



INDAGINE CONOSCITIVA SUI TEMI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Audizione presso la VIII Commissione Lavori Pubblici, Comunicazion'

SENATO DELLA REPUBBLICA

ASSTRA, Associazione Trasporti, è l'Associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale, pubbliche e private, che operano in Italia.

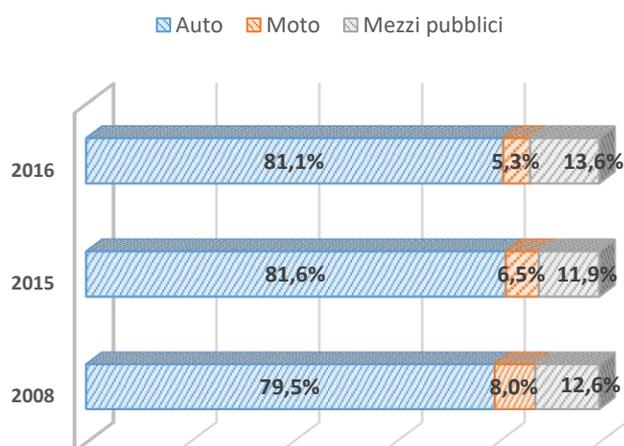
Asstra svolge, oltre le funzioni tipiche di una associazione settoriale e datoriale (è contro parte datoriale del CCNL autoferrotranvieri) anche una intensa **attività di propulsione a favore dell'innovazione e dello sviluppo imprenditoriale del settore**, in contrapposizione alla concezione che il trasporto pubblico sia un settore economico ed una scelta modale, in entrambi i casi, residuale. Asstra è stata tra i primi a denunciare il fatto che la sfida dello sviluppo economico, l'equità sociale e l'equilibrio ambientale dei territori e soprattutto dei centri urbani è persa senza un forte investimento, anche culturale, per lo sviluppo del trasporto pubblico concepito come hardware della mobilità locale.

1. LA MOBILITA' IN ITALIA

Entro pochi anni la mobilità urbana sarà cresciuta del 50% e la quasi totalità del PIL sarà concentrato nelle città. La sostenibilità delle aree urbane è schizzata al primo posto nell'agenda politica internazionale e locale. Mai come oggi, la mobilità urbana è diventata un tema portante delle politiche economiche e ambientali dei Paesi. E mai come oggi la dimensione globale ha un impatto diretto a livello locale.

L'automobile resta il mezzo di trasporto dominante e preferito dagli italiani.

1. La ripartizione degli spostamenti urbani per modi di trasporto (val. %) – Totale Mobilità Motorizzata.

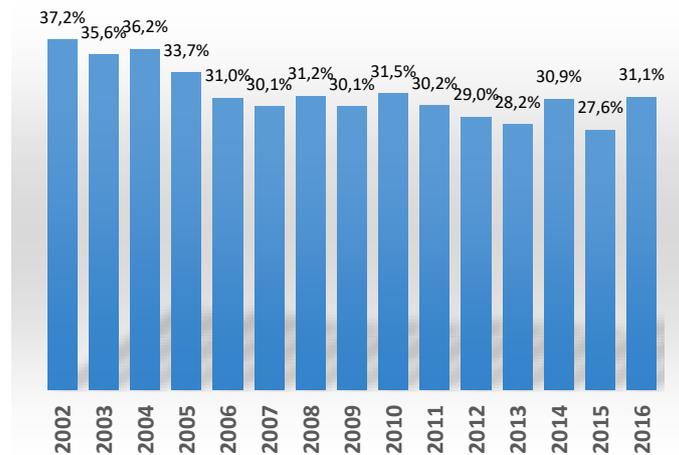


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani.

Esaminando esclusivamente gli spostamenti urbani motorizzati, la forte predominanza dell'auto privata viene confermata negli anni, anzi aumenta di qualche punto percentuale rispetto al 2008 attestandosi a 81,1% nel 2016. Mentre la quota degli spostamenti in moto tende mano a mano a perdere quota, scendendo dall'8% nel 2008 al 5,3% nel 2016, il trasporto pubblico, dopo una diminuzione, registrata concomitante con la crisi economica, nel 2016 ha recuperato qualche punto percentuale raggiungendo il 13,6%.

Se si osserva l'andamento della quota degli **spostamenti** effettuati **con modalità sostenibili** (TPL, bici e spostamenti a piedi) nonostante la ripresa registrata nel 2016 (31,1%), dal 2002 al 2016 vi è stata una forte riduzione (-16%) degli stessi.

2. % mobilità sostenibile (spostamenti collettivi + a piedi +bici sul totale).

