

Allegato 3.4

PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE ... DAVVERO.

La mobilità quotidiana dei cittadini e delle cittadine è stata portata in ancora maggiore evidenza dalla crisi Covid-19. Indagini condotte presso lavoratrici e lavoratori segnalano che per chi ha potuto mantenere un lavoro e lo ha svolto dalla propria abitazione, il venire meno dei tempi lunghi e mal spesi del pendolarismo rappresenta il principale (talora unico) beneficio di questa emergenza. Da un lato, poi, il distanziamento fisico rischia di colpire il trasporto collettivo: un vero e proprio “ritorno al passato” è prefigurato in proposte come gli incentivi al diesel, il rinvio dell’auto elettrica a dopo il 2025 e la proroga dei limiti alle emissioni di CO2 dei veicoli. Dall’altro lato, per molti cittadini maturano nuove preferenze: mobilità attiva a piedi, in bicicletta, o forme di micro-mobilità, opzioni che dovremmo sostenere come mai abbiamo fatto in passato in Italia. Siamo di fronte a una biforcazione e affinché si prenda la strada di una mobilità sostenibile appare fondamentale l’assunzione di decisioni strategiche pubbliche, come si coglie nelle idee avanzate da alcune città.

Del resto, l’allarme clima resta attuale e richiede cambiamenti urgenti. La risposta alla crisi innescata dalla pandemia non deve farci arretrare dal perseguirli e dal promuovere le innovazioni necessarie ad accelerare questa transizione, coniugando esigenze immediate e obiettivi di medio-lungo termine. Le scelte che faremo nelle prossime settimane, il modo in cui useremo le risorse pubbliche, decideranno quale strada imboccheremo. La crisi sollecita ora a scelte radicali, capaci anche di generare nuova imprenditoria e nuova occupazione. Il ridisegno strategico dei servizi di mobilità è infatti la base per rilanciare una capacità di offerta nazionale ovunque possibile.

Forte è poi il rischio di un aumento dei divari tra i territori meglio equipaggiati in termini di risorse, finanziarie, tecniche e amministrative e nei quali più forti sono le spinte endogene e spontanee verso il cambiamento, da quelli dove invece queste condizioni sono più rarefatte. Anche da qui la necessità di “politica e politiche” nazionali per evitare ulteriori penalizzazioni per le aree già marginalizzate o che usciranno stremate dalla crisi. Politiche che, come indica il Documento, non possono limitarsi alla programmazione comunitaria ma devono coinvolgere l’intero investimento ordinario, in infrastrutture e in servizi, attraverso il Trasporto Pubblico Locale e le sue modalità di governo.

Di seguito, discusso brevemente il contesto, si indicano alcune priorità che dovrebbero diventare “linee guida nazionali” che i livelli locali di governo potranno poi attuare a misura dei contesti, attraverso il metodo che proponiamo nel Documento.

1. Il contesto

La mobilità degli italiani sta cambiando ma la ripartizione modale a vantaggio del traffico veicolare privato resta dominante. E’ quanto emerge dal rapporto ISORT 2018¹, a cura dell’Osservatorio AudiMob, che fa il punto degli ultimi anni e che li confronta con i dati 2008 e 2001.

Questi dati indicano un cambiamento positivo nella mobilità in Italia del 2017, con un calo significativo dell’uso dell’auto ed una avanzata di pedoni e ciclisti. Ma confrontando con i dati 2008 e 2001 si evidenzia come siamo praticamente tornati ai valori del 2001 per l’uso dell’auto ed il trasporto pubblico è leggermente arretrato.

¹ Cfr. ISFORT 15° Rapporto sulla mobilità degli Italiani. Con il patrocinio di Agens, Anav, Asstra, 12 novembre 2018

Il grande balzo della «mobilità attiva»



Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato

	2001	2008	2016	2017	2018
Piedi	23,1	17,5	17,1	22,3	
Bici	3,8	3,6	3,3	5,2	
Moto	5,7	4,5	3,0	3,0	
Auto	57,5	63,9	65,3	58,6	
<i>di cui come passeggero</i>	8,0	7,6	8,5	12,3	
Trasporto pubblico^(*)	7,8	6,1	6,6	7,0	
Combinazione di mezzi (e altro)	2,3	4,5	4,6	3,9	
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	

Non mancano le contraddizioni, come la crescita del numero di auto complessivo sia nelle grandi che piccole città: come dire che il numero delle auto cresce ma poi i cittadini e le cittadine la usano di meno. Forse il segno di una frammentazione ulteriore dei nuclei famigliari, della crescita del numero degli anziani, del fatto che non si rottama l'auto vecchia perché “può sempre servire” in tempi di risorse scarse.

