



OPnews:

Brevi dalla mobilità urbana

Numero 0

Febbraio 2019

(nuova serie)



PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS)

Prosegue l'azione di sostegno del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATTM) alla mobilità sostenibile dei comuni avviato nel 2016 con il *Programma sperimentale nazionale casa-scuola e casa-lavoro*: uno strumento operativo utile a contenere il traffico in prossimità di sedi di lavoro e istituti scolastici, con il quale supportare azioni inserite nei PUMS, nei Piani di qualità dell'aria o in accordi territoriali specifici per la riduzione degli inquinanti atmosferici.

Il DM n. 208 del 20 luglio 2016, che ha reso esecutivo il Programma citato, ha disposto in particolare l'attribuzione di risorse Statali per i Comuni con più di 100mila abitanti, fino al 60% delle spese sostenute (tetto di 1 milione di euro). In tal modo sono stati finanziati oltre 80 interventi distribuiti tra comuni, aggregazioni di EE.LL, città metropolitane secondo una graduatoria di merito stilata sulla base di appositi criteri di rilevanza e fattibilità tecnica delle 114 istanze pervenute. Tra le azioni sovvenzionate: incentivi a spostarsi in modo alternativo e condiviso (es. con bus, a piedi e in bici), attuazione di percorsi protetti e programmi di riduzione del traffico e della sosta in prossimità di istituti scolastici o sedi di lavoro, oltre a uscite didattiche con mezzi sostenibili, corsi di educazione alla sicurezza stradale, ecc.

Il nuovo Programma ministeriale, che ha assunto l'acronimo **PRIMUS** – *Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile* – si rivolge oggi ai **Comuni con popolazione non inferiore ai 50mila abitanti**, con una particolare premialità per gli Enti ricadenti in zone e agglomerati definiti da procedure di infrazione comunitaria (non ottemperanza obblighi Direttiva 2008/50 CE sulla Qualità dell'aria), assegnando risorse per tre tipologie di azioni: **(a)** Realizzazione di *nuove piste ciclabili* in sede propria nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro; **(b)** Sviluppo della *sharing mobility* in ambito urbano (bici, auto e scooter condivisi); **(c)** Sviluppo delle attività di *mobility management* presso uffici, scuole e sedi della PA.

Il contributo a fondo perduto copre il 75% dei costi. L'appostamento di risorse più importante (10 milioni di €) co-finanzia la realizzazione di **piste ciclabili** di connessione con fermate del Tpl, poli attrattori e generatori di traffico, parcheggi. I progetti potranno includere velostazioni, punti di deposito e rastrelliere per le bici oltre all'erogazione di contributi per l'acquisto di mezzi a pedalata assistita. Rientrano tra le azioni indicate al punto b (3,5 milioni di €) la realizzazione di **aree di sosta riservate ai veicoli della sharing** e l'attribuzione di **incentivi agli iscritti** per la prima volta ai servizi. Infine, il supporto al *mobility management* (punto c) incentiva (1,5 milioni di €) una o più iniziative di mobilità sostenibile presso scuole, università, enti statali e territoriali (es. campagne educative, piedibus e bicibus per le classi primarie, contributi per l'abbonamento allo scuolabus, applicazioni informatiche per il car pooling, le bici e altri servizi di trasporto aziendali).

Link Pagina web del Programma all'interno del sito Internet MATTM

PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA

Come previsto dal Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio 2016/0375 sulla Governance dell'Unione dell'energia, ad inizio gennaio 2019 il Governo italiano ha inviato la **Proposta di Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima (PNIEC)**.

Il Piano affronta 5 dimensioni strategiche tracciate a scala europea: decarbonizzazione, efficienza energetica, sicurezza, mercato interno, ricerca, innovazione. Segue inoltre sempre in coerenza con l'UE un approccio integrato tra politiche, i cui maggiori obiettivi sono lo **sviluppo delle alternative alle fonti fossili** (+30% entro il 2030), la **riduzione dei consumi energetici** (-43% rispetto allo scenario Primes 2007; tetto di 132,0 Mtep di energia primaria e di 103,8 Mtep di energia finale sempre al 2030) e delle **emissioni di inquinanti nocive per il clima** (-33% per tutti i settori fuori ETS, il mercato del carbonio europeo, ossia trasporti aviazione esclusa, abitativo, terziario, industria non energivora, agricoltura e rifiuti).