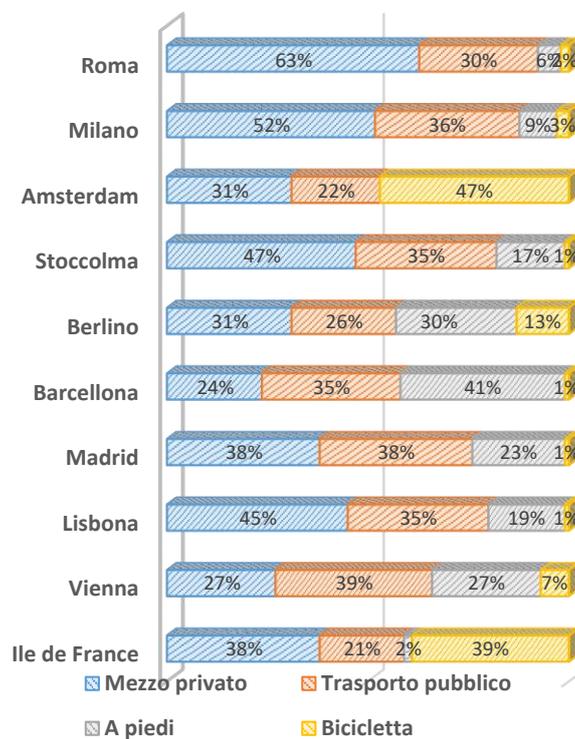


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani.

Probabilmente eventi congiunturali come la diminuzione del prezzo del carburante e modifiche nella struttura degli spostamenti hanno portato a tale diminuzione ma a ciò ha influito sicuramente la mancanza di azioni, da parte dei diversi Enti di Governo, volte allo sviluppo della mobilità sostenibile. L'attuale cambio di passo delle politiche nazionali di settore (nuove risorse per il rinnovo del materiale rotabile, stabilizzazione dei finanziamenti dei servizi Tpl, investimenti nelle infrastrutture di rete e di nodo del Tpl, finanziamenti per la ciclabilità) unito al segnale positivo del 2016 dal lato della domanda potrebbe innescare un circuito positivo per la mobilità sostenibile dei prossimi anni.

In Italia la ripartizione modale è fortemente squilibrata. Il ritardo nella svolta verso una mobilità sostenibile è ancora più evidente dal confronto tra Roma e le altre città europee. Il 63% degli spostamenti a Roma vengono effettuati ancora con un mezzo privato contro una media europea del 37% e un valore minimo del 24% registrato a Barcellona.

3. La ripartizione degli spostamenti per modi di trasporto in alcune città europee (val. %) – Totale Mobilità.



Fonte: elaborazioni AIPARK 2017.

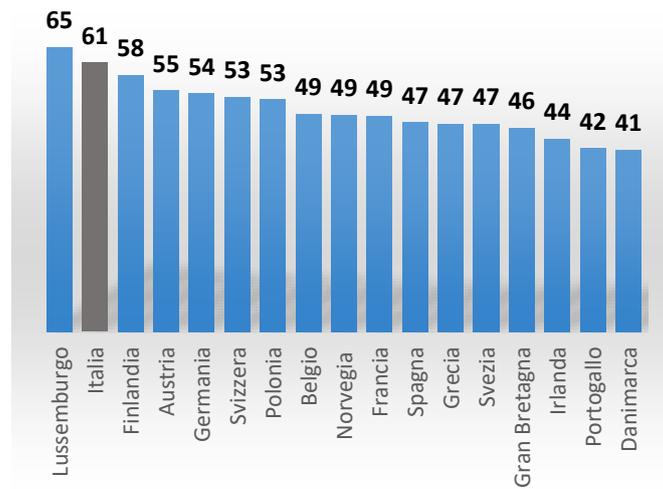
La situazione non risulta omogenea in tutto il territorio italiano.

1. Ripartizione territoriale degli spostamenti motorizzati in ambito urbano (2016;%).

	Mezzo privato auto	Moto, ciclomotore o scooter	Trasporto pubblico
Nord Ovest	76,3%	4,7%	19%
Nord Est	82,2%	5,2%	12,6%
Centro	78,9%	5,3%	15,8%
Sud e Isole	84,5%	5,7%	9,8%
Media	81,1%	5,3%	13,6%

Fonte: 14° Rapporto sulla mobilità in Italia, ISFORT, ASSTRA, ANAV.

4. Tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti) nei principali Paesi europei - Anno 2014

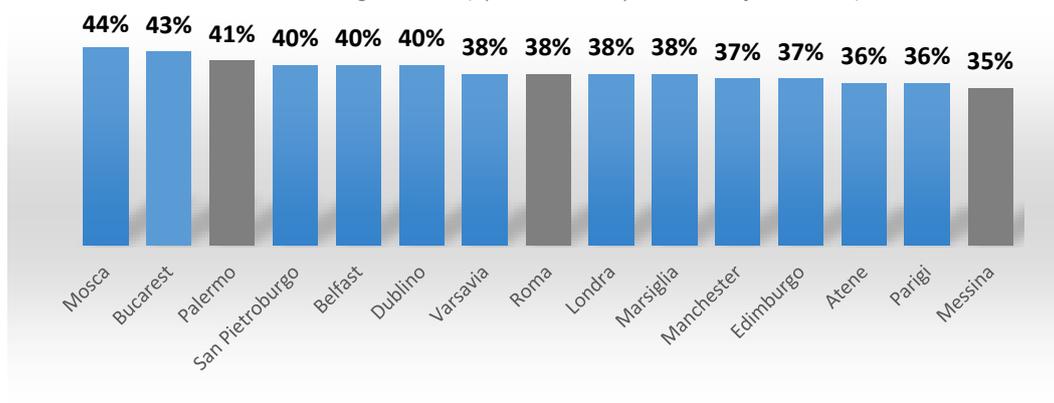


Fonte: 14° Rapporto sulla mobilità in Italia, ISFORT, ASSTRA, ANAV.

Il parco degli autoveicoli in Italia dagli anni '60 ad oggi è cresciuto di oltre 16 volte. Il tasso di motorizzazione di conseguenza è passato da 50 autoveicoli per 1000 abitanti nel 1961, a 500 nel 1991, a 610 nel 2012, uno dei tassi più alti in Europa: più di 70,8 vetture ogni 100 abitanti a Roma per esempio, a fronte di una media europea che non arriva a 40 (Berlino 35, Madrid 32).

La mancanza di infrastrutture urbane di sosta, il crescente volume degli spostamenti urbani, svolti per lo più con mezzo privato, l'utilizzo incontrollato di quest'ultimo e la scarsità di servizi di trasporto pubblico in sede propria implicano livelli di **congestione** ormai insostenibili. Studi condotti sul grado di congestione nei centri urbani confermano la grave situazione delle nostre città italiane. Tra le 15 città più congestionate in Europa troviamo ben tre città italiane, al terzo posto Palermo, all'ottavo Roma e al quindicesimo Messina. Non lontane da queste troviamo inoltre Milano (19° posto), Napoli (20° posto) e Torino (25° posto).

5. Grado di congestione Δ (Tpercorrenza/Tpercorrenza flusso nullo)



Fonte: elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati TomTom (Europa, Sud Africa, Nord America, Australia) Congestion Index, 2012.

L'inefficienza dei sistemi di mobilità, la bassa velocità commerciale del traffico veicolare, l'elevata quantità di viaggi giornalieri effettuati con l'auto privata, il traffico passivo alla ricerca di posti per la sosta, causano danni economici notevoli per le nostre economie locali.

Gli ultimi studi hanno evidenziato che la **congestione ha un costo di 5 miliardi di euro all'anno per le sole sei città italiane più popolate** (Roma, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Genova):

2. Costo della congestione delle sei città più popolate - 2012

Città	Ore perse ogni anno nel traffico	Costo medio annuale procapite della congestione (valori in €)		Coto totale per città (valori in €)
		Automobilisti	Utenti del TPL	
Palermo	98,83	€ 1.137,48	€ 817,29	€ 542.661.573,33
Roma	87,39	€ 1.005,91	€ 722,75	€ 2.306.846.793,83
Milano	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 794.053.423,82
Napoli	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 593.206.819,83
Genova	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 280.436.869,33
Torino	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 495.673.624,74
Totale città				€ 5.012.879.104,89

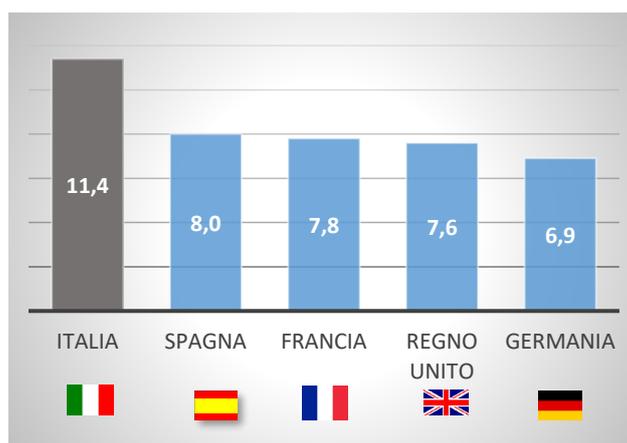
Fonte: elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati TomTom, Heatco, Isfort, Euromobility, Epomm, 2012.

Oltre la metà delle città italiane con più di 200.000 abitanti non rispetta il limite di concentrazione medio imposto dalla normativa vigente di 40 µg/MC. Tale valore, previsto dal Decreto Legislativo 155 del 2010 (che a sua volta recepisce la Direttiva Comunitaria 2008/50/CE) è considerato una soglia oltre la quale possono insorgere seri pericoli per la salute umana. Analoghe considerazioni valgono per l'ozono e per il pm10.