TASSO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Tabella 6 (percentuale di spostamenti a piedi+bici+mezzi pubblici sul totale) (*) Media semplice

	Media 2016-2017		Media 2012-2013		Variazione del peso percentuale
	Indice	Posizione in graduatoria	Indice	Posizione in graduatoria	
Milano	48,3	1	43,0	2	5,3
Genova	46,7	2	40,6	3	6,1
Venezia	46,4	3	45,8	1	0,6
Bari	44,1	4	38,1	4	6,0
Torino	42,3	5	35,8	7	6,5
Napoli	40,0	6	36,2	6	3,8
Bologna	39,4	7	29,3	10	10,1
Firenze	39,1	8	33,6	8	5,5
Roma	38,9	9	36,8	5	2,1
Cagliari	36,3	10	29,7	9	6,6
Palermo	34,3	11	27,5	11	6,8
Catania	27,9	12	18,8	13	9,1
Reggio Calabria	24,0	13	14,5	14	9,5
Messina	22,6	14	22,9	12	-0,3
Media Città metropolitane (*)	37,9		32,3		5,5
Media Italia	36,8		28,7		8,1

In VERDE le città metropolitane che hanno guadagnato posizioni in graduatoria

In ROSSO le città metropolitane che hanno perso posizioni in graduatoria

In GRIGIO le città metropolitane che sono rimaste stabili in graduatoria

1.1 La situazione della mobilità nelle 14 città metropolitane

Analoghi risultati si registrano nel Rapporto Mobilitaria 2019², promosso da Kyoto Club e CNR IIA che fanno il punto sull'andamento della mobilità nelle 14 città metropolitane nel decennio 2006-2018.

Emerge che il tasso di mobilità sostenibile (cioè la somma di tutti gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico) è inferiore al 40%, sia nella media delle Città metropolitane, sia in quella nazionale, a conferma del perdurante dominio dei mezzi privati nelle scelte di mobilità degli italiani. Tuttavia tra il 2012/2013 e il 2016/2017 l'indice è cresciuto di quasi 8 punti a livello nazionale e di circa 5,5 punti nelle aree metropolitane. Nei territori metropolitani i mezzi di trasporto alternativi all'auto sono utilizzati un po' di più rispetto al resto del Paese, ma questa forbice positiva si va riducendo e gli indici sono ormai quasi allineati.

Grandi novità sono in corso nel campo della mobilità, in larga parte legate alla rivoluzione digitale. E'arrivata la sharing mobility in alcune grandi città, si sta diffondendo la micromobilità elettrica con monopattini ed overboard, si affacciano i primi servizi MAAS (mobilità come servizio) ed il futuro dell'auto è ormai orientato verso il veicolo elettrico, in sharing, a guida autonoma.

Anche in Italia cresce la mobilità condivisa che coinvolge ormai oltre 5 milioni di italiani. Nel 2018 i servizi attivi in Italia (Carsharing, Scootersharing, Carpooling, Bikesharing, ecc.) sono stati 363, 14 in più dell'anno precedente, gli iscritti 5,2 milioni, un milione in più del 2017. Si sono registrati 33 milioni di spostamenti in sharing nel 2018, in media 60 al minuto, il doppio del 2015. Sono i numeri del terzo rapporto³ sulla Sharing Mobility in Italia.

La Sharing Mobility sta diventando poi sempre più sostenibile con un aumento dei veicoli elettrici in condivisione, soprattutto grazie al boom dello Scootersharing (+285% dei noleggi in un anno). Una piccola contrazione si registra nel bikesharing con la chiusura di alcuni servizi e una riduzione del 9% delle bici "su strada.

Permane tuttavia il limite importante della sua concentrazione in cinque grandi città italiane: Milano, Torino, Bologna, Firenze Roma.

1.2 La situazione del trasporto ferroviario regionale e locale

Secondo il Rapporto Pendolaria 2019, elaborato ogni anno da Legambiente sul trasporto ferroviario locale e regionale⁴, sono 2 milioni e 874 mila coloro che ogni giorno usufruiscono del servizio ferroviario regionale e 2 milioni e 716 mila quelli che prendono ogni giorno le metropolitane, presenti in 7 città italiane, in larga parte pendolari. E per entrambi i numeri sono in crescita, come per l'alta velocità. Ma il paradosso c'è: diminuiscono i chilometri di linee disponibili e la crescita nasconde differenze rilevanti nell'andamento tra le diverse Regioni e tra i diversi gestori. In alcune parti del Paese la situazione è migliorata, mentre in altre è peggiorata e si è ampliata la differenza nelle condizioni di servizio.

