



**OPnews:**

***Brevi dalla mobilità urbana***

**Numero 3**  
Luglio 2020



### Il Decreto Rilancio (ma non solo) e il Mobility Management

Il Decreto legge n. 34 del 20 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, segnala una ripresa di interesse per l’attività di Mobility Management in atto da tempo, sia tra gli esperti (pianificatori e tecnici della mobilità), sia tra i responsabili di imprese ed enti della Pubblica Amministrazione, oggi più che mai chiamati a programmare in maniera innovativa l’accesso di dipendenti/utenti/accompagnatori alle proprie sedi per ragioni ambientali e di sicurezza, nonché per risparmiare su alcune voci di spesa corrente con riferimento alla propria attività caratteristica (es. consumi di energia, mezzi impiegati, dotazione di garages e spazi di sosta). L’approccio alla gestione della domanda, appare evidente, risulta conveniente per il Paese in generale (per i consumatori quotidiani di mobilità) ed è tanto più rilevante oggi in cui operatori del trasporto, istituzioni nazionali e territoriali sono impegnati nella riorganizzazione dei servizi post Covid-19, specie in ambito urbano, utilizzando al meglio la domanda quale leva per ridurre la congestione in orari di punta e assicurare il distanziamento tra le persone.

Il Decreto quindi rimette al centro il governo della domanda di mobilità, e lo fa ampliando la platea dei soggetti obbligati ad istituire la figura del Mobility Manager (MM) e la redazione dei Piani di spostamento casa-lavoro (PSCL). Infatti a norma dell’art. 229 del decreto si specifica che *le singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.*

Poca attenzione è forse dedicata alla figura del **Mobility Manager scolastico**, introdotta con il cd. collegato ambientale (legge n. 221/2015) allo scopo di *assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell’uso individuale dell’automobile privata e il contenimento del traffico*, ma ancora in attesa della definizione da parte del Ministro dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca delle linee guida utili a favorirne l’istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado. Una figura oggi più che mai necessaria per migliorare i tempi delle nostre città e, più nello specifico, la gestione del trasporto pubblico che ha nel trasporto degli studenti una quota rilevante del proprio mercato.

In questo contesto si legano poi alcune iniziative, promosse da vari Ministeri, che mettono a disposizione specifiche risorse da utilizzare per l’organizzazione e il finanziamento di azioni concrete sul territorio, nelle varie tipologie e vesti in cui si può presentare l’attività di MM (d’area, aziendale, scolastico, universitario, ecc.). Tra queste si segnalano quelle messe in campo dal suddetto decreto rilancio e rivolte a favorire la diffusione di biciclette (anche e-bike),

monopattini, segway, hoverboard e affini nelle città capoluogo di regione o provincia, nelle 14 Città metropolitane italiane o in uno dei comune con oltre 50 mila residenti attraverso la concessione di buoni pari al 60% della spesa sostenuta fino al limite di 500 euro.

Non meno significativo è poi il **Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile** (PRIMUS), rivolto al finanziamento di nuove piste ciclabili, velostazioni e per l'erogazione di buoni di mobilità. Nello specifico non si tratta di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare, bensì della riapertura dei termini per la presentazione dei Piano Operativi di Dettaglio (POD), la cui scadenza è adesso fissata al 18 settembre 2020. Maggiori informazioni sono presenti nella pagina dedicata al Programma all'interno del sito web istituzionale del Ministero dell'Ambiente ([clicca qui](#)).

Sempre in tema di nuove piste ciclabili, si segnala la recente intesa all'interno della conferenza unificata che ha consentito di dare il via libera allo schema di decreto ministeriale che stanziava 137,2 milioni di euro per la **progettazione e realizzazione di ciclovie urbane**, ciclostazioni e altri interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Le risorse, assegnate alle Città metropolitane, ai comuni capoluogo e comuni con oltre 50mila abitanti, sono state distribuite premiando gli Enti che hanno adottato o approvato un PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e considerando un principio di riequilibrio territoriale in favore delle Regioni del Mezzogiorno ([clicca qui](#) per consultare la notizia sul sito del MIT e visualizzare la distribuzione delle risorse tra le regioni).

