale, insieme all'impegno del Comune di curare con risorse proprie la gestione e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature realizzate con il POD. Da includere anche il POD redatto nelle modalità indicate dall'apposito modulo (Allegato 3) per il calcolo dei *benefici ambientali* dell'iniziativa.

Alcune specifiche sulla candidabilità dei progetti

Tra le richieste indicate all'articolo 6 del Decreto (Documenti da presentare) va notata in particolare la **dichiarazione che i progetti presentati dai Comuni con popolazione superiore a 100mila abitanti siano in linea con il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)** predisposto secondo i criteri uniformi previsti dalla Linee guida MIT (agosto 2017). **Tale attestazione vale ovviamente sia per i PUMS approvati, sia per quelli in corso di elaborazione** per cui andrà affermata l'intenzione di coerenza con le citate Linee guida.

Va ulteriormente specificato in proposito come, nel caso di nuove piste ciclabili, l'inclusione degli interventi negli strumenti di pianificazione (PUMS e Biciplan) rientri anche tra i requisiti previsti per l'attribuzione dei punteggi ai POD, insieme al livello di progettazione approvato, al cronoprogramma e all'iter tecnico-amministrativo già compiuto (criteri di *fattibilità tecnica*).

Altro aspetto da evidenziare riguarda la quota dei POD non a carico del Ministero. **Per l'importo del cofinanziamento i comuni possono avvalersi, totalmente o parzialmente, di contributi anche finanziari delle società partecipate dallo stesso Ente**, con alcune differenze significative tra le tipologie di interventi. Per le azioni dedite alla realizzazione di nuove piste ciclabili (tipologia a), dove si concentra la maggior parte delle risorse del programma (10milioni di euro), non sono in ogni caso ammessi cofinanziamenti provenienti da altri soggetti pubblici o privati. Per le azioni di sharing mobility urbana (tipologia b), la cui dotazione del Programma è di 3,5milioni di €, sono ammessi contributi per la quota di cofinanziamento anche di società che gestiscono i servizi in condivisione e collettivi (trasporto pubblico). Infine per le azioni di mobility management (tipologia c), alle quali sono destinati 1,5milioni di €, l'importo di POD non a carico del Ministero può avvalersi anche di contributi finanziari delle Amministrazioni statali e territoriali, di Università e istituti scolastici.

Altri requisiti delle misure finanziabili

Quanto ai contenuti tecnici degli interventi finanziabili, nel testo di bando (Allegato 2) sono espressamente indicati ulteriori requisiti da rispettare per le varie azioni.

- a. Le nuove piste ciclabili dovranno essere **in sede propria**, quindi riservate alla circolazione delle biciclette e fisicamente separata dal resto del traffico di veicoli e pedoni. Le piste dovranno obbligatoriamente: consentire la connessione ai mezzi del Tpl, ai poli attrattori e generatori di traffico, ai parcheggi; prevedere sistemi di videosorveglianza; prevedere sistemi di illuminazione. Potranno inoltre includere eventuali velostazioni, aree di sosta, punti di deposito, rastrelliere per bici. Unitamente allo sviluppo delle reti ciclabili, potranno infine essere erogati incentivi e/o buoni di mobilità ai cittadini per l'acquisto di bici a pedalata assistita (fino a un max. del 15% del valore complessivo del POD). È essenziale notare come sia **richiesta l'approvazione della progettazione in data antecedente alla presentazione dell'istanza di candidatura (il grado di definizione va dal livello progettuale minimo richiesto pari al "progetto di fattibilità tecnica ed economica" al livello progettuale auspicato pari al "progetto esecutivo" nel rispetto dei requisiti di cui all' articolo 23 D.lgs. n. 50/2016, Cod. contr.)**.
- b. Per la mobilità condivisa in primo luogo è finanziata la realizzazione **aree di sosta riservate** ai veicoli della "sharing" in prossimità di stazioni, nodi del Tpl, poli attrattori e di servizio. Tali aree potranno essere attrezzate con segnaletica dedicata e sistemi di infomobilità, nonché prevedere rastrelliere, sistemi di videosorveglianza e illuminazione; è altresì previsto un meccanismo di

premieria per le aree di sosta attrezzate con punti di ricarica per veicoli elettrici e/o nel caso siano realizzate in parcheggi esistenti. Sono inoltre erogabili tramite il POD **incentivi e buoni mobilita** per l'uso del bike/scooter/car sharing riconosciuti ai cittadini iscritti per la prima volta. In questo caso il **contributo dovr** essere utilizzato per l'acquisto di prestazioni erogate da gestori di servizi gi presenti sul mercato alla data di pubblicazione del Decreto.