L'Italia, insomma, è spaccata a metà, con 9 Regioni e le due Province autonome in cui i passeggeri sono aumentati e 10 in cui sono diminuiti o rimasti invariati. Cresce il numero di persone che prende il treno al nord – come in Lombardia (750mila), è triplicato dal 2001 in Alto Adige, raddoppiato in Emilia-Romagna, cresciuto di 60mila in Puglia. Analoghi i successi della metropolitana a Milano (con più passeggeri delle altre 6 città italiane dotate di metro), dei tram a Firenze e

2 Cfr A. Donati, F.Petracchini, C. Gasparini, L.Tomassetti, *Rapporto Mobilitaria 2019. Politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città ed aree metropolitane 2017-2018*. CNR IIA, Kyoto Club in collaborazione con Isfort, Aprile 2019.

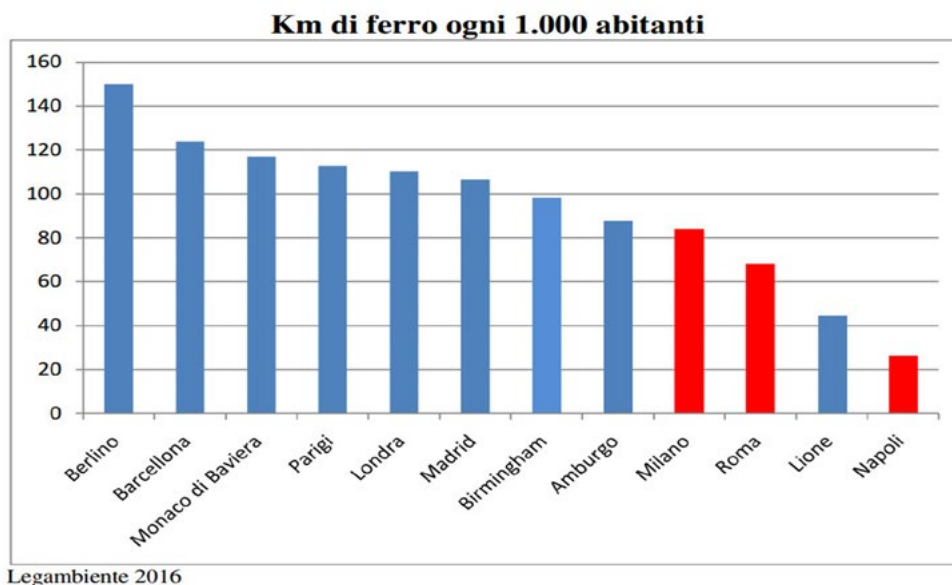
3 <http://osservatoriosharingmobility.it/cresce-la-sharing-mobility-5-milioni-di-italiani-la-utilizzano/>

4 Legambiente. *Rapporto Pendolaria 2019. La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario in Italia*

a Bergamo. Molto diversa la situazione del Piemonte dove a causa delle linee soppresse i passeggeri sono calati del 4,4% mentre è drammatica in particolare la situazione in Sicilia, dove si è passati da 50.300 a 37.600 viaggiatori (dal 2009 ad oggi) in una Regione con 5 milioni di abitanti e grandi spostamenti pendolari, e in Campania dove si è passati da 413.600 viaggiatori a 308.500 anche se l'ultimo anno registra un lieve trend in risalita.