Particolarmente rilevanti, anche se solo indirettamente impattanti sull'attività di MM, sono le risorse già assegnate alle Città metropolitane, ai Comuni capoluogo di Città Metropolitane, ai Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma, ai Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e alle Autorità di sistema portuale, e rivolte a finanziare la **redazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile** (PUMS), di progetti di fattibilità legati ai PUMS già adottati o approvati, di piani strategici metropolitani, nonché di progetti attuativi degli stessi. Recentemente il fondo è stato reintegrato delle risorse precedente tagliate, pari a 30 milioni di euro, riportando i finanziamenti disponibili a 110 milioni di euro. Maggiori informazioni sono disponibili all'interno del sito web istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ([clicca qui](#)).

Ulteriori risorse, verosimilmente, saranno disponibili anche nei prossimi mesi. Sarà così, ad esempio, per la promozione del trasporto scolastico sostenibile attraverso il finanziamento degli investimenti necessari alla realizzazione di progetti sperimentali per la realizzazione o l'implementazione del **servizio di trasporto scolastico** per i bambini della scuola dell'infanzia statale e comunale e per gli alunni delle scuole statali del primo ciclo di istruzione con mezzi di trasporto ibridi o elettrici. Si tratta di risorse, 10 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021, messe a disposizione dall'art. 3 del decreto legge 14 ottobre 2019, n. 111, e destinate ai comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti interessati dalle procedure di infrazione comunitaria per la non ottemperanza dell'Italia agli obblighi previsti sulla qualità dell'aria.

In una realtà resa particolarmente difficile dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19, sono molte tuttavia le opportunità da cogliere per la promozione della mobilità sostenibile. In tal senso Isfort è da sempre vicina agli Enti offrendo servizi di (1) **Progettazione e realizzazione di corsi per Mobility Manager** seguendo metodologie e schemi di lavoro più volte sperimentati nel corso degli ultimi anni, (2) **Supporto e/o redazione di Piani di Spostamento casa-lavoro/casa-scuola** relativi a diverse tipologie di poli attrattori della domanda di mobilità (sedi aziendali, sedi di Enti locali, scuole, ospedali, ecc.), (3) **Realizzazione di Piani di sviluppo della mobilità sostenibile** d'area/aziendali/scolastici, (4) **Co-progettazione per richieste di finanziamento** per interventi di mobilità sostenibile (supporto alle Amministrazioni pubbliche nelle attività di presentazione di istanze per la candidatura e di gestione dei progetti: formazione, progettazione di nuovi servizi di Tpl, di servizi a chiamata, pedibus, ecc.). Link alla [sezione MM dell'Osservatorio sulle Politiche della Mobilità Sostenibile \(OPMUS\)](#)



### L'impatto del lockdown sui comportamenti di mobilità degli italiani

Il documento è focalizzato sul monitoraggio della domanda di mobilità degli italiani nel periodo più intenso di restrizione degli spostamenti a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19, periodo convenzionalmente denominato "lockdown" e che si colloca tra l'entrata in vigore del DPCM dell'11 marzo e la fine della c.d. "fase 1" (3 maggio). Il documento, in particolare, fa seguito a due note successive già rilasciate da Isfort il 1° ed il 23 aprile, relative all'analisi degli andamenti della mobilità rispettivamente nei primi 15 e nei primi 30 giorni del lockdown.

Riportando qui solo i numeri più significativi, dalle analisi realizzate si stima che il **tasso di mobilità** "in senso stretto" (percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato almeno uno spostamento di qualsiasi tipo, ad eccezione degli spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti) e quello "allargato" (compresi gli spostamenti inferiori a 5 minuti) sono crollati nelle ultime settimane del lockdown, nel primo caso passando dall'85% della media 2019 fino al 32% del periodo del lockdown, nel secondo caso passando dal 91% al 49%. A fare da parziale cuscinetto tra questi due indicatori si colloca il tasso di mobilità relativo ai soli spostamenti di durata inferiore ai 5 e a piedi, che è invece cresciuto dal 6% del 2019, al 10% di inizio 2020 fino al 17% nella media del periodo di chiusura.

Facendo invece riferimento agli **spostamenti medi giornalieri pro-capite**, i dati dell'Osservatorio Audimob registrano una drastica diminuzione, passando – se non si tiene conto dei tragitti più brevi a piedi – dal valore medio di 2,03 pre-DPCM11/3 al valore medio di 0,70 (meno di uno a testa) nel periodo del lockdown; in termini percentuali la variazione è stata del -66%. Il numero medio di spostamenti è diminuito maggiormente nelle regioni del Centro Italia: da 2,21 a 0,62 con una variazione del -72%.