Il gap del trasporto pubblico locale

Il gap che il trasporto pubblico ha con il mezzo privato è stato sicuramente accentuato dalla sua scarsa attrattività.

6. Età media autobus (Anno 2015; anni)



Fonte: Investire nel trasporto pubblico, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017.

La scarsità di risorse per il rinnovo del parco mezzi ha portato il parco autobus italiano (circa 50.000 autobus intero settore) con una età media di quasi 12 anni di età distinguendosi nel panorama europeo per vetustà dei mezzi.

3. Le risorse statali per il rinnovo del parco autobus-€(mln)

Anni	Totale risorse già ripartite	Totale risorse da ripartite
2015	227,4	
2016	125	
2017	125	2
2018	130	50
2019	180	250
2020		250
2021		250
2022		250
2023-2033		2.750
Totale	787	3.802

Fonte: Elaborazioni MIT.

Gli ultimi provvedimenti normativi hanno però dimostrato un cambio di passo delle politiche nazionali di settore, riconoscendo l'emergenza relativamente alla vetustà dei mezzi. Il Governo ha pertanto definito un piano di investimenti per il rinnovo del parco autobus le cui risorse, comprensive di cofinanziamento, sono quantificabili in oltre 7,4 miliardi di euro in un arco temporale che va dal 2015 al 2033, circa 2.000 autobus all'anno.

4. Le risorse statali per il rinnovo del parco ferroviario.

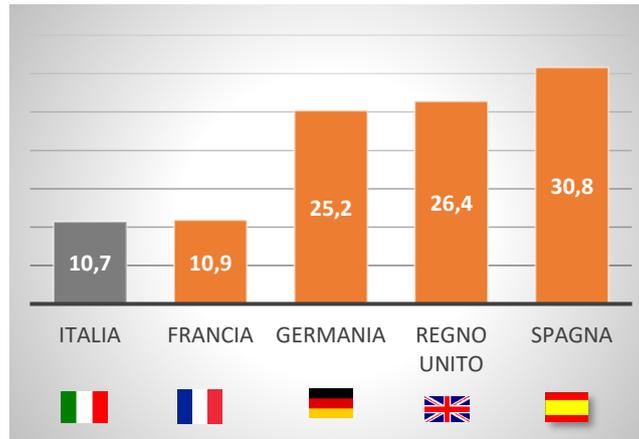
Anni	Totale risorse già ripartite	Totale risorse da ripartite
2015		
2016		
2017	100	
2018	100	
2019	200	210
2020	200	210
2021	200	130
2022		90
2023-2033		
Totale	800	640

Fonte: Elaborazioni MIT.

Anche per il trasporto ferroviario sono state stanziare risorse statali pari complessivamente a 1.440 milioni di euro che, con l'aggiunta di un cofinanziamento medio del 40%, permetteranno di acquistare circa 200 treni.

Una pianificazione del trasporto per lo più assente o incentrata su interventi a breve-medio raggio non ha permesso uno sviluppo della rete infrastrutturale.

7. Km rete ferroviaria suburbana/milioni di abitanti (Anno 2015; Km)

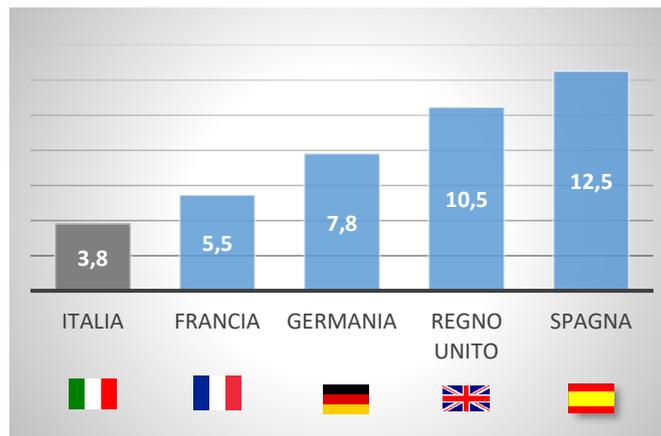


Fonte: Investire nel trasporto pubblico, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017.

L'Italia, nel 2015, offre 10,7 km di rete ferroviaria suburbana ogni milione di abitanti, con un valore equiparabile solo a quello della Francia (10,9 km), mentre Germania e Regno Unito presentano un valore due volte superiore a quello italiano e addirittura triplo nel caso della Spagna (30,8 km).