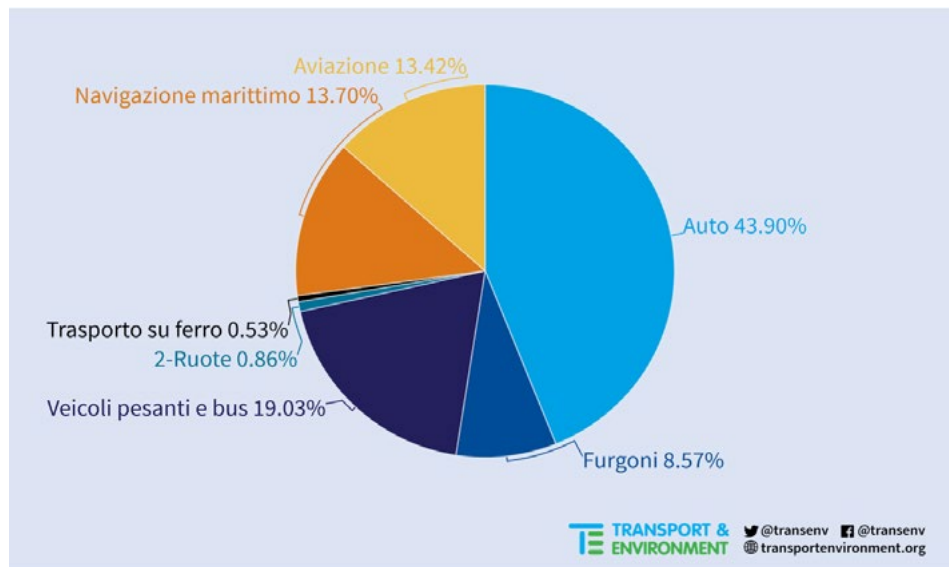
Oltre alle differenze tra le diverse realtà italiane, resta un deficit complessivo di reti tramviarie, metropolitane e ferroviarie rispetto alle principali città europee che hanno una offerta decisamente migliore di servizi di trasporto collettivo, un miglior utilizzo da parte degli utenti ed un indice più basso di motorizzazione privata.

Nello schema che segue vi è un confronto tra le grandi città europee a confronto con Milano, Roma e Napoli, rispetto alla disponibilità di chilometri di linee ferroviarie in relazione alla popolazione, da cui emerge chiaramente il deficit italiano.



2 La necessaria decarbonizzazione dei trasporti

Il 25% in Europa ed il 26% in Italia delle emissioni di gas serra derivano dal settore dei trasporti, di cui il trasporto su strada ne produce circa il 71%.



Secondo il Piano Europeo di Azione per il Clima, sottoscritto anche dall'Italia, le emissioni di CO₂ si devono ridurre del 33% al 2030. E gli obiettivi al 2050, con la strategia di decarbonizzazione UE che prevede emissioni zero.

A fine 2019 Il Governo ha presentato Piano Nazionale Energia e Clima, che però non contiene obiettivi stringenti per la parte trasporti, prevede ancora un consumo di prodotti petroliferi del 31% del totale per la maggior parte destinati ai trasporti, dà ampio spazio al gas, a conferma che non si punta ad una crescita significativa della mobilità elettrica da energie rinnovabili.

Le azioni indicate sono quelle in realtà già previste da norme e finanziamenti, in corso di attuazione, senza ulteriori misure. Mancano completamente dei target per la mobilità sostenibile per i passeggeri (a piedi, in bicicletta, trasporto pubblico, *sharing mobility*, veicoli elettrici) e specifici obiettivi per le merci (trasporto marittimo, trasporto ferroviario, veicoli puliti).

Vengono indicati obiettivi al 2030 per la mobilità elettrica, con 6 milioni di auto di cui 4 milioni elettriche. Ma non vi è traccia del *phase-out*, cioè una data di riferimento entro cui concludere la vendita di auto alimentate da carburanti fossili - che altri paesi europei hanno già deciso - utile per orientare ed accompagnare il sistema industriale ed i consumatori nelle scelte future.

Non solo, il recente Green New Deal presentato dalla Commissione Europea ed approvato dal Parlamento a metà gennaio 2020, indica chiaramente la necessità di anticipare gli obiettivi al 2030 con almeno il 50% di riduzione di CO₂ e puntare a zero emissioni di gas serra entro il 2050. Sono previste diverse misure per la mobilità, tra cui la conversione su ferro e per vie d'acqua del 75% del trasporto merci su strada, lo sviluppo della mobilità automatizzata e multimodale, la fine dei sussidi ai combustibili fossili.

Per quanto riguarda l'automobile, il Green New Deal prevede la costruzione di una rete di 1 mln di stazioni di ricarica e di rifornimento con combustibili alternativi per rifornire 13 mln di veicoli a zero o basse emissioni, la revisione entro il 2021 delle norme EU sulle emissioni di CO₂ di auto e furgoni, con un percorso chiaro verso una mobilità a zero emissioni dal 2025 e con l'estensione dell'ETS (Emission Trading System⁵) al settore dei trasporti, oggi ancora escluso dalla sua applicazione.