Oltre al numero di spostamenti, in drastico calo come si è visto, l'effetto del lockdown è stato quello di ridurre la **lunghezza media dei viaggi**. D'altra parte, tra le regole di restrizione della mobilità c'era anche quella di non lasciare il Comune di residenza, a meno di poche e giustificate ragioni connesse essenzialmente alla sede lavorativa, e di utilizzare sempre i servizi di prossimità (ad esempio per l'acquisto di generi alimentari). Nello specifico la lunghezza media degli spostamenti è passata, a livello medio nazionale, dai 9,6 km di inizio anno ai 5,8 km del periodo post-DPCM11/3, con una riduzione quindi del 40%. Questo decremento è decisamente meno accentuato nelle regioni del Nord-Ovest (18%), è inferiore alla media al Sud ed è invece molto pronunciato sia nel Nord-Est che nell'Italia Centrale (qui i km percorsi per il tragitto-tipo si sono nei fatti dimezzati).

Le regole di controllo degli spostamenti e le conseguenti modifiche dei modelli di mobilità dei cittadini hanno inevitabilmente prodotto un impatto tangibile anche sulle **scelte dei mezzi di trasporto**. La prima fase del lockdown, infatti, ha determinato un incremento rilevante della quota di mobilità non-motorizzata, e un incremento marginale di quella della mobilità privata a svantaggio della mobilità pubblica e intermodale, la quale ha più che dimezzato il proprio peso. Nella seconda fase del periodo di restrizioni i cittadini hanno invece decisamente orientato le proprie scelte modali verso la mobilità individuale motorizzata (essenzialmente l'auto), tanto è vero che nella ripartizione consolidata per l'intera fase i mezzi privati raggiungono lo share del 61%, con un incremento di 4 punti rispetto ad inizio anno, percentuale molto vicina alla soglia media stimata per il 2019 (62,6%). La mobilità non-motorizzata si riassetta al 35% di quota modale (tre punti in meno rispetto ai primi 30 giorni post-DPCM11/3), ma con una crescita di quasi 10 punti rispetto al 2019.

L'Osservatorio "Audimob" rileva, accanto al diario di bordo giornaliero sugli spostamenti, anche la frequenza d'uso dei diversi mezzi di trasporto nell'orizzonte dei tre mesi. Nel corso delle ultime settimane è stato chiesto agli intervistati di fare una **previsione sull'uso dei mezzi** una volta terminate le restrizioni vigenti nel periodo del lockdown. È possibile quindi confrontare queste previsioni con i dati rilevati nel 2019 in regime ordinario per acquisire qualche indizio, di prima approssimazione evidentemente, sul riposizionamento modale nel breve e medio periodo.

La lettura dei dati mette, se così si può dire, "il dito nella piaga": come in parte ci si poteva aspettare la fase di uscita dalle restrizioni sarà caratterizzata, seguendo le previsioni dei cittadini, da un sostanziale ritorno al regime ordinario nell'uso dei mezzi individuali (con differenze anche sensibili tra le singole tipologie) e da un contestuale faticoso recupero dell'uso dei mezzi collettivi (con qualche eccezione). In particolare, tra i mezzi privati, la quasi totalità degli intervistati prevede di utilizzare, anche solo saltuariamente l'auto, così come accaduto per il campione di intervistati nel 2019, e di farlo con regolarità (almeno 1 o 2 volte a settimana) in oltre l'80% dei casi, il 12% in più rispetto al dato 2019. La maggiore fidelizzazione nell'uso del mezzo privato in previsione post-lockdown si conferma anche per la bicicletta e per la moto; nel primo caso la platea di utenti complessivi potrebbe restringersi anche significativamente (-19%), ma a differenza del passato quasi tutti prevedono un uso regolare della bici (i regolari aumenterebbero così del 12%); dinamica simile ma con numeri meno favorevoli per la moto, per la quale si prevede una riduzione della platea degli utenti e una stabilità nel suo uso regolare.

