



OPnews:

Brevi dalla mobilità urbana

Numero 2

Dicembre 2019



25 anni di ISFORT. Molto più di una festa

Giovedì 17 ottobre scorso presso l'Aula Magna dell'Università di Roma "La Sapienza" si è tenuto il convegno per i 25 anni dalla fondazione dell'ISFORT dal titolo: ***La storia, il contributo scientifico e di innovazione della Ricerca di ISFORT nell'Italia dei Trasporti***.

La giornata è stata aperta dai saluti istituzionali del Prof. Eugenio Gaudio – Magnifico Rettore dell'Università di Roma "Sapienza", del Sen. Salvatore Margiotta – Sottosegretario di Stato del MIT, il prof. Andrea Camanzi – Presidente ART.

Insieme ai vertici di ISFORT, rappresentati dal Presidente Marco Milli, dall'Amministratore delegato Marco Romani e dal Direttore della ricerca Carlo Carminucci, sono inoltre intervenuti diversi interlocutori e stakeholders dell'Istituto che hanno aiutato a tracciare un bilancio dei 25 anni di attività, rimarcandone il ruolo rilevante svolto per la formazione e la ricerca nel campo dei trasporti in Italia. Il venticinquennale in effetti oltre a una ricorrenza celebrativa è stata anche un'occasione di discussione sul presente e sul futuro della mobilità che ha riunito importanti esperti e protagonisti nazionali del settore.

La prima sessione ha visto come relatori noti esponenti del mondo accademico, chiamati a fornire **contributi interpretativi** sugli scenari della ricerca applicata ai trasporti, alla luce di **trend tecnologici e d'innovazione globali**: Angela Bergantino, ordinario di Economia applicata presso l'Università degli studi di Bari e Presidente SIET – Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica; Gabriele Malavasi, del Dipartimento di Ingegneria dell'Università La Sapienza di Roma; Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi di Milano. A seguire la **Tavola rotonda** sui compiti della ricerca (e di ISFORT) dinanzi alle **sfide ambientali ed economico-produttive del Paese**, cui hanno partecipato: Tiziano Treu – Presidente del CNEL; Ennio Cascetta – Amministratore unico RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA; Sandro Cruciani – Direttore centrale Istat; Anna Donati – Kyoto Club e portavoce AmoDO; Zeno D'Agostino – Presidente di Assoporti e dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale.

Cliccando qui è possibile scaricare il programma dell'evento, oltre alle relazioni di presentazione di Carlo Carminucci e degli esponenti del mondo accademico intervenuti.



A proposito di PUMS

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) come noto sono uno degli strumenti più importanti, sostenuti dalle istituzioni europee e nazionali, al fine di dotare le città di un **quadro strategico di riferimento** in grado di orientare lo sviluppo urbano, soddisfare le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita e contenere gli impatti ambientali, sociali ed economici del trasporto urbano. Per fare questo, il percorso di elaborazione del PUMS deve tenere in debita considerazione i principi di integrazione settoriale, partecipazione e valutazione, oltre ad identificare obiettivi e misure riguardare tutti i modi e le forme di trasporto presenti all'interno dell'agglomerato urbano, pubbliche e private, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta.

ISFORT nel corso degli ultimi anni ha acquisito un'ampia esperienza in tema di PUMS sviluppando, insieme ad analisi ricorrenti sulla qualità dei percorsi delle città, proprie metodologie e sistemi di indagine utili alla conduzione dei processi partecipativi e di monitoraggio, che sono fasi sempre più importanti nella logica di elaborazione dello strumento. L'applicazione di tali metodi in diversi contesti urbani d'Italia (es. CM Bologna, CM Roma, Perugia, Modena, Bolzano) ha permesso all'Istituto di maturare **competenze tecniche** dirette in tema di pianificazione, ma anche di prendere atto di alcuni **aspetti critici** rilevati nel corso dell'attività. Tra questi sono da citare la carenza di strumenti attuativi e risorse dedicate per i comuni/le città che le seguenti iniziative nazionali (MIT) ed europee (Osservatorio Eltis) sembrano provare a colmare. Meritano pertanto una breve presentazione.