- c. Quanto alle azioni di mobility management sono incentivati interventi quali: 1) Promozione dei servizi di Piedibus e Bicibus (classi primarie); 2) Scuolabus: incentivi e/o buoni mobilita per le famiglie abbonate al servizio; 3) Car pooling: applicazioni informatiche destinate ad implementare/gestire iniziative a scala comunale per il raggiungimento di universita, scuole, sedi della PA; 4) Servizi aziendali di sharing riservati alle amministrazioni pubbliche regolamentati da specifici contratti aziendali con operatori presenti sul mercato alla data di pubblicazione del bando; 5) Opere a supporto della mobilita ciclistica presso sedi della PA e scuole: depositi, rastrelliere; 6) Formazione sulla mobilita sostenibile e sulla sicurezza stradale rivolta agli studenti di ogni ordine e grado. **Tali azioni (tranne la formazione) sono ammesse a finanziamento solo se previste da Piani degli Spostamenti elaborati dal Mobility Manager aziendale o scolastico in data antecedente alla data di pubblicazione del bando. Il Comune nell'istanza dovr** trasmettere la documentazione di nomina del mobility manager aziendale, validata dal mobility manager d'area, nonche il Piano di spostamento elaborato per ciascuna sede interessata dall'intervento.

Costi ammissibili

L'entita delle spese ammissibili (articolo 8) varia in relazione al tipo di POD scelto. In linea generale sono **ammissibili** in proporzioni variabili i costi del personale documentati riferiti alle spese tecniche di progettazione degli interventi, le spese per lavoro e fornitura di servizi utili alla fruizione delle iniziative, cosi come i costi di promozione e monitoraggio degli interventi (es. spese di istruttoria e gestione amministrativa di incentivi e buoni mobilita per l'acquisto di bici a pedalata assistita, uso di servizi di sharing e scuolabus). Non sono ammissibili invece: costi di espropri, acquisto e locazione fabbricati e terreni, oneri relativi all'IVA, spese per acquisto di veicoli a motore, altri oneri.

A seguire si riporta la pagina del MATTM con pubblicazione dell'avviso e il link alla documentazione di riferimento per accedere ai finanziamenti.

[Link Programma di Incentivazione della Mobilita Urbana Sostenibile \(pagina web del Ministero\)](#)

DAL VECCHIO AL NUOVO PROGRAMMA MINISTERIALE



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

EDUCARE A PERCORSI DI BUONA MOBILITÀ

INIZIATIVA COFINANZIATA DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE NELL'AMBITO DEL
PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO



I “buoni mobilità”: esperienze a confronto

La cessione a titolo gratuito di “buoni mobilità” e in genere la concessione di agevolazioni tariffarie per lavoratori e studenti che usano mezzi di trasporto a basse emissioni è una delle misure più significative del Programma ministeriale. Testata in più forme con il Primo bando 2016, restando per lo più dentro i perimetri operativi del trasporto pubblico di linea o della premialità connessa a specifiche campagne promozionali di sostegno alla mobilità attiva (ciclo-pedonale), l'idea del *bonus* può essere oggi sviluppata in forma sistematica con riferimento ad altre modalità di viaggio cittadine, pensando a varie direttrici di spostamenti ora interne, ora esterne all'area urbana (poli scolastici e di servizio periferici), agli sviluppi della e-mobility, ai nuovi utenti della mobilità in condivisione (auto, bici, scooter); il che potrebbe assicurare esiti interessanti dal punto di vista sia degli impatti finali, sia degli avanzamenti sul piano metodologico e delle modalità di applicazione.