Nello stimare l'apporto delle attività al raggiungimento dei target, la Proposta (primo capitolo) individua i **trasporti come uno dei settori driver**. Ad esempio scomponendo la domanda finale di energia, si indica un 55,4% di quota rinnovabile nel settore elettrico, un 33% in quello termico (riscaldamento e condizionamento) e un 21,6% relativo all'incorporazione di rinnovabili nei trasporti. In tale ambito, gli autori del documento (esperti di tre ministeri: Ambiente, Sviluppo economico e Infrastrutture e Trasporti) si aspettano un rilevante contributo delle auto elettriche e ibride, con **una diffusione complessiva di quasi 6 milioni di nuovi veicoli** al 2030, di cui circa 1,6 milioni di mezzi *full electric*. Al deciso "cambio di passo" nelle politiche di innovazione del parco, vanno aggiunte misure volte a favorire nuove scelte di viaggio nonché investimenti sulle infrastrutture di servizio e sugli spazi delle città, da dove proviene gran parte della CO₂ del comparto (oltre il 70% secondo le stime), anche se il quadro di interventi predisposto per la mobilità urbana sostenibile al momento è poco definito e servirebbe forse indicare nel Piano una *road map* più precisa di azioni chiave (ed effetti attesi) nei principali segmenti tecnologici e di domanda di trasporto delle città.

Il Piano è vincolante per l'Italia Ciò significa che una volta approvato nella veste definitiva, entro il 31 dicembre 2019, non si potrà prescindere dagli obiettivi elencati. In ciò si giustifica la grande attenzione alle traiettorie che lo strumento è in grado di imprimere sui vari settori. È prevista un'ampia fase di confronto sul documento, a partire dalle osservazioni che arriveranno nei prossimi mesi da Bruxelles. **La fase di Vas** (valutazione ambientale strategica) dovrebbe consentire il contributo di stakeholders e dei territori per approdare a un documento più condiviso ed efficace in vista della versione finale.

Per il testo della Proposta di PNIEC vedi ai link sottostanti (sito Internet di MATTM e MISE). Al sito del Ministero dell'Ambiente è anche disponibile la **Sintesi del Piano presentata a Bruxelles il 29 e 30 gennaio 2019** dai Ministeri competenti.

[Link Pagina web all'interno del sito Internet MISE](#)



15° Rapporto sulla mobilità degli italiani



Lunedì 12 novembre 2018 presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati si è tenuto il convegno di presentazione del **15° Rapporto sulla Mobilità degli italiani**, tradizionale istantanea scattata da Isfort in collaborazione con Asstra, Anav, Agens sui numeri e sulle tendenze del settore a livello nazionale.

L'attuale edizione, oltre alle usuali analisi di **monitoraggio "lato domanda"** (rilevazioni 2017 e primo semestre 2018 dell'Osservatorio "Audimob" sui volumi e le caratteristiche degli spostamenti individuali), è **arricchita da alcune sezioni di approfondimento** sulle percezioni degli italiani riguardanti i mezzi di trasporto alternativi all'auto e le misure utili a ridurre l'inquinamento da traffico. Altri contributi significativi soppesano innovazioni sostanziali come l'uso di servizi digitali per i viaggi con il trasporto pubblico, oltre a riassumere le principali tendenze recenti della *sharing mobility* e ad esporre in maniera analitica i possibili scenari di evoluzione del trasporto passeggeri secondo nuovi modelli di riferimento (paradigma della "Mobility as a service" o MaaS).

La *Seconda parte* del Rapporto contiene uno specifico **approfondimento sulla mobilità urbana** e procede commentando in primo luogo una selezione di indicatori di confronto atti a descrivere il quadro problematico e degli impatti connessi alla ribadita centralità dell'auto nei comuni italiani (scenario post-crisi). Il successivo capitolo è dedicato alle tendenze recenti della mobilità sostenibile, lette in sequenza temporale (con step 2017, 2012 e 2008) al fine di segnalare eventuali aspetti in controtendenza e progressi, già noti o da far emergere, rispetto alle riprove critiche del capitolo precedente. Infine, tramite la comparazione dei dati di riparto modale di un nutrito campione di città europee sopra 100mila abitanti (32 paesi), l'ultimo contributo si sofferma sui punti di forza e debolezza dei contesti urbani italiani in ordine allo sviluppo delle forme di mobilità sostenibile (Tpl, pedonalità, ciclabilità). Dal mosaico degli indicatori analizzati sui vari fronti di osservazione emergono, in conclusione, suggerimenti sulle misure da compiere nei diversi aggregati urbani e metropolitani, i quali contribuiscono a definire un **"pro memoria" di proposte**, già consolidate e spesso condivise dagli attori del sistema, per restituire vivibilità alle città e contemporaneamente rafforzare le potenzialità di innovazione e sviluppo a beneficio di tutto il Paese.