Il Decreto Direttoriale del MIT

L'8 agosto scorso è stato pubblicato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Decreto Direttoriale che stabilisce termini e modalità di accesso alle risorse stanziati nell'ambito del "Fondo per la progettazione di opere prioritarie". In tal modo vengono stanziati 80 milioni di euro dei quali **58 milioni dedicati alla redazione dei PUMS o dei progetti di opere a essi connesse**.

Possono beneficiare dei fondi i seguenti enti:

- le 14 Città metropolitane, per complessivi 20,6 milioni di euro;
- i 14 Comuni capoluogo di Città metropolitana, per complessivi 21,3 milioni di euro;

– i 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma o aventi popolazione superiore a 100.000 abitanti, per complessivi 16,4 milioni di euro.

Le risorse sono disponibili ai fini della **redazione dei PUMS** oppure ai fini **del monitoraggio** degli indicatori chiave e della **progettazione di opere** a essi connesse, nel caso in cui gli EE.LL. abbiano già redatto o adottato il Piano. Le città che hanno accesso al fondo sono state invitate a trasmettere al MIT l'apposita documentazione via PEC entro il **7 novembre 2019**.

Per maggiori informazioni e per l'elenco completo delle città con i rispettivi finanziamenti, consultare la [pagina dedicata al Fondo sul sito del MIT](#).

Aggiornamento delle Linee guida nazionali

Sempre in questi mesi (DM 28 agosto 2019) è stato pubblicato l'aggiornamento delle Linee guida nazionali sui PUMS (DM 4 agosto 2017), il quale in primo luogo presenta modifiche significative agli indicatori di risultato (in particolare gli indicatori associati ai macro-obiettivi), che sono ora maggiormente dettagliati rispetto alla formulazione iniziale. Soprattutto sono modificati alcuni **termini e condizioni relativi al rispetto delle Linee guida da parte degli enti**:

– sono ora inclusi nell'obbligo di redazione del PUMS, quale **condizione essenziale per l'accesso ai finanziamenti statali** in nuovi interventi per il trasporto rapido di massa (ferrovie metropolitane, metro, tram) i **Comuni con più di 100mila abitanti**: obbligo precedentemente previsto solo per le Città metropolitane; è specificato in ogni caso che per i comuni capoluogo e con popolazione sopra i 100mila abitanti facenti parte di Città metropolitane si ritiene assolta tale condizione qualora quest'ultima abbia adottato un proprio PUMS;

– sono invece esclusi dall'obbligo di redazione dei PUMS secondo i criteri delle Linee guida nazionali gli enti di area vasta che non siano Città metropolitane;

– è prorogato di altri 12 mesi rispetto ai 24 inizialmente previsti il limite entro cui gli enti provvedono alla redazione dei rispettivi PUMS.

Sono infine presenti alcune note relative alle modalità di accesso ai finanziamenti statali (trasporto rapido di massa) per il periodo transitorio.

Il Decreto è disponibile all'apposita [pagina del sito internet del MIT](#).

Altre risorse: Linee guida Eltis (2nd edition)

Sempre in tema segnaliamo la seconda edizione degli orientamenti sui PUMS (in inglese SUMP), appena pubblicata dall'**Osservatorio europeo sulla mobilità Urbana Eltis**, finanziato dalla DG for Mobility and Transport della Commissione. Le precedenti Linee guida del 2013 hanno rappresentato un deciso "punto di svolta" nel dibattito sulla pianificazione urbana della mobilità, costituendo un "movente" e un riferimento metodologico fondamentale per le iniziative delle città, anticipando approcci e indirizzi operativi poi integrati a scala nazionale dalle Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017).

L'edizione 2019 delle Linee guida Eltis tiene conto delle novità di un settore in rapida evoluzione, il quale presenta sfide inedite analizzate e circostanziate dagli autori a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti. Inoltre, grazie a vari briefing con i professionisti, gli stessi autori hanno prodotto una serie di nuove guide tematiche per favorire ulteriormente lo sviluppo e l'implementazione dei PUMS su aspetti come: la nuova logistica urbana, l'elettrificazione, il ruolo degli ITS, la sicurezza stradale, l'armonizzazione degli approcci tra politiche climatiche ed energetiche, gli aspetti finanziari e i fondi per le azioni, ecc.