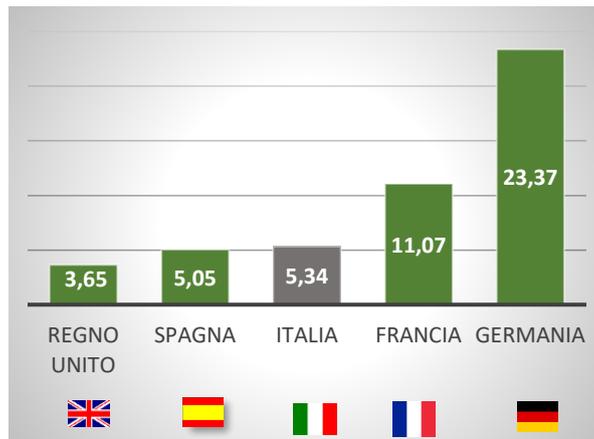
Gap confermato anche per l'offerta di rete metropolitana e rete tranviaria. Per la prima, l'Italia offre 3,8 km ogni milione di abitanti contro valori pari a 10,5 km nel Regno Unito e 12,5 km in Spagna. Anche per la rete tranviaria, nonostante nei primi anni del'900, l'Italia poteva vantare una buona rete tranviaria, oggi ogni milione di abitanti vi sono poco più di 5 km di rete tranviaria contro gli 11 km della Francia e poco più di 23 km per la Germania.

8. Km rete metropolitana/milioni di abitanti (Anno 2015; Km)



Fonte: Investire nel trasporto pubblico, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017.

9.Km rete tram/milioni di abitanti (Anno 2015; Km)



Fonte: Investire nel trasporto pubblico, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017.

La conferma che lo sviluppo del trasporto pubblico locale sia la chiave per lo sviluppo della mobilità sostenibile è confermata dalle misure contenute nell'allegato Infrastrutture al Documento Economia e Finanza, Aprile 2016. Il documento pone infatti l'attenzione sulla necessità di sviluppo delle reti infrastrutturali, stanziando 1,22 miliardi di euro per 21 interventi (da completare o già programmati) per potenziare il trasporto rapido di massa delle aree metropolitane.

2. I BENEFICI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Le nostre città **sono belle, ma sono diventate invivibili** e ciò, oltre ad avere conseguenze sulla qualità della vita dei cittadini, ne ha anche sulla loro situazione economica, perché i costi della congestione, e quindi l'inefficienza, sono elevatissimi. La gestione integrata della mobilità è essenziale per assicurare la sopravvivenza della città: lavoro, svago, attività dei residenti e dei visitatori.

L'obiettivo deve essere di portare l'uso del trasporto pubblico a circa il 40%, aumentare i viaggi a piedi e in bicicletta (con i nostri centri urbani dovremmo arrivare al 30%) e cercare di ridurre l'uso dell'auto del 30%.

Le cause oggi della congestione nelle città italiane sono riconducibili alla mancanza di regole e di provvedimenti che gestiscano il grande numero degli autoveicoli circolanti, alle infrastrutture urbane inadeguate, al trasporto pubblico sotto utilizzato, all'indisponibilità di parcheggi grazie a politiche tariffarie popolari non usate come regolatori della domanda, alle basse velocità commerciale e così via, mentre il tutto contribuisce all'inquinamento ambientale.

Una buona mobilità rafforza le opportunità personali.

- La mobilità è un diritto fondamentale di ogni cittadino. La Costituzione della Repubblica italiana all'art. 16 afferma che *"Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza (...)"*. Per poter garantire questa libertà in modo sostenibile, è necessario che la scelta del tipo di mobilità sia ponderata e che la combinazione delle soluzioni di mobilità disponibili assicurino soluzioni accettabili per i cittadini tenendo sempre in considerazione il benessere della collettività.

Una buona mobilità rafforza le opportunità dello Stato:

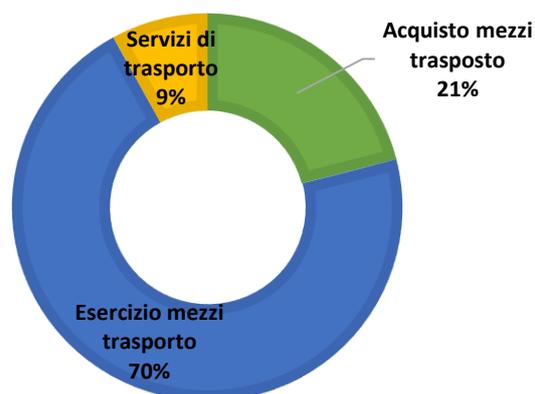
- è la chiave di volta per rispettare come Paese gli obblighi internazionali e nazionali relativi ai cambiamenti climatici e lotta all'inquinamento, **evitando le pesantissime conseguenze economiche previste in caso di infrazione, ma soprattutto riducendo le terribili conseguenze sulla salute dei cittadini:**
 - Un autobus Euro VI produce 0,12 G/km rispetto agli 0,35 g/km di NOx di un'auto Euro VI (Fonte: Institute of Transport Economics Norwegian Centre for transport Research);
- riduce i consumi nazionali di carburante, quindi è funzionale alle politiche energetiche dello Stato.
- è volano dell'economia e dell'occupazione
 - Gli investimenti nel TP creano ricchezza. La Cassa Depositi e Prestiti ha stimato che se si realizzassero tutti gli investimenti necessari a dare nuovo slancio al TPL si otterrebbe un impatto sull'intero sistema Paese:



Una buona mobilità è un'alleata delle famiglie:

- Ogni italiano impiega oltre un'ora al giorno per i suoi spostamenti e spende per i trasporti circa il 15% dei suoi consumi totali;
- A fronte di una spesa media mensile delle famiglie per i trasporti di circa 260 euro, il TPL ha un costo medio mensile di 23 euro.