Di seguito è proposta una breve sintesi di esperienze finanziate con il Primo bando ministeriale, che possono valere di riferimento per nuove progettazioni da compiere grazie alla disponibilità di budget del nuovo Programma. Come si può vedere le iniziative seguono obiettivi e modalità applicative diverse (platea di destinatari, importi, durata temporale degli incentivi) su cui merita richiamare l'attenzione anche per indicazioni sui metodi adoperati per stimare la fattibilità economica della misura e il livello di risposta del contesto.

La sperimentazione avviata dall'Unione Montana del Catria e Nerone

Il progetto “**Educare a Percorsi di Buona Mobilità**” presentato dall'Unione Montana del Catria e Nerone (Ente capofila di un'aggregazione di 28 Comuni e 3 Unioni Montane) è stato tra i primi ammessi a cofinanziamento e quindi rientranti nella “fase attuativa” del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (anno 2017). ISFORT è partner svolgendo un supporto decisivo nella fase di elaborazione e attivazione del Progetto.

Nel complesso l'iniziativa prevede diversi tipi di interventi, per un valore di 1,7milioni di euro di cui 1 milione di euro (60% circa) di cofinanziamento ministeriale: dalla realizzazione di percorsi protetti casa-scuola, al riconoscimento di agevolazioni tariffarie per l'uso dei mezzi collettivi, all'attuazione di momenti di formazione specifiche per i target di mobilità scolastica accanto ad attività trasversali di promozione e comunicazione. Proprio per la particolare complessità del territorio la “**cessione a**

titolo gratuito dei buoni mobilità” rivolta ad alunni, nonché al personale scolastico docente e non, rappresenta uno degli interventi di maggiore rilievo in termini di risorse impiegate e impatti previsti. Nello specifico il Progetto riconosce agli studenti delle superiori richiedenti un’agevolazione nell’acquisto di un abbonamento mensile/annuale al trasporto pubblico (previsti 5.000 buoni di mobilità del valore medio di 40 euro). Questi gli altri aspetti caratterizzanti il percorso di definizione dell’intervento:

- criteri di distribuzione dei buoni variabile da un Comune all’altro in relazione alle specifiche sociali di ciascun territorio;
- sottoscrizione di **specifici accordi con i diversi Istituti secondari di 2° grado** presenti sul territorio (oltre 20), favoriti anche dal processo di formazione dei Mobility Manager scolastici (tuttavia la gestione dei buoni di mobilità rimarrà nelle sfere di competenza dei vari Comuni);
- connessione con gli interventi previsti all’interno della Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI) dell’Agenzia per la Coesione Territoriale, logicamente per i soli Comuni che rientrano nella SNAI, legando i buoni di mobilità alla nuova offerta di servizi di Tpl;
- tentativo di definire accordi con le aziende di trasporto rivolti ad amplificare gli effetti e il valore dei buoni, nonché ad individuare eventuali nuovi servizi finalizzati sia a collegare meglio i vari istituti scolastici, sia a permettere attività extra-didattiche fuori dalle fasce orarie dei “pendolari”;
- l’opportunità di prevedere la cessione di più buoni alle sole persone che per la prima volta sottoscrivono un abbonamento al trasporto pubblico allo scopo di intercettare una quota maggiore di “automobilisti”.

Specie le ultime due soluzioni indicate sembrano poter contribuire al successo dell’iniziativa. L’adesione registrata nei primi mesi di avvio della misura fa ben sperare nel raggiungimento degli obiettivi ambientali del Programma. Secondo le quantificazioni effettuate in sede di istanza, il cambiamento di abitudini di mobilità dovrebbe comportare circa 92mila di litri/anno di carburante risparmiati da studenti e famiglie che rinunciano all’auto, oltre 172mila kg/anno di CO₂ evitata, emissioni ridotte di polveri sottili (-31 kg/anno di PM₁₀) e altri inquinanti locali nocivi per la salute umana (-450kg/anno di NO_x).