Tutto questo per l'Italia significa una riduzione pari a 100 milioni di tonnellate di CO₂ nel trasporto su strada entro il 2050, cioè in poco meno di trenta anni e senza dimenticare le azioni necessarie anche nel trasporto aereo e marittimo per rispettare gli impegni di decarbonizzazione. Una sfida davvero impegnativa, che richiede una strategia pubblica efficace per una "giusta" transizione, che direzioni incentivi positivi ed elimini i Sussidi Ambientalmente Dannosi, che investa con maggiore impegno nelle alternative come il trasporto collettivo, la mobilità elettrica, la *sharing mobility*, la mobilità attiva a piedi ed in bicicletta, nuovi servizi a domanda.

E' questa una prospettiva che può uscire oggi rafforzata da una gestione attenta degli effetti della crisi Covid 19, anziché esserne travolta. E che può essere sostenuta, oltre che dalla domanda di nuovi veicoli per il nostro sistema industriale, anche dalla probabile evoluzione delle preferenze nella domanda turistica e in quella di servizi,⁶ spingendo il riposizionamento di una parte importante del nostro sistema industriale assieme alla creazione di nuova imprenditoria e di nuova e buona occupazione.

3 Misure e interventi da realizzare per la mobilità sostenibile

Lo spettro delle misure sulle quali poggia il rilancio della mobilità sostenibile è assai ampio e articolato, si basa su interventi complementari tra loro, può trarre importanti indicazioni dalle esperienze maturate nella programmazione UE, in particolare, ma non solo, nel ciclo 2014-20, richiede ora un passo più deciso nella consapevolezza che la transizione verso la sostenibilità è oggi ulteriormente sollecitata dalla necessità di rendere meno vulnerabile il nostro modello di sviluppo ed è resa ancor più urgente di cambiamenti dei comportamenti indotti dalla crisi e dalla necessità di un attento governo delle risposte di policy.

Molte, quindi le leve sulle quali impennare questo rilancio, da integrare necessariamente in una visione unitaria a scala urbana e territoriale, che sappia adattare priorità e strumenti ai diversi contesti, con un impegno che mobilitando tutti i livelli di governo persegue assieme giustizia ambientale e giustizia sociale:

- 1) **Espandere la mobilità ciclabile, le Zone a Traffico Limitato e le Aree Pedonali.** Si tratta di diverse misure, complementari fra loro, da realizzare nel quadro di più ampi interventi di riqualificazione degli spazi urbani e rurali: aumento delle piste e degli spazi dedicati alla mobilità ciclabile, dei posteggi per biciclette e delle velostazioni alle fermate e stazioni del TPL, delle ciclofficine e custodia delle biciclette; controllo della sosta dei veicoli e dei motoveicoli; interventi di moderazione del traffico e per la sicurezza sulla strada; *green infrastructure* multifunzione (mobilità attiva connessa alla gestione degli spazi verdi e dei corsi d'acqua). Cogliendo la spinta per una crescita più forte e accelerata della mobilità ciclistica, innescata dalla crisi COVID 19, va attuata la Legge n.2/2018, che prevede l'adozione del Biciplan e sbloccate le risorse per il cofinanziamento di percorsi ciclabili urbani stanziati dalla Legge di Stabilità per il 2020 (150 Meuro) tuttora in attesa della definizione dei criteri di erogazione da parte del MIT. E vanno adottate misure straordinarie con corsie d'emergenza dedicate alla mobilità attiva lungo tutte le principali direttrici urbane, sperimentali, derogando al Codice della strada per quanto necessario⁷. In questo contesto è da scongiurare la paventata cancellazione delle **ZTL e delle Low Emission Zone**, non solo perché il ricorso all'auto tenderà a crescere, con ripercussioni sull'inquinamento dell'aria e sulla congestione, ma anche perché in aperto contrasto con la necessità di ampliare lo spazio da dedicare alla mobilità attiva e assicurare fluidità alla circolazione dei mezzi di trasporto collettivo.
- 2) **Potenziare e innovare i servizi di Trasporto Collettivo.** E' evidente che il trasporto collettivo, già debole in Italia, subirà un duro colpo e la preoccupazione dei cittadini per il contagio resterà a lungo. Ferma restando la messa in sicurezza dei conti delle aziende per evitare fallimenti e la perdita dei posti di lavoro, si deve necessariamente investire nell'adeguamento del servizio alle esigenze delle fasi due e tre. Ma anche in questo campo non si deve rinunciare in prospettiva a potenziare il servizio, accelerare l'elettrificazione del parco mezzi, adottare tutte le innovazioni necessarie per migliorarne la gestione⁸ e l'integrazione con le altre modalità di trasporto. A tal fine, nell'ambito dell'indispensabile rinnovo della flotta, per raggiungere il *full electric* al 2033, si stima⁹ che sia necessario prevedere per gli autobus elettrici risorse aggiuntive per 800