10. Ripartizione spesa mensile famiglie per trasporti (Italia 2015;%).



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT.

- I valori delle proprietà residenziali migliorano del 42% in media se si trovavano nei pressi di una rete di TPL ad alta frequenza (stima di APTA);
- Aumentano considerevolmente di peso nelle scelte modali le convenienze legate al valore tempo (minimizzare il tempo di percorrenza), costo (disponibilità a spendere per muoversi), spazio (congestione e problema parcheggio).

Una buona mobilità è l'alleata delle città italiane

- Nel 2016 un capoluogo italiano su tre ha oltrepassato il limite, per il PM10, di 35 giorni con una media giornaliera superiore ai 50 microgrammi per metro cubo prevista dalla legge;
- In Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO2 di un autobus per passeggero*km;
- È stato stimato che nei paesi industrializzati ogni anno si «spondono» a causa della congestione 500 miliardi di euro;
- Gli incidenti automobilistici uccidono 26.000 persone all'anno in Europa.

3. LE PRIORITA' PER LO SVILUPPO DI UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

a) Garantire una pianificazione organica e funzionale della mobilità

La gestione integrata della mobilità è essenziale per assicurare la sopravvivenza della città: lavoro, svago, attività dei residenti e dei visitatori.

- **I PUMS:** I Piani Urbani della Mobilità sostenibile sono lo strumento a disposizione del decisore e regolatore locale per mettere in atto in modo organico e valorizzato le politiche ambientali, urbanistiche, e dei trasporti. I PUMS vanno ad integrare i preesistenti PUM, introducendo una maggiore attenzione alle tematiche della sostenibilità. I PUMS rivestono un ruolo fondamentale nella pianificazione di un trasporto ad oggi sempre più complesso e intermodale in quanto risultano essere uno strumento di notevole spinta allo sviluppo «qualitativo» della mobilità rendendo sempre più attive le città responsabili della loro redazione.

La pianificazione della mobilità è stata al centro del dibattito nazionale ancor prima che venisse affrontato a livello europeo ma è mancata poi spesso la definizione completa degli stessi. Si era tentato all'interno di diversi provvedimenti di introdurre misure in materia, ad esempio l'obbligatorietà della loro redazione per i comuni oltre 100mila abitanti, o l'aggiornamento delle linee-guida ministeriali al riguardo, etc. Purtroppo tali misure non sono ad oggi state confermate ma si auspica che possano comunque essere facilmente reintrodotte in prossimi provvedimenti in materia.

Alla luce dell'importanza dei PUMS si ritiene quindi necessario fornire alcuni spunti per le policy:

- Presidiare la fase attuativa del PUMS e attraverso un efficiente centro di monitoraggio;
 - Sforzarsi di elaborare un Programma operativo realistico (diagrammi temporali, accordi e delibere sui singoli interventi e riguardanti la gestione corrente);
 - Prevedere un ruolo attivo degli operatori/rappresentanti del TPL e della Sosta nella governance dei piani nelle varie fasi (elaborazione, attuazione, valutazione);
 - Sviluppo delle partnership istituzionali per le politiche di piano: creazione di efficaci «cabine di regia» tra settori del trasporto e livelli amministrativi coinvolti (scala urbana, metropolitana, regionale);
 - Incentivare il ricorso alla VAS nelle diverse fasi (ripetere le analisi e rendere pubblici gli esiti ai fini di apportare correttivi e superare ostacoli all'attuazione).
- **LA COLLABORAZIONE TRA ASSESSORATI:** essenziale per il successo delle realizzazioni. Almeno 4 assessorati devono sedersi allo stesso tavolo: Mobilità, Ambiente, Urbanistica e Commercio.