Il caso di Pisa

Diverso lo schema di funzionamento della misura allo studio a Pisa, tramite il progetto **“Mobilitando Pisa”** che coinvolge oltre al Comune vari partner pubblici e privati (tra i primi Regione Toscana e diversi soggetti pubblici come la Scuola Sant’Anna e Cnr di Pisa, insieme agli altri comuni dell’area pisana che aderiscono in qualità di sostenitori). Le erogazioni in questo caso scattano grazie all’attivazione di datori di lavoro e autorità scolastiche o accademiche competenti. I punti fondamentali del Progetto prevedono infatti:

- **avviso pubblico** finalizzato alla **ricerca di datori di lavoro** per l’erogazione di buoni mobilità per i propri dipendenti, rivolto alle imprese che hanno nelle loro finalità il riconoscimento di tali strumenti di incentivo alla mobilità sostenibile e che siano dotati di mobility manager;
- **impegno sottoscritto dai datori di lavoro** selezionati in fase di presentazione dell’istanza a finanziare il 40% a titolo di quota di cofinanziamento di ciascun buono mobilità;
- elargizione di “buoni” sotto forma sia di agevolazioni tariffarie per i servizi pubblici (voucher per il Tpl), sia da incentivi monetari da erogare per l’uso delle altre modalità a basso impatto e in condivisione nel tragitto casa lavoro e casa scuola/università (es. contributi per acquisto biciclette, abbonamenti a car e bike sharing; riconoscimento di incentivazioni economiche accessorie allo stipendio; buoni taxi destinati a persone diversamente abili).

Stando alla documentazione disponibile, l’investimento stimato per la misura è di oltre 250mila euro. Le agevolazioni per l’acquisto di abbonamenti annuali dei bus ad oggi coinvolgono un bacino potenziale di circa 60mila tra addetti (dipendenti del Comune di Pisa, dell’Università di Pisa, della Scuola Superiore Sant’Anna, della Scuola Normale, dell’Ospedale di Cisanello) e studenti raggiunti tramite l’Azienda Regionale per il Diritto allo Studio Universitario. Per i 1.500 dipendenti del

Consorzio Infanzia Pisa, i buoni sono per il bike sharing. E poi per i disabili sono elargiti buoni per i taxi tramite l'Ente di assistenza socio-sanitaria (Società della Salute di Pisa).

Altre esperienze: “Cambiamo marcia” a Cesena e “MUVT” a Bari

Tra gli altri progetti finanziati dal Ministero segnaliamo infine diverse realtà che stanno introducendo i buoni mobilità per chi decide di rinunciare all'auto e **andare al lavoro in bicicletta**. Il progetto **“Cambiamo marcia”** promosso dai Comuni di **Cesena** e **Cesenatico** è uno dei più rilevanti e prevede un incentivo di 25 centesimi di € al chilometro, calcolato attraverso una *app* dedicata, per i lavoratori che decidano di passare alla bici nei tragitti casa-lavoro e viceversa (tetto massimo di 50 euro al mese). Giunta alla seconda edizione, da marzo 2019 la campagna è stata estesa agli studenti maggiorenni per i viaggi verso scuola o università, cui si rivolgono anche interventi strutturali di messa in sicurezza dei percorsi periferici e radiali urbani. L'iniziativa nel 2019 si protrarrà da aprile a ottobre e vede al momento oltre 400 cesenati aderenti che, a fronte del contributo, si impegnano a compiere minimo 20 km in bici nell'arco dei sette mesi. Lo stanziamento per l'anno in corso è di 46mila euro, cifra da cui si attendono benefici stimati doppi rispetto alla passata stagione: 100mila km percorsi in auto e circa 15 tonnellate di CO2 evitate nel 2018 dai primi 200 aderenti all'idea. Analoga iniziativa è annunciata a **Bari** (indennizzo di 0,20 €/km) e **Teramo** (0,25 €/km). In particolare nel capoluogo Pugliese – prima tra le grandi città a muoversi in questa direzione – i rimborsi chilometrici del **Progetto MUVT** arrivano fino a 25 € mensili pro capite (1 € al giorno e 100 € in quattro mesi). Sono previste anche cifre dimezzate per chi usa la bici elettrica ed extra bonus per i beneficiari con più km percorsi; a gennaio 2019 inoltre è stato pubblicato il bando per selezionare i rivenditori dove acquistare una bici con il contributo del Comune (150 euro per le due ruote tradizionali e 250 euro per quelle a pedalata assistita, fino al 50% della spesa sostenuta). **MOVeTE**, il progetto presentato dal **Comune di Teramo** e dall'**Adsu**, l'Azienda per il diritto agli studi universitari, destina 410mila € a rimborso dei km percorsi da studenti e lavoratori, rilevati mediante un dispositivo elettronico installato sulla bici. L'iniziativa ipotizza 1.822 adesioni su un bacino di utenza di 183mila abitanti, pari alla popolazione dei 10 comuni aderenti, per 273mila spostamenti in auto evitati ogni anno.