Per maggiori informazioni si rimanda al link sottostante.

[Link Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan \(2nd edition\)](#)



Mobilitaria 2019: il tour estivo e autunnale

Bene ma (non ovunque) il trasporto pubblico locale, la *sharing mobility* e la mobilità elettrica, male la concentrazione delle emissioni di particolato e biossido di azoto. Torna a salire inoltre l'indice di motorizzazione a due e quattro ruote nonostante l'attenzione crescente per la mobilità attiva: spostamenti a piedi e in bicicletta. Sono questi i dati principali che emergono dal rapporto "**MobilitAria 2019**", realizzato da Kyoto Club e Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA) in collaborazione con OPMUS di ISFORT.

Lo studio che analizza i dati sulla qualità dell'aria e le politiche di mobilità nelle 14 principali aree urbane del Paese, nel periodo 2017-2018, è stato presentato tra luglio e ottobre in diverse città italiane, alla presenza di istituzioni, tecnici ed esperti locali.

Le tappe del tour di Mobilitaria 2019 hanno interessato per la precisione: Torino (4 luglio), Milano (11 luglio), Bologna (17 settembre), Palermo (5 ottobre).

Il Rapporto di quest'anno delinea un quadro complessivo riferito al periodo 2017-2018 con segnali in "chiaroscuro" anche sul lato dei comportamenti di domanda: contributo specifico dell'Osservatorio OPMUS di ISFORT. Si ricorda che il primo Rapporto 2018 aveva analizzato le stesse città per il decennio 2006-2016 senza indicazioni specifiche riguardanti i comportamenti e le propensioni di mobilità dei cittadini (mezzo usato, distanze percorse, frequenze, motivazioni di spostamenti, ecc.).

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 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.

Uno sguardo critico è dedicato alla parte trasporti del Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC), la proposta presentata di recente dal Governo italiano avente il compito di definire gli scenari di decarbonizzazione a medio e lungo periodo del Paese, in linea con gli impegni sottoscritti a livello europeo e internazionale, di cui è avviata la consultazione pubblica.

Si rinvia al link di Kyoto club per ulteriori informazioni sul tour e documentazione sul Rapporto, che è ora disponibile anche nella versione in inglese.

Link [Sito internet di Kyoto club](#)



OBIETTIVI E STRATEGIE

Le Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma

Si è da poco concluso con l'approvazione da parte del Sindaco metropolitano il percorso di costruzione delle Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Roma Capitale (CMRC), percorso caratterizzato da una intensa partecipazione da parte dei vari Comuni della stessa Città metropolitana. Le Linee di indirizzo, realizzate anche grazie al contributo di ISFORT, individuano non solo la vision e gli obiettivi di quello che sarà il nuovo PUMS della CMRC, ma anche e soprattutto quelli che saranno le strategie "per una sostenibilità diffusa".

Come accennato le Linee di indirizzo, in modo innovativo per il contesto nazionale, si caratterizzano per un processo di partecipazione che ha

permesso la raccolta delle principali criticità presenti sul territorio, attraverso 9 incontri (di cui 5 a scala locale e comunale) nonché attraverso un'indagine on-line utile anche alla valutazione degli obiettivi e delle strategie del futuro Piano. Tali incontri di territorio hanno coinvolto oltre 100 persone ed oltre 50 tra Comuni e Municipi di Roma Capitale.

Le strategie identificate sono 10 e riguardano: (1) Integrazione della pianificazione della mobilità e dei trasporti con la pianificazione territoriale e urbana; (2) Sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità; (3) Rafforzamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile; (4) Miglioramento della circolazione privata, della rete viaria di competenza della Città metropolitana e della sicurezza stradale; (5) La mobilità scolastica più sicura e sostenibile; (6) Una nuova governance nel TPL e più in generale per i sistemi di mobilità; (7) Accessibilità dei territori marginali o svantaggiati e riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico; (8) Città metropolitana di Roma come Metropolitan Logistic Area; (9) Trasporti e mobilità per una Smart Land; (10) Sviluppo del sistema di mobilità a sostegno di un turismo diffuso e sostenibile della Città metropolitana.