- **CORAGGIO E CONVINZIONE:** avviare e perseguire con determinazione i programmi approvati, impegnare le risorse umane e finanziarie, pubbliche e private, isolare il programma progettuale dalla “variabilità” politica. Comunicare con i cittadini per informare su quanto e come si sta facendo.
- **LA DESTINAZIONE DI UNA PARTE DELLE RISORSE ECONOMICHE:** è il momento di impegnare direttamente le risorse disponibili per la realizzazione delle infrastrutture.

b) Promuovere il Trasporto Pubblico Locale

Gettare il cuore del trasporto pubblico oltre lo steccato dei servizi minimi. Il trasporto pubblico non può più essere approssiato e prodotto come servizio residuale, modalità marginale. Per questo qualsiasi sia la forma di affidamento del servizio scelta dall’ente competente, occorre sviluppare un contesto di regole e risorse a favore delle imprese, pubbliche e private, senza disparità di trattamento.

Il trasporto pubblico locale rappresenta la spina dorsale della mobilità sostenibile in ambito urbano. Tuttavia nella fase attuale il trasporto pubblico subisce un forte **schacciamento** tra consumi di mobilità in contrazione, forte presidio dell’auto sullo zoccolo duro della domanda e penalizzazioni dalle politiche pubbliche (risorse a rischio, rigidità normative e regolatorie).

È necessario pertanto:

- Favorire lo **shift modale** verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso **l’implementazione di un nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti**;
- colmare il **gap infrastrutturale** dei sistemi di mobilità collettiva orientandoli alla soddisfazione delle esigenze della domanda attuale e potenziale (qualità, quantità, integrazione dell’offerta);
- Indicizzare il **Fondo Nazionale Trasporti**. L’indicizzazione alle dinamiche inflattive eviterebbe negli anni il deterioramento del valore reale del Fondo. Inoltre, la garanzia della stabilità pluriennale delle risorse a disposizione delle regioni consente di avviare un processo di concorrenza duraturo dando modo alle aziende di sviluppare, in sede di gara, offerte chiare e in grado di garantire, in un arco temporale di medio-lungo periodo, l’efficienza gestionale e lo sviluppo degli investimenti;
- guidare un **processo di industrializzazione** del settore del TPL attraverso l’ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi standard;
- attuare quanto prima il principio dei **costi standard**, il quale deve essere costruito in modo tale da stimolare l’efficienza, efficacia, l’economicità della gestione, gli investimenti nonché il raggiungimento di un ragionevole margine di utile finalizzato alla remunerazione del capitale investito. Inoltre nel caso di introduzione progressiva del costo standard è opportuno anche eliminare le penalità, previste in caso di mancato raggiungimento di alcuni obiettivi di performance (passeggeri trasportati, rapporto ricavi da traffico su ricavi totali, livelli occupazionali);
- Prevedere la **detrazione del costo degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico** al fine di sostenere ed incentivare l’utilizzo. Con la legge finanziaria 2008 era stata introdotta la possibilità di ottenere delle agevolazioni fiscali per chi acquistava gli abbonamenti per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale. Tale misura confermata con la legge finanziaria 2009 non è stata però riproposta nel 2010. L’esperienza è stata senza dubbio positiva ed è stata uno dei fattori che ha fatto registrare tra il 2007 e il 2008 un incremento della propensione verso l’utilizzo del mezzo pubblico.

Tali misure volte alla promozione del trasporto pubblico regionale e locale e a garantire una stabilità delle risorse, permetterebbe di proseguire il processo di efficientamento delle aziende già avviato e confermato da un tendenziale miglioramento della loro performance economico-finanziaria registrato nell'ultimo triennio 2013-2015: migliorano i margini, i risultati, il valore della produzione per addetto e gli indicatori di redditività (Fonte: Le aziende di TPL: un valore per il Paese, ASSTRA, Intesa Sanpaolo, IFEL, gennaio 2017).

Anche focalizzandosi esclusivamente sulle aziende partecipate di TPL, spesso segnalate come aziende inefficienti, le analisi condotte per l'anno 2015 smentiscono tali posizioni, l'81% delle società partecipate di TPL chiude con il bilancio in utile; in ogni caso del 19% percento delle società in perdita la quasi totalità ha un MOL positivo e circa la metà ha EBIT positivo. Il miglioramento rispetto agli anni passati è netto, atteso che nel 2009 solo il 54% delle aziende chiudeva il bilancio in attivo (Fonte: Le aziende di TPL: un valore per il Paese, ASSTRA, Intesa Sanpaolo, IFEL, gennaio 2017).

c) Regolamentare la domanda attraverso le tariffe

La fissazione del livello dei prezzi deve conciliare gli interessi della collettività ad usufruire di un servizio a prezzi accessibili con quelli delle realtà aziendali che debbono tener conto della salute dei loro bilanci, fattore determinante per assicurare alla stessa collettività un servizio qualitativamente e quantitativamente soddisfacente.