Per un sommario dei risultati emersi si rimanda in particolare all'**Introduzione generale** al 15° Rapporto ("Una mobilità migliore è possibile" – *Considerazioni introduttive e di sintesi*). Al sito Internet di Isfort è possibile inoltre scaricare lo studio in versione integrale e sintetica, consultare i materiali predisposti per il convegno e la rassegna stampa dell'evento, nonché rivedere l'intero incontro di presentazione del 12 novembre.

[Link Sito Internet di Isfort](#)



PUMS

BOLOGNA METROPOLITANA

Il 27 novembre 2018, dopo una riunione delle Giunte di Città metropolitana e Comune di Bologna il sindaco metropolitano Virginio Merola ha firmato l'adozione del **Piano della mobilità sostenibile (PUMS)** che definisce i progetti strategici della mobilità dei prossimi anni, frutto anche di un ampio processo di partecipazione con gli stakeholder guidato da Isfort e che ha impegnato per oltre un anno il gruppo di lavoro (comitato scientifico e di direzione, team multidisciplinare degli amministratori e ATI di consulenti coordinata da TPS Pro) sia nella fase di definizione degli obiettivi strategici, sia nella fase delle scelte operative.

Per una descrizione di metodi, attività e risultati raggiunti dal processo di consultazione vedi lo specifico **Report sulla Partecipazione Pubblica** predisposto da Isfort.

Quello di Bologna è il primo PUMS elaborato in Italia a livello metropolitano e immagina al 2030 una realtà più accessibile, sostenibile e competitiva. Una città metropolitana nella quale – ribaltando le proporzioni attuali – la mobilità sostenibile (piedi, bici, trasporto pubblico) arrivi al 60% (il 70% nella città capoluogo).

Lo stesso Piano concepisce inoltre una visione strategica di Bologna come centro universitario, economico, turistico e culturale, che dovrà diventare anche uno dei centri più accessibili del Paese rafforzando i legami territoriali di mobilità e le connessioni dei principali nodi di ingresso e scambio (stazione AV, aeroporto, caselli autostradali) con l'intera area metropolitana.

Il PUMS inoltre propone un approccio originale e fortemente integrato fra politiche urbanistiche e scelte territoriali, potenziamento dei servizi, infrastrutture di mobilità, politiche tariffarie, promozione della mobilità dolce, politiche di incentivazione e disincentivazione dei comportamenti di mobilità, nuovi servizi di "smart mobility" che mirano a risultati ambiziosi. **Obiettivo principale del Piano è arrivare al 2030 ad una riduzione del 40% delle emissioni di gas serra da traffico:** questo significa che **440.000 spostamenti in auto** (su un totale di 2,7 milioni di spostamenti che ogni giorno avvengono nell'area metropolitana) dovranno essere **effettuati su mezzi sostenibili**, in particolare trasporto pubblico (+19%) e bici (+14%).

Nel **Portale della Città metropolitana**, oltre ai vari **documenti adottati** è possibile consultare una sintesi di tutti i progetti di **Bologna per una "rivoluzione sostenibile" della mobilità** e informarsi sulla possibilità di avanzare osservazioni al Piano adottato da parte di cittadini, associazioni, esperti, enti interessati: facoltà concessa fino all'11 marzo prossimo (vedi il **Comunicato stampa** che annuncia l'apertura della nuova fase di partecipazione e condivisione delle scelte).

[Link PUMS Bologna Metropolitana](#)



Città metropolitana
di Venezia

www.movesvenezia.it



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



mobilità sostenibile

Programma sperimentale nazionale



COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ
ISFORT



elaborazioni! S.r.l.

È in fase di partenza il **Progetto “MOVES” (Mobilità Sostenibile nel territorio VENEZIANO e nelle Scuole)**, iniziativa finanziata dal Ministero dell’Ambiente nell’ambito del *Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa–scuola e casa–lavoro*, che prevede la realizzazione di una serie di attività volte a facilitare l’implementazione di azioni ecosostenibili rivolte a studenti e personale degli istituti scolastici secondari di secondo grado.

Dal 20 febbraio a Mestre in particolare prenderanno il via una serie di **corsi di formazione per mobility manager (MM) scolastici** finalizzati alla redazione di **Piani di Spostamento casa–scuola (PSCS)**. Le attività riguarderanno 20 poli scolastici distribuiti sul territorio della Città metropolitana di Venezia, al cui interno si contano 57 scuole per oltre 35 mila studenti, oltre al corpo insegnante e al personale non docente.