⁷ cfr ANCI, Coordinamento Assessori Mobilità, *Azioni urgenti su mobilità urbana per la ripresa dall'emergenza sanitaria "Covid-19"*, aprile 2020

⁸ In particolare, nelle aree a bassa intensità ma anche con una migliore organizzazione dei servizi a scala metropolitana

⁹ Cfr Cassa Depositi e Prestiti, *Luci e ombre della mobilità urbana in Italia*, aprile 2019

milioni/anno rispetto allo stanziamento del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, approvato lo scorso anno (3,7 miliardi in quindici anni). L'intervento sulla flotta, oltre a prevedere investimenti per filobus e BUS Rapid Transit (BRT), richiede di essere accompagnato dall'aumento delle corsie riservate al TPL, dall'aumento delle reti tranviarie nelle città medie, dal completamento degli investimenti per le reti metropolitane. È di tutta evidenza la necessità di assicurare orizzonti certi e continuità nel tempo per un intervento di questa portata che per quanto possa e debba essere accelerato, anche per sanare disuguaglianze nell'accesso a questi servizi sempre più marcate, comprimendo i diritti fondamentali delle persone e compromettendo il futuro di una parte rilevante del nostro Paese, richiede un impegno di assai lunga durata.¹⁰

- 3) **Rafforzare i Servizi Ferroviari di area vasta nelle Città Metropolitane:** è questa un'azione che va ulteriormente sviluppata, intervenendo tanto sull'ammodernamento dei mezzi, quanto sul potenziamento delle reti, sull'aumento delle fermate e stazioni dell'SFM, sull'integrazione multimodale, sull'adozione di tariffe integrate dei servizi e carte per la mobilità. Una forte spinta in questa direzione (e nel rinnovo delle flotte del TPL nelle Città Metropolitane) è venuta dal PON METRO 2014-20. Ma oltre ad assicurare continuità a questo intervento da parte dei fondi UE anche nella programmazione 2021-27, sarà necessario che su questi obiettivi convergano risorse e strumenti nazionali, nel quadro di un impegno programmatico di medio-lungo periodo.
- 4) **Potenziare il servizio ferroviario regionale:** per garantire che il numero di treni sulla rete aumenti si stima¹¹ siano necessari almeno 500 milioni di euro all'anno da destinare al fondo per il TPL e il trasporto ferroviario regionale, per potenziare il servizio al sud con Intercity e Frece; per rilanciare gli investimenti infrastrutturali davvero utili al sud e nelle città, occorre garantire che almeno 2 miliardi di euro all'anno dei fondi assegnati al MIT dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019 siano indirizzati a nuove linee di tram e metropolitane nelle città; per continuare il rinnovo del parco regionale circolante, investendo in nuovi treni per potenziare il servizio regionale e intercity, si stima¹² sia necessario integrare gli investimenti già previsti con almeno 600 milioni di euro all'anno.
- 5) **Potenziare l'offerta di servizi di logistica urbana sostenibile delle merci** efficienti a basso impatto, d'intesa con gli operatori, integrando pienamente i Piano Urbano di Logistica Sostenibile nei PUMS. Molte le azioni da rafforzare: riorganizzazione dei sistemi di distribuzione, *transit point*, servizi consegna multiprodotti, piazzole di sosta prenotabili; promozione del conto terzi e dei veicoli a basso impatto, con sistemi premiali sulle regole di accesso alle ZTL (orari, tariffe); sostegno allo sviluppo della Logistica a Pedali, con piazzole e stalli dedicati; innovazioni di servizio per la consegna e ritiro dei prodotti acquistati online.
- 6) **Sostenere e ampliare la Sharing Mobility**, come car sharing, bike sharing, carpooling, scooter sharing, condivisione di quartiere, micromobilità elettrica, van sharing. Va elaborata una strategia che agevoli l'uso del veicolo condiviso, intervenendo su diversi piani (non solo nuovi mezzi ma anche più stalli di sosta, condizioni agevolate per l'assicurazione e il bollo auto), da integrare