[Link Line di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale](#)



L'ALTO MILANESE VA IN MOBILITÀ SOSTENIBILE



“L’Alto Milanese va in mobilità sostenibile”

Il 20 settembre con la conferenza stampa di avvio è partito il progetto “L’Alto Milanese va in mobilità sostenibile”. L’iniziativa è finanziata dal Ministero dell’Ambiente (MATTM) nell’ambito del *Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro* e coinvolge i comuni di Legnano, in qualità di capofila, Busto Garolfo, Canegrate, Dairago, San Giorgio su Legnano e Villa Cortese in diverse attività promozionali e di incentivo al minore uso dell’automobile negli spostamenti di tutti i giorni.

ISFORT nel Progetto ha il compito di curare il monitoraggio delle attività e gestire la **formazione per i Mobility manager d’area e aziendali**, tesa a formare figure esperte nella gestione della domanda di mobilità dei dipendenti. Tali corsi si aggiungono a diverse “azioni hard” come la realizzazione *ex novo* e il completamento di tratti ciclabili esistenti in ambito comunale e intercomunale, l’istituzione di “velostazioni” per migliorare l’intermodalità bici-mezzi pubblici, l’organizzazione di percorsi pedonali protetti (e di Zone 30 km/h) lungo i tragitti di accesso scolastico dove saranno individuati anche ambiti di sperimentazione del Piedibus.

Tra le attività in corso va notata la predisposizione di un **questionario on-line** per i cittadini dei sei comuni, un’importante iniziativa di condivisione volta a definire le future politiche del territorio.

I primi risultati dell’indagine disegnano una mobilità ancora fortemente centrata sull’auto, scelta per quasi il 60% degli spostamenti abituali verso i luoghi di lavoro o studio; percentuale che addirittura cresce se si considerano i soli viaggi del tempo libero. Nondimeno interessante è la quota di utilizzo dei mezzi pubblici nelle diverse forme (treno, autobus, combinazioni di più mezzi) che, sulla base delle risposte pervenute, supera il 20% degli spostamenti totali, mentre la bici rappresenta un considerevole 10% degli stessi. Ben oltre la metà di chi oggi usa l’auto si dichiara inoltre disponibile a modificare i propri comportamenti e a servirsi di più del Tpl o della bici (specie nella bella stagione) a fronte di adeguati interventi di miglioramento dell’offerta. La realizzazione di piste ciclabili insieme alla sensibilizzazione collettiva sul tema sono i due interventi al momento ritenuti più urgenti, mentre sembrerebbero avere meno appeal l’implementazione di azioni di “condivisione” (bike sharing, car pooling, ecc.).

Fino al **20 dicembre** sarà ancora possibile partecipare all’indagine accedendo al **sito del Progetto**, dove è possibile trovare anche tutte le altre notizie utili sulle attività in corso e previste.

ALTRE NOTIZIE DA ISFORT

The screenshot shows the homepage of the Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT). At the top, the text "ISTITUTO SUPERIORE DI FORMAZIONE E RICERCA PER I TRASPORTI" is displayed. Below this is a navigation menu with "Home" highlighted, and other options: "Società", "Ricerca", "Formazione", "Progetti", "News", and "Contatti". There are also social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. On the left, the ISFORT logo is shown with "25 anni" and "COMPETENZE RISORSE PER LA MOBILITÀ". The main banner features a blue background with a cityscape illustration and the text "25 anni ISFORT". A white box on the left contains the text: "25 anni di Isfort. La storia, il contributo scientifico e di innovazione della Ricerca di Isfort nell'Italia dei Trasporti - Atti del convegno". Below this is a blue button labeled "MAGGIORI INFORMAZIONI". To the right of the text, there are icons representing various transport modes: a bus, a bicycle, a car, a train, and a person walking. At the bottom of the banner, the date "17/10/2019" and time "9:00 - 13.30" are shown, along with a location pin icon and the text "AULA MAGNA UNIVERSITÀ DI ROMA 'LA SAPIENZA'".