Nello specifico sono previste 3 giornate rivolte a formare MM scolastici ed i relativi collaboratori, a cui si aggiungerà un modulo extra teso ad approfondire il *toolkit* che verrà messo a disposizione dei vari partecipanti per la redazione dei PSCS. Dopo Mestre si proseguirà a San Donà di Piave (21/02) e a Mirano (22/02). La formazione è strutturata non solo con l’obiettivo di formare i MM già presenti, ma è impostata specie in vista della nomina di ulteriori responsabili della mobilità d’istituto con l’obiettivo di costruire una vera e propria “rete territoriale di mobility manager scolastici” in grado di agire su obiettivi comuni e condivisi su ampia scala. Ciascuna giornata formativa vedrà la presenza contemporanea di esperti sia di **Isfort**, sia di **Elaborazioni.org** allo scopo di integrare le conoscenze e coprire l’intera gamma di argomenti connessi o implicati con le azioni di MM scolastico e più in particolare con la redazione dei PSCS.

Le attività descritte sono parte di una **più vasta idea progettuale** che, nel riattivare un percorso di collaborazione tra l’Ufficio Mobility Manager della Città metropolitana e i diversi istituti scolastici presenti sul territorio, prevede un insieme articolato di interventi sia di carattere infrastrutturale, sia promozionali e di sensibilizzazione rivolti a studenti, famiglie, docenti e personale tutto ad adottare forme di mobilità ecosostenibile. A seguito dell’adozione dei Piani di spostamento casa–scuola è prevista in particolare la **messa a bando di risorse finanziarie per le scuole** che avranno individuato, all’interno del proprio Piano, proposte progettuali efficaci di incentivazione all’uso delle biciclette e dei veicoli a trazione elettrica (es. acquisto di mezzi a due ruote, attrezzatura di spazi di sosta e colonnine di ricarica negli istituti), oltre a prevedere agevolazioni tariffarie per favorire il trasporto pubblico, sperimentare la cessione di buoni mobilità, iniziative di car pooling e così via.

Link MOVES Venezia

 federMobilità



CONVEGNO
PUBBLICO

Gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità

Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni

22
GENNAIO
2019

Lo scorso 22 gennaio nell'ambito del Convegno "Gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità. Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni" (Roma, sala Protomoteca in Campidoglio) è stato presentato uno studio, promosso da FederMobilità e realizzato da Isfort, sugli **assetti istituzionali e le competenze professionali degli Enti titolari dei servizi del trasporto pubblico autofilotraviario**.

Oltre ad esplorare in profondità il sistema dei soggetti "organizzatori" del Tpl autofilotraviario, l'indagine si concentra sullo scarto esistente tra le attribuzioni previste da norme e dalle regole vigenti, le funzioni svolte e le competenze professionali effettivamente a disposizione degli Enti territoriali ovvero degli Enti affidanti ed eventuali soggetti istituzionali strumentali da loro attivati (es. le Agenzie). Un primo esito della ricerca è dunque rappresentato dalla ricostruzione di una *mappatura* attendibile dell'allocazione di tali funzioni, Regione per Regione, a cui si aggiunge l'individuazione dei diversi modi di impiego di risorse per lo svolgimento delle stesse funzioni da parte di Enti e soggetti responsabili, attraverso personale dipendente dedicato o apporti consulenziali specialistici. Altro output rilevante è inoltre l'*autovalutazione*, da parte dei soggetti interpellati, di eventuali carenze o fabbisogni di adeguamento qualitativo e/o quantitativo delle risorse dedicate al governo del settore.

Lo studio consente pertanto di raccogliere informazioni di dettaglio sulle **competenze specialistiche** e i **profili professionali** di cui gli Enti territoriali e le Agenzie avvertono una **maggior carenza** e sui quali si dovrebbe investire con una **politica di formazione e aggiornamento**, nonché di rafforzamento mirato delle dotazioni di personale, da promuovere a livello nazionale come alle diverse scale locali. Ancorché parziali e ampiamente suscettibili di miglioramento, le acquisizioni emerse dall'indagine confermano infine la necessità di una più continua attività di analisi e monitoraggio sul complesso sistema di organizzazione dei servizi di Tpl, attività di cui la presente ricerca vuole costituire un primo significativo tassello.

Al sito internet di Isfort è possibile scaricare il Rapporto d'indagine completo e le slide della Presentazione al Convegno.

[Link Sito Internet di Isfort](#)

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](#)