A **Modena** tramite il **Progetto “Bike to work”** saranno elargiti 12.000 buoni di mobilità, nell'arco dei due anni, a complessivi 1.000 beneficiari (500 per anno), per un costo unitario medio di circa 27,38 euro/buono. In questo caso è riconosciuto un incentivo diretto (0,15 €/Km) per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro per una durata minima di 12 mesi, a cui si aggiungono agevolazioni tariffarie per l'utilizzo del mezzo pubblico urbano ed extraurbano e altri incentivi economici per l'acquisto di biciclette pieghevoli.

NOTIZIE DA ISFORT



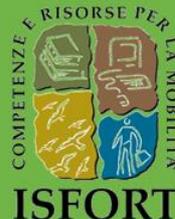
Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città e aree metropolitane 2017-2018



In collaborazione con



Le caratteristiche della domanda di mobilità nelle Città metropolitane



Il contributo di OPMUS al “Rapporto Mobilitaria 2019” di Kyoto club

Lieve miglioramento della qualità dell'aria, ma nelle città continuano gli sforamenti dei limiti normativi. Aumento degli spostamenti della mobilità attiva a piedi ed in bicicletta, tiene il trasporto pubblico ma cresce ancora il numero di auto e moto circolanti sulle strade dei maggiori centri metropolitani. Complessivamente l'indice di mobilità sostenibile nelle grandi città italiane non registra grossi miglioramenti negli anni 2017/2018.

Sono questi i principali dati di sintesi del Rapporto **MobilitAria 2019** realizzato da **Kyoto Club** e dagli esperti del CNR-Istituto sull'Inquinamento Atmosferico con la collaborazione di **OPMUS**, **l'Osservatorio sulle politiche di mobilità urbana sostenibile di ISFORT** che ha aiutato a tracciare il quadro sull'andamento delle statistiche di mobilità nelle 14 città e aree metropolitane italiane.

L'inquinamento da traffico si conferma tra le cause principali di degrado della qualità dell'aria su cui agire per rientrare nei limiti previsti dalle norme europee. Come dimostrano i dati 2018 le riduzioni dei valori medi al momento non attenuano le punte critiche per cui l'Italia è deferita alla Corte di Giustizia dell'UE. Milano, Roma e Torino valicano le concentrazioni annuali consentite di biossido di azoto, mentre diverse località superano i limiti giornalieri di PM₁₀ oltre le 35 volte ammesse per anno: ancora Torino (89 giorni) seguita da Milano (79 giorni), Venezia (63 giorni), Cagliari (49 giorni), Napoli (40 giorni). A tale proposito lo studio analizza i diversi provvedimenti adottati nell'ultimo biennio, a partire dai Piani di mobilità (PUMS) predisposti a scala metropolitana di Bologna e Genova, per arrivare alle molte iniziative nazionali e regionali volte a sostenere la transizione verso la “decarbonizzazione”. Ad ottobre 2018 sono entrati in funzione i blocchi del traffico nelle città del bacino padano sulla base dell'accordo sottoscritto tra Regioni e Ministero Ambiente. Localmente si consolidano restrizioni come la ZTL di Palermo; novità arrivano da Firenze con la ZTL estiva e da ultimo con l'Area B a Milano: in due terzi della città saranno progressivamente eliminate le auto più inquinanti; sullo stesso modello sembra muoversi Torino. Di contro restano piuttosto stabili gli spazi urbani dedicati ad aree pedonali e piste ciclabili, segno di una transizione promossa “sul campo” in modo ancora troppo debole e a macchia di leopardo. Aumentano d'altro canto gli utenti del trasporto pubblico in importanti realtà (Bologna, Torino, Cagliari, Firenze), ma non si risolvono altre situazioni critiche (Napoli, Roma e Catania) e molti progetti infrastrutturali