Al fine di rendere maggiormente efficace la leva tariffaria occorrerebbe, in particolare:

- attuare un adeguamento tariffario costante, come peraltro stabilito dalla delibera ART n.49/2015 misura 19, agganciando il prezzo al principio del *price cap* secondo cui le tariffe sono dipendenti oltre che dal tasso di inflazione anche da elementi di qualità e di produttività delle aziende;
- dare maggiore autonomia alle aziende nelle decisioni tariffarie. Le aziende potrebbero così proporre all'utente tariffe differenziate:
 - per fasce orarie permettendo così di rimodulare la domanda per una migliore gestione del servizio migliorando contestualmente il servizio per gli utenti;
 - per tipologia di utenza;
- Permettere lo sviluppo della bigliettazione elettronica fornendo un significativo contributo allo sviluppo del trasporto pubblico in termini di:
 - flessibilità di utilizzo dei servizi di mobilità;
 - sicurezza;
 - semplificazione delle modalità di pagamento;
 - favorisce l'integrazione modale;
- Supporto alla lotta all'evasione.
- Rafforzare le misure contro l'evasione tariffaria.

d) Diffondere la cultura dell'uso della strada

Dobbiamo riorganizzare la superficie delle strade e delle piazze. Abbiamo bisogno di trasformare l'uso delle strade pubbliche da sosta in zone pedonali, piste ciclabili, corsie riservate per il TPL, stalli per il carico e scarico delle merci, sosta breve, per garantire il funzionamento delle attività cittadine, ecc.

Ciò significa:

- più spazio per i pedoni;
- migliore circolazione del traffico, compresi trasporto pubblico e ciclisti;
- riduzione degli incidenti;
- meno automobilisti che cercano spazi per parcheggiare e di conseguenza meno inquinamento ambientale;
- accessibilità ai centri urbani;
- un più razionale utilizzo dello spazio pubblico;
- un servizio migliore fornito ai visitatori del centro cittadino;
- la possibilità di introdurre un sistema di instradamento ai parcheggi;
- il consolidamento delle attività commerciali e turistiche;
- l'incremento dei valori immobiliari.

Le parole chiave sono “accessibilità” e “scelte ragionate dei modi di mobilità”. Quindi considerando che una rideterminazione della sosta in superficie è inevitabile, molte cose dovranno succedere per garantire le varie domande di trasporto.

e) “Mobility as a Service”

Liberate (e stimolate) le forze imprenditoriali delle imprese, bisogna rendersi conto che l'ondata di innovazione tecnologica è una opportunità imperdibile per passare da una impostazione dell'offerta rigida ad una offerta totalmente dinamica.

Nel trasporto pubblico le tecniche di comunicazione digitale hanno azzerato la distanza tra chi offre il servizio di trasporto e chi ne ha bisogno. Le imprese di TPL devono poter accompagnare i clienti fino alla porta di casa. Se l'interesse delle aree urbane è liberare le strade dal traffico bisogna portare acqua al mulino dei mezzi pubblici, gli unici in grado di fare la differenza sostanziale tra congestione e fluidità della circolazione.

Per favorire l'utilizzo dei TPL in un più vasto ambito, si deve migliorare l'offerta di collegamenti diretti a sistemi efficienti di trasporto pubblico, specialmente per la domanda di sosta lunga dei lavoratori. Le strategie da mettere in atto dovrebbero prevedere il rafforzamento dei parcheggi di interscambio nei comuni dell'area metropolitana, cioè direttamente nei punti dove si possono agganciare i sistemi di trasporto pubblico, regolamentando viceversa con politiche di “pricing” variabili, limiti temporali e controlli, la sosta in prossimità delle aree centrali delle città.

CONCLUSIONI

Il futuro della mobilità sostenibile passa necessariamente attraverso lo **sviluppo dei servizi di mobilità collettiva di qualità**.

Con le scelte strategiche giuste e una combinazione fra offerta, condizioni tariffarie, orari di funzionamento ed efficienza nel controllo e nella regolamentazione si arriva ad influenzare la scelta della modalità di

trasporto, obiettivo centrale per incidere sulla congestione.

Appare quindi necessario:

- favorire lo **shift modale** verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso **l'implementazione** di un **nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti**;
- ottimizzare gli spazi pubblici e realizzare aree pedonali;
- intensificare e consolidare, anche attraverso una pianificazione della mobilità, le attività commerciali e turistiche;
- incrementare i valori immobiliari attraverso la costruzione di infrastrutture di TPL;
- ripensare il sistema di offerta di mobilità partendo dall'analisi dei fabbisogni;
- colmare il gap infrastrutturale dei sistemi di mobilità collettiva orientandoli alla soddisfazione delle esigenze della domanda attuale e potenziale (qualità, quantità, integrazione dell'offerta);
- tutelare la salute dei cittadini;
- guidare un processo di industrializzazione del settore del TPL attraverso l'ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi standard;
- stimolare la domanda di mobilità attraverso un'offerta tariffaria più dinamica e correlata alle peculiarità dell'utenza;
- affrontare la sfida dell'innovazione tecnologica incentivando gli investimenti in ITS e ammodernamento del parco rotabile.