Sul fronte dei mezzi pubblici le riduzioni prospettate delle platee di utenza di autobus, tram, metropolitana e treno regionale sono decisamente più ampie, comprese fra i 20 e i 30 punti percentuali, ovvero attestate su soglie da un quinto (metropolitana) al 60% (autobus urbano) del livello di penetrazione registrato nel 2019; fa eccezione il treno di lunga percorrenza la cui riduzione di utenti è contenuta al 6,7%. Anche guardando al solo segmento degli utenti regolari il quadro è molto critico, con l'eccezione dell'autobus, unico mezzo pubblico a superare il target 2019 (+2,3%). Da segnalare infine che la sharing mobility non sembra essere al momento nell'orizzonte delle scelte modali dei cittadini per il post-restrizioni, ma su questo dato incide la presenza dei servizi a macchia di leopardo, oltre ai timori di contagio già ricordato che nello specifico impattano sulla condivisione del viaggio (car pooling) e sulla percezione di sicurezza igienica del mezzo (car/bike/scooter sharing).

**Link al Report [L'impatto del lockdown sui comportamenti di mobilità degli italiani](#).**

*Entro la fine del mese di luglio è prevista l'uscita di un nuovo aggiornamento volto a valutare i primi effetti sulla mobilità della c.d. Fase 2, seguici quindi sul nostro [sito](#) o attraverso i nostri social ([Facebook](#) e [LinkedIn](#)).*



## I servizi di trasporto per i disabili Dal quadro attuale al superamento dell'emergenza

Giovedì 9 luglio su iniziativa di federMobilità si terrà un seminario in modalità webinar su “I servizi di trasporto per i disabili. Dal quadro attuale al superamento dell'emergenza”. Nell'ambito dell'iniziativa, Isfort presenterà uno Studio sui servizi di trasporto per i disabili.

Il seminario sarà anche l'occasione per affrontare la situazione attuale emergenziale e condividere idee per le possibili misure gestionali da attuare già nei prossimi mesi.

Lo Studio che verrà presentato prende spunto dal Rapporto introduttivo su “Trasporto pubblico e disabilità: norme, offerta di servizi, meccanismi di finanziamento” realizzato nel 2015 da Isfort e federMobilità. Il Rapporto indagava in profondità le diverse dimensioni del tema: la panoramica generale sulla disabilità in Italia, il quadro normativo generale che regola la fornitura e la realizzazione dei servizi di trasporto (su gomma) per le persone disabili, i meccanismi di finanziamento, l'offerta di servizi (trasporto scolastico, trasporto specializzato “a chiamata” e servizi per disabili nell'ambito del Tpl gomma) nei Comuni capoluogo di Regione, nonché l'analisi degli strumenti per la tutela dei diritti dei passeggeri (Carte di servizio e Contratti di servizio).

Partendo dall'ampia base informativa acquisita per il rapporto del 2015, questo nuovo Studio si è posto l'obiettivo principale di aggiornare gli elementi allora emersi, in particolare in relazione ai seguenti punti: (1) gli aspetti quantitativi: numero disabili, tipologie, articolazioni territoriali, mezzi di trasporto utilizzati ecc., con riferimenti e confronti europei e mondiali; (2) il quadro normativo e di indirizzi (nazionale e regionale, a cui si aggiungono i principali riferimenti europei e mondiali), con i relativi meccanismi di finanziamento previsti; (3) l'offerta dei servizi per macro-segmenti, aggiornando la situazione relativa ai 20 Comuni capoluogo di Regione: tipologia di servizi erogati e modelli di gestione, beneficiari, risorse pubbliche, costi per gli utenti ecc.

Maggiori informazioni sul seminario e sullo studio sono presenti sul sito di [federMobilità](http://federMobilità)



L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (OSM), promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, il cui obiettivo principale è quello di creare una piattaforma di collaborazione tra istituzioni pubbliche e private, operatori di mobilità condivisa e mondo della ricerca per analizzare, sostenere e promuovere il fenomeno della Sharing mobility in Italia, ogni anno presentava il proprio rapporto all'interno di una partecipata Conferenza nazionale.

L'edizione 2020 della Conferenza, tuttavia, è stata riadattata per tenere conto delle necessità post-Covid 19. In particolare, iniziata da giugno la Conferenza prevede "un evento di 100 giorni" per trattare temi, elaborare analisi, selezionare soluzioni, promuovere proposte di policy che gettino un ponte tra la condizione di emergenza di oggi e la nuova normalità di domani sui temi della mobilità condivisa e sostenibile.