¹⁰ Sulla base di quanto riportato dal documento di sintesi degli esiti del confronto partenariale sulla programmazione 2021-27, circa 6 miliardi sarebbero necessari a rinnovare le flotte del TPL urbano, riportandone l'età media dagli attuali 11,5 anni in linea con i valori europei (che sono compresi fra 7 e 8 anni) e ammodernando le propulsioni (circa il 40 per cento del parco circolante del TPL urbano su gomma è costituito da veicoli Euro-2 ed Euro-3) in un arco di 17 anni. *cf.* PCM, Dipartimento Politiche di Coesione, *Tavolo 3, Un'Europa più connessa*, gennaio 2020, www.opencoesione.it,

¹¹ *cf.* Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2020. La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario in Italia*, febbraio 2020

¹² *idem*

con il trasporto collettivo secondo le linee indicate dall'ANCI¹³, che riduca i veicoli di proprietà e privilegi l'uso di veicoli elettrici. A tal fine serve una riforma del Codice della strada, che riconosca ed agevoli la sharing mobility. L'obiettivo è quello estenderne l'offerta anche nelle città medie e nelle città del sud e nei quartieri periferici delle città, oggi generalmente esclusi. Ovviamente i servizi andranno adeguati alle misure vigenti, con precauzioni d'uso e sanificazione, condizione fondamentale per la ripresa del car sharing, che essendo un sistema chiuso desta maggiori preoccupazioni per gli utenti.

- 7) **Promozione dei veicoli elettrici.** L'ampliamento della mobilità elettrica (auto private, veicoli condivisi, trasporto collettivo, moto e ciclomotori) resta una priorità da sostenere senza tornare indietro sugli investimenti già programmati o sulla quota che il PNIEC ha fissato come obiettivo al 2030. Nel quadro di un'azione complessiva volta a definire un target europeo di emissioni zero per tutti i veicoli venduti al più tardi dal 2035, occorre combinare assieme specifiche misure di incentivazione, l'adozione di Piani per l'installazione delle colonnine di ricarica da parte degli operatori energetici, nonché misure di semplificazione sulla base delle proposte di recente formulate.¹⁴
- 8) **Promuovere ricerca, sperimentazioni e innovazioni tecnologiche per veicoli condivisi, a guida autonoma, per il trasporto collettivo, la bicicletta e sistemi di trasporto intelligente.** Le attuali opportunità determinate da ITS ed ICT sono davvero estese per servizi innovativi, infomobilità, pagamenti online, prenotazioni, condivisione del veicolo in tempo reale, controllo della sosta, autorizzazioni e accesso, gestione flussi turistici, *smart road*. E il futuro del veicolo a guida autonoma sembra promettente. Ogni segmento della mobilità sarà permeato dalla rivoluzione digitale, dalla commessione e dalle sue applicazioni operative.
- 9) **Risparmiare traffico e spostamenti con lo smart working.** È un fatto ormai acquisito trarre spunto dall'esperienza maturata in questi mesi per consolidare la spinta impressa al lavoro agile sostenendo quelli che scelgono di andare in questa direzione. Ma questo richiede grande attenzione alla riorganizzazione del lavoro, per evitarne la frammentazione, la creazione di nuove disuguaglianze e forme di isolamento dei lavoratori e delle lavoratrici. Viceversa, occorre mettere a frutto questa esperienza per mettere a punto soluzioni che accrescano la responsabilità dei singoli e la coesione delle unità di lavoro.
- 10) **Piano degli orari della città.** Vanno ampliati e differenziati gli orari di ingresso nel lavoro, nelle scuole, nei servizi pubblici e privati, nei servizi commerciali, nel tempo libero e la fruizione della cultura, parchi e giardini, per ridurre le ore di punta e utilizzare al meglio gli spazi ed i servizi disponibili, in particolare della sharing mobility e del trasporto collettivo.

¹³ In particolare: revisione normativa che "inquadri" questi servizi e ne agevoli la sostenibilità economica laddove "convenzionati" con gli enti pubblici; ripristino a livello nazionale delle risorse destinate (attraverso erogazione di incentivi a operatori e cittadini) a rendere sostenibile il servizio di sharing per portarlo (attraverso convenzioni trilaterali tra Comuni e operatori) anche al di fuori delle zone più dense (non solo nei centri urbani delle principali città). *cf.* ANCI, cit. nota 5

¹⁴ *Cfr.* Legambiente, *Non sprechiamo la Fase 2. 33 Proposte per rilanciare l'Italia in chiave green e ridurre le disuguaglianze*, maggio 2020

4 Le condizioni tecniche, amministrative e programmatiche per il rilancio della mobilità sostenibile.

Di seguito sono indicati gli snodi fondamentali e le questioni da affrontare per rendere attuabili ed efficaci le misure di intervento sopra delineate.