stentano a prendere forma dopo la positiva entrata in funzione delle nuove tranvie di Firenze e Palermo. La novità della sharing mobility infine resta su numeri modesti: è forte specie a Milano e si consolida in altre aree del Centro-Nord (Torino, Firenze e Roma), sbarca peraltro per la prima volta a Bologna, ma nelle altre città non decolla; al contrario dopo anni in costante diminuzione torna a salire in media la presenza di auto di proprietà sia nel nucleo urbano che nei comuni metropolitani.

A tali tendenze corrispondono segnali in “chiaroscuro” anche sul lato dei **comportamenti di domanda** nelle Città metropolitane. Nonostante il balzo in avanti dei viaggi a piedi e in bicicletta (specie i primi passano dal 17,4% del 2012-2013 al 22,6% registrato nel 2016-2017) l'auto rimane ampiamente il mezzo preferito dagli abitanti delle 14 grandi Città metropolitane con il 53% di media (9% usa la moto). L'area metropolitana di Milano conferma la sua capacità innovativa ed apre la classifica dei centri virtuosi con un **tasso di mobilità sostenibile** - calcolato come peso percentuale di spostamenti a piedi, bici e mezzi pubblici -, di poco inferiore al 50% (48,3%), seguita da Genova (46,7%), Venezia (46,4%) e Bari (44,1%). In fondo alla classifica Catania, Reggio Calabria e Messina.

Nel complesso, pur scontando divari dimensionali e relativi alla struttura urbana (densità abitativa, distribuzione territoriale degli insediamenti tra capoluogo e periferia) certamente influenti sui livelli di accessibilità dei luoghi, si confermano differenze rilevanti nei modelli di mobilità tra le singole aree metropolitane. Al Nord (+ Firenze), pur con eccezioni e specificità particolari, ci si sta complessivamente muovendo verso un'organizzazione più sostenibile del trasporto urbano e metropolitano, mentre le città del Sud (+ Roma) appaiono più in ritardo, anche se non mancano situazioni interessanti di rio-orientamento delle scelte verso mezzi di trasporto ecologici e alternativi all'auto da cui trarre spunti (es. dinamismo negli indicatori di ciclo-pedonalità di molte aree urbane meridionali). Nella media si evince un sostanziale allineamento dei dati delle città alle dinamiche nazionali, con il consolidarsi di un modello di mobilità più distribuito e “partecipato” ovvero con tassi di mobilità più alti a fronte di un numero ridotto di spostamenti, minori distanze percorse (da 13,0 a 10,5km in 4 anni) e minor tempo quotidiano speso per spostarsi (da 62 a 53 minuti).

Il Rapporto è stato presentato mercoledì 17 aprile a Roma, presso la sede di Ferrovie dello Stato Italiane. Al link sottostante è possibile scaricare lo studio in versione integrale e in sintesi, oltre a consultare documenti e relazioni degli intervenuti all'evento.

[Link Sito internet di Kyoto club](#)

CREDITI

Per ulteriori informazioni su eventi, documenti e studi riguardanti la mobilità urbana e lo sviluppo dei trasporti sostenibili nelle città consultare la sezione [OPMUS](#) del sito Isfort (attualmente in fase di aggiornamento)

Redazione OPnews: Luca Trepiedi, Massimo Procopio, Carlo Carminucci

Per informazioni: opmus@isfort.it; Tel: 06 852651

Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, Via Nizza 45, 00198 Roma

Le attività dell'Osservatorio sono possibili grazie al contributo finanziario della [Fondazione Nazionale delle Comunicazioni](#)