È prevista quindi una conferenza digitale che manterrà le caratteristiche del format classico: programma, sessioni e panel, cartellina, presentazioni, interviste, tavole rotonde, documenti di analisi, networking e dibattito sui temi della conferenza. Inoltre sono previsti due eventi live per l'apertura e la chiusura dei lavori, di cui quest'ultimo con la presenza del pubblico.

Link alla [Conferenza](#)



### **Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle città italiane 2020**

Giunto alla terza edizione il Rapporto Mobilitaria 2020, curato da Kyoto Club insieme al CNR Istituto sull'Inquinamento Atmosferico, anche per tenere conto dell'emergenza mondiale Covid-19 e del blocco delle attività non essenziali e degli spostamenti, nella prima parte approfondisce gli effetti sulla mobilità e la qualità dell'aria in questi primi quattro mesi del 2020 in diverse città, anche attraverso l'utilizzo dei dati dell'Osservatorio Audimob di Isfort.

Sempre all'interno della prima parte del Rapporto sono analizzate le politiche e le misure programmate dalle città e dal Governo per la ripartenza nel campo della mobilità, nonché presenti considerazioni di diversi esperti su quanto potrebbe accadere nelle città circa la mobilità urbana, gli spostamenti in bicicletta, la sharing mobility, la consegna delle merci sia in tempi di lockdown che per gli scenari futuri. Non meno significativa è poi la presenza di due specifici contributi, il primo rilasciato da Transport & Environment (T&E) e volto ad approfondire la strategia europea per la decarbonizzazione dei trasporti presente all'interno del recente Green Deal proposto e confermato dalla Commissione Europea, il secondo elaborato da MOTUS-E e CNR-IIA con una simulazione sulla mobilità elettrica per valutare la dispersione degli inquinanti primari e il relativo impatto emissivo, confrontando due scenari prospettici dell'attuale parco circolante di veicoli per diverse città, rispettivamente al 2025 e al 2030.

La seconda parte del Rapporto è invece ricca di dati sulla mobilità urbana delle 14 grandi città italiane e le relative tendenze (dati 2016/2019). È analizzata la composizione del parco veicolare ed i servizi di sharing offerti da ciascuna amministrazione, nonché sono analizzati i dati relativi a nuovi fenomeni della micromobilità e delle colonnine di ricarica. Un'autentica innovazione del rapporto Mobilitaria 2020 è la presenza di una scheda per ogni città dedicata alla logistica merci urbana, con una puntuale ricognizione dello stato di fatto, delle regole di accesso e sosta, degli stalli di carico e scarico, dei progetti speciali. Nel Rapporto, infine, sono stati anche analizzati i PUMS delle 14 città di ambito comunale o metropolitano, con lo stato di fatto ed i contenuti principali: obiettivi strategici, obiettivi ambientali, riequilibrio modale, mobilità ciclabile ed attiva, logistica merci, interventi ed investimenti, costi del Piano, VAS e processi di partecipazione.

Link [Rapporto Mobilitaria 2020](#)



### “SMILE – Sostenibilità Mobilità Innovativa Lavoro ed Educazione” Comune di Perugia

Entra nel vivo il Progetto “SMILE” con il quale il Comune di Perugia, avvalendosi delle risorse del **Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa–scuola e casa–lavoro** (Ministero dell’Ambiente), intende realizzare una serie integrata di misure di adeguamento fisico e promozione dell’accessibilità alternativa all’auto negli spostamenti di tutti i giorni. Obiettivo prioritario del Progetto è favorire miglioramenti sostanziali del traffico cittadino applicando tecniche di **riqualificazione urbana e stradale** associate agli strumenti tipici del **Mobility Management**, tecnologicamente orientato, e basato su un forte stimolo alla partecipazione sociale. Quest’ultimo è in particolare l’obiettivo di una serie di iniziative “pilota” volte a rafforzare e premiare, con il coinvolgimento attivo delle istituzioni, i comportamenti virtuosi di mobilità di studenti, famiglie, lavoratori, pendolari e frequentatori sistematici del capoluogo umbro (cd. “city users”).

L’opportunità che si apre è di curare alcuni legami interni alla città di Perugia, facendo in modo che la presenza diffusa di sedi universitarie e scolastiche, uffici, aree di servizio non entri in conflitto con la vivibilità dei quartieri, a causa delle eccessive presenze automobilistiche. Nelle varie fasi, SMILE prova quindi a stimolare l’impegno di più istituzioni e soggetti pubblici nella gestione della domanda sistematica per orientarla verso sistemi ecologici e sostenibili.