Migliorare la conoscenza dei fenomeni che impattano sulla qualità dell'aria, la raccolta di informazioni utili al governo delle politiche, aggiornare e adeguare la normativa di riferimento e gli strumenti di piano (dal livello nazionale al livello locale): sono questi i passi essenziali per il rilancio della mobilità sostenibile, lungo le linee di seguito indicate:

- 1) **Organizzare una raccolta sistematica presso il MIT dei provvedimenti di mobilità nelle aree urbane adottati dalle città italiane, su reti, offerta di servizi, strumenti di regolazione, utilizzo delle tecnologie, innovazioni, domanda di mobilità** e dei dati sulla qualità dell'aria, rumore, congestione, sicurezza stradale, consumo di carburanti, emissioni di CO₂, modifiche insediative, intrecciando correlazioni e risultati. I vari strumenti di pianificazione (PGTU, PUM e PUMS) devono far parte di questa ricognizione.
- 2) **Potenziare la raccolta di informazioni, le capacità di analisi e ricerca sulla qualità dell'aria, i fenomeni correlati e gli effetti sulla salute.** A tal fine occorre migliorare la capacità di rilevazione dei diversi fenomeni che incidono sulla qualità dell'aria, ampliando il numero delle centraline nelle Città Metropolitane, i parametri su cui indagare e correlando queste rilevazioni con le indagini epidemiologiche per meglio comprendere gli effetti sulla salute. Nelle aree urbane, particolare attenzione dovrà essere prestata al miglioramento della comprensione della relazione tra le emissioni inquinanti degli altri settori, i consumi energetici e le emissioni di CO₂ nei trasporti e del loro impatto sull'inquinamento. E dovranno essere anche rafforzate analisi e ricerche sui fenomeni di area vasta e sulle loro correlazioni con le condizioni meteo.
- 3) **Accelerare l'aggiornamento del Codice della Strada, integrandone le disposizioni per adattarlo alle nuove esigenze di governo e gestione della mobilità urbana, prevedendo, fra l'altro, regole e incentivi per la *sharing mobility*.**
- 4) **Approvare i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile entro i tempi stabiliti.** Tutte le Città Metropolitane, i comuni singoli o aggregati superiori a 100.000 abitanti devono - ai sensi del Decreto MIT del 4 agosto 2017 - approvare i PUMS entro ottobre 2020. Alla data di febbraio 2020, secondo i dati dell'Osservatorio PUMS¹⁵ risultano approvati 36 PUMS, adottati 35, mentre altri 93 sono in corso di redazione, per un totale di 164 Piani tra conclusi e in lavorazione¹⁶. Oggi ancor più di ieri è evidente la necessità di accelerare l'adozione di questi strumenti con la partecipazione e condivisione dei cittadini e delle cittadine.
- 5) **Predisporre Linee Guida da parte del MATTM e del MIT per l'aggiornamento e l'adeguamento dei Piani Regionali per la qualità ed il risanamento dell'aria.** affinché vengano introdotti obiettivi stringenti per la riduzione dei gas serra (- 33% al 2030), la mobilità sostenibile (a piedi, in bicicletta, trasporto collettivo, *sharing mobility*, mobilità elettrica), anche se differenziati sulla base dello stato di fatto e progressivi sino al 2030.

¹⁵ Cfr www.osservatoriopums.it

¹⁶ Solo i PUMS approvati sono immediatamente vigenti.

- 6) **Accelerare l'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, previsto dal Codice Appalti (Legge 50/2016)**, strumento indispensabile per dare certezza programmatica e finanziaria a tutto il sistema dei trasporti, includendo **anche gli obiettivi relativi alla mobilità urbana**, con target di sostenibilità e *modal split* da raggiungere in modo progressivo e monitorare in modo costante.
- 7) **Accelerare l'aggiornamento della Strategia Energia e Clima** per lo sviluppo della mobilità elettrica e delle energie rinnovabili **e del Piano d'Azione per il rispetto degli accordi di Parigi COP 21** in modo da rafforzare l'impegno sulla decarbonizzazione dei trasporti, il governo della mobilità, la sicurezza stradale e la qualità dello spazio urbano.