On line: il nuovo Sito Internet di ISFORT

Nuovi contenuti e sezioni tematiche, una veste grafica più accattivante e moderna il tutto all'insegna di una maggiore interattività e accessibilità. Sono queste le linee di sviluppo del sito Internet di ISFORT che, oltre a costituire un canale comunicativo e di informazione sulle attività formative e di studio, da sempre si è posto come strumento finalizzato ad orientare il pubblico verso le analisi e i prodotti di ricerca dei vari Osservatori nazionali alimentati negli anni dall'Istituto. L'obiettivo del "restyling" è quello di agevolare la consultazione e di condividere in maniera ancora più efficace gli esiti del lavoro di elaborazione realizzato da ISFORT con il concorso dei vari stakeholders e partner progettuali, riguardante l'interpretazione dei fenomeni rilevanti che caratterizzano il settore dei trasporti e l'identificazione di problemi critici, soluzioni progettuali e strumenti operativi alla diversa scala territoriale (locale, nazionale, continentale) appropriati per affrontarli.

Buona navigazione!

Link Sito Internet di ISFORT



Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia

Due analisi recenti sul sistema portuale italiano e il futuro del trasporto intermodale

Si segnalano due pubblicazioni curate dall'Osservatorio Nazionale sulla Logistica e il Trasporto merci di ISFORT tese a fornire spunti conoscitivi e ad animare il dibattito politico-istituzionale sulle necessità del comparto marittimo e sullo stato dei relativi sistemi di connessione territoriale e dei trasporti nel Paese.

La prima è l'analisi congiunturale realizzata per e con Confcommercio Imprese per l'Italia, dal titolo **Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia. Seconda edizione, Ottobre 2019**. Il sistema portuale italiano nel corso degli ultimi anni non è riuscito ad approfittare della straordinaria crescita dei traffici registrati nel bacino del Mediterraneo. Il Report analizza le ragioni di tale distrazione che in estrema sintesi sono legate, da una parte, al modesto funzionamento della rete infrastrutturale (accessibilità), dall'altra, a bassa innovazione tecnologica ed organizzativa degli operatori di trasporto e logistici, ed infine ad un'occupazione nel comparto caratterizzata da modeste qualifiche professionali e condizioni di lavoro non di rado al limite della legalità.

Il secondo studio è intitolato **Un treno che viene dal mare: il futuro del trasporto intermodale tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business ed impatti sul territorio**. Si tratta del "Discussion Paper" presentato in occasione della Tavola rotonda promossa da UIL Trasporti Lombardia e da UIL Milano e Lombardia il 18 ottobre 2019 presso il Cinema ANTEO a Milano. Al seguente link (sito Internet di [UIL Trasporti Lombardia](#)) è possibile collegarsi alla pagina creata per il Convegno Merci 2019 e scaricare il materiale distribuito in occasione dell'evento.

Il "Discussion Paper" di ISFORT rimarca in particolare tre contrappesi per scongiurare le possibili derive oligopolistiche connesse alla crescita della dimensione media delle navi (cd. "gigantismo navale") e la progressiva concentrazione del mercato dello shipping internazionale: 1) il consolidamento all'interno delle catene logistiche di altri operatori (imprese ferroviarie) che per dimensione e capacità finanziarie possano avvicinarsi alle grandi multinazionali del mare; 2) il rafforzamento del ruolo istituzionale delle Autorità di Sistema Portuale quali garanti del rispetto delle regole di mercato; 3) la qualificazione del lavoro portuale quale asset strategico per la competitività portuale e stimolo per la crescita professionale del resto della catena logistica.

I documenti sono scaricabili ai link sottostanti.

Link [Un treno che viene dal mare;](#) [Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia - 2019](#)

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***