L’iniziativa può essere ricondotta a due ambiti principali di sperimentazione:

- a. per gli *spostamenti casa–scuola* l’area di intervento è costituita dal corridoio interno all’abitato storico, compreso tra i Tre Archi e via del Giochetto e imperniato sui tre istituti scolastici ubicati attorno al nodo primario di Porta Pesa, ma anche di servizio ad altre limitrofe strutture didattiche (aule dell’Ateneo in via del Giochetto, Liceo Scientifico G. Galilei);
- b. per gli *spostamenti casa–lavoro*, insieme alle sedi comunali e universitarie del Centro storico, si considera specie l’asse di valle che va dalla Facoltà di Ingegneria al polo ospedaliero/universitario Silvestrini–Santa Maria della Misericordia dove quotidianamente si dirigono diverse migliaia di addetti (docenti, personale medico e di servizio), in gran parte con auto propria.

#### ***Le attività previste***

Di seguito si offre una prima descrizione “a maglie larghe” delle attività, accorpate per macro tipologie progettuali rispondenti alle specifiche del Programma MATTM.

1. **Misure coordinate di riorganizzazione del traffico e della sosta veicolare, integrate ad appositi interventi infrastrutturali di sistemazione viaria per l’implementazione di percorsi pedonali di accesso ai plessi scolastici dei quartieri storici di Monteluca, Borgo Sant’Antonio–Porta Pesa uniti**

**all'attivazione di servizi innovativi di accompagnamento ("pedibus").** Quella indicata è un'area della città su cui l'Amministrazione ha concentrato l'attenzione in risposta a serie problematiche di congestione e irregolarità dei flussi veicolari, riscontrabili soprattutto nelle fasi di punta della giornata (orari di entrata-uscita da scuola). È stato quindi impostato un lavoro di riordino della viabilità e presidio a cui l'attuale progetto intende assicurare significativi sviluppi. Le azioni concrete prevedono infatti: (a) interventi di riduzione e allontanamento del traffico e della sosta veicolare in prossimità degli edifici scolastici; (b) allestimento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti a piedi degli alunni dai punti di attestamento alle scuole; (c) attivazione di un nuovo servizio di "pedibus"; (d) formazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale; (e) riqualificazione della segnaletica pedonale orizzontale e verticale per agevolare quanto più possibile la percezione collettiva dei nuovi itinerari pedonali.

2. **Continuità dei percorsi pedonali di accesso alle sedi di lavoro del centro storico.** A completamento delle azioni localizzate sulla città compatta, si prevede lo sviluppo di percorsi protetti per l'accesso alle sedi di lavoro del centro storico realizzando un piano di adeguamento e messa in sicurezza dell'itinerario pedonale esistente tra la stazione ferroviaria urbana di Sant'Anna (capolinea della ex FCU), Corso Cavour e il percorso di risalita verso l'Acropoli (in prosecuzione del tratto meccanizzato).
3. **Applicazione sperimentale di agevolazioni tariffarie ("buoni mobilità")** per i dipendenti comunali, dell'università e dell'ospedale che decidano in forma volontaria di aderire alla proposta e scelgano di raggiungere la sede di lavoro con i mezzi collettivi. L'azione si rivolge agli oltre 6 mila occupati dei tre enti, al fine di incentivare spostamenti casa-lavoro con il trasporto pubblico. I "buoni" saranno attuati in convenzione con le società del TPL (Busitalia/ISHTAR e Minimetrò) e potranno rappresentare un primo incentivo all'uso del servizio di linea, eventualmente da riproporre o estendere.
4. **Realizzazione di misure propedeutiche all'attivazione di un servizio di car sharing con veicoli elettrici fortemente integrato al TPL** in grado di ampliare l'offerta di trasporto ecologico. L'ipotesi di partenza, da definire nel corso del Progetto, è di mettere a disposizione 10 vetture elettriche (tipologia city car) in varie postazioni (22 in totale) dislocate in punti strategici della città (nodi di interscambio del TPL su gomma e su ferro, aree di sosta, sedi universitarie, ospedale, ecc.).
5. **Integrazioni progettuali con altre iniziative in corso per riorganizzare l'accesso alle sedi più attrattive e a elevata domanda di spazi di sosta in periferia.** L'intervento si pone in stretta continuità con il completamento del percorso ciclo-pedonale lungo il torrente Genna, che collega un'area a forte presenza di servizi, e persegue di fatto il completamento della pista ciclabile nel tratto mancante tra il centro di intrattenimento Borgonovo e il ponte di via Dottori, per re-immettersi sull'itinerario esistente verso il polo ospedaliero Silvestrini, la zona industriale di S. Andrea delle Fratte-San Sisto (sede della Perugia) e l'abitato di Ponte della Pietra.

#### ***I benefici ambientali attesi***

L'intero progetto ha una durata di 3 anni (terminerà a fine 2022).

L'insieme degli interventi previsti ha un costo di 2 milioni (50% a carico del MATTM, il resto 50% è assicurato in compartecipazione da Comune di Perugia e soggetti privati).

I benefici ambientali previsti sono di quasi 1,42 milioni di litri/anno di carburante risparmiati a seguito della realizzazione dell'intervento (effetto della diminuzione di utenti e km percorsi con le quattro ruote nei percorsi di tutti i giorni), cui corrisponde una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 2,66 milioni di kg per anno. Gli effetti stimati sugli inquinanti locali, sempre per anno, sono: -12.810 kg di CO; -6.942 kg di NO<sub>x</sub>; -484 kg di polveri sottili (PM<sub>10</sub>).



### Una mobilità senza emissioni per l'Ericino

Il Progetto “Una mobilità senza emissioni per l'Ericino” promosso dai Comuni di Buseto Palizzolo, Castellammare del Golfo, Custonaci, Favignana, Paceco, San Vito Lo Capo, Trapani e Valderice, nonché dal Comune di Erice quale ente capofila, e cofinanziato dal Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa–scuola e casa–lavoro del Ministero dell’Ambiente, si pone come obiettivo prioritario quello di migliorare il sistema di mobilità generato, in particolare, dai flussi scolastici (studenti e personale docente e non docente), al fine di ridurre gli impatti ambientali dei mezzi di trasporto utilizzati, attraverso il rafforzamento dei servizi di mobilità alternativa all'auto.

Il Progetto si inserisce all'interno di un sistema della mobilità che soffre di criticità tipiche di molte aree del Paese e del Mezzogiorno in particolare: forte squilibrio della ripartizione modale a favore dell'auto, elevata congestione da traffico nelle ore di punta, soprattutto nel continuum della conurbazione formata dai due centri maggiori (Trapani ed Erice), cattiva accessibilità ai servizi e alle funzioni urbane dei poli attrattori. I dati dell'ultimo Censimento Istat (2011) evidenziano nell'area un numero complessivo di 62.000 pendolari per ragioni di lavoro o di studio, di cui il 70% si muove con l'auto, il 13% a piedi, solo il 10% con un mezzo pubblico e solo l'1,4% in bicicletta. È evidente quindi che i servizi di trasporto sostenibile alternativi all'auto non offrono nell'area prestazioni adeguati ai bisogni della cittadinanza.

Diverse le linee di intervento previste dal Progetto, che si vanno ad aggiungere ad interventi già previsti (introduzione del servizio di bike sharing, riqualificazione di alcuni assi viari, realizzazione di percorsi pedonali, ecc.), tra cui:

1. implementazione del **servizio di bike sharing** (realizzazione di 6 velostazioni fotovoltaiche e acquisto di 60 bici a pedalata assistita);
2. potenziamento della **mobilità ciclabile** attraverso l'acquisto di 185 bici a pedalata assistita per scuole, nonché di 13 rastrelliere sempre per le scuole;
3. implementazione del **servizio di trasporto pubblico** dedicato grazie all'acquisto di un nuovo autobus elettrico (e relativo punto ricarica);
4. introduzione di nuove forme di mobilità sostenibile presso le sedi comunali con l'acquisto di 2 **veicoli elettrici** (recentemente entrati “in servizio”) e la realizzazione di 6 punti ricarica;
5. realizzazione di interventi di **riqualificazione e di miglioramento della mobilità** (accessi, percorsi pedonali e rotatorie)
6. cessione di 3.000 **buoni mobilità** del valore medio di 30 euro per incoraggiare l'uso di mezzi sostenibili;
7. implementazione di nuovi percorsi di **pedibus** attraverso l'acquisto di software, kit per i bambini, la formazione di Mobility Manager scolastici e di genitori.

## 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](mailto: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***

