

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Le città. Verso una mobilità sostenibile di merci e persone.

28 luglio 2022 | Firenze | Palazzo degli Affari

Terzo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 1 – L'integrazione dei servizi di mobilità: infrastrutture, politiche pubbliche e maas



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

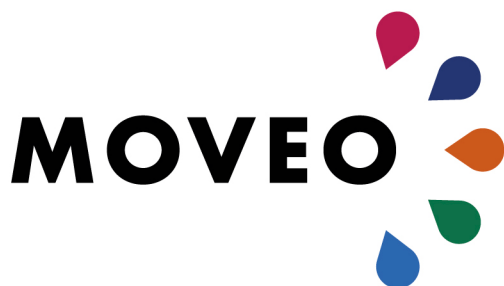
Matteo	Antoniola	ST	<i>Business Strategy Manager</i>
Alberto	Berti	Città Metropolitana di Firenze	<i>Mobility Manager</i>
Paolo	Calamandrei	Fedespedi	<i>It & Digital Innovation Advisory Body</i>
Laura	Castellani	Agenzia Accise Dogane e Monopoli	<i>Direttore - Organizzazione Digital Transformation - Agenzia Aoganeon</i>
Giulia	Costagli	Ferrovie dello Stato Italiane	<i>Responsabile BTSS Energy Fuel & Materials</i>
Maria			<i>Resource e Change Manager e PMO</i>
Grazia	Chiuchiarelli	Almaviva	<i>Divisione Transportation</i>
	D'Aloia		
Fulvio	Cascone	IBM Consulting	<i>Travel & Transportation Executive Partner</i>
Giovanni	Dimopoli	Pluservice	<i>Direttore strategie e sviluppo business</i>
Paolo	Ferrecchi	Regione Emilia-Romagna	<i>Direttore Generale</i>
Mara	Pala	Comune di Milano	<i>Responsabile Unità Trasporti</i>
Paola	Ponticelli	Municipia	<i>Smart Mobility Pre-sales Consultant</i>

Esperti

		Università degli Studi della Campania ed esperto STM – MIMS
Armando	Carteni	 Comitato Scientifico

Facilitatrice di tavolo

Elena	Bellu	Avventura Urbana
-------	-------	-------------------------



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

Il tavolo ha lavorato in un clima di confronto e di ascolto molto costruttivo. La presenza di un numero contenuto di partecipanti ha facilitato la comunicazione all'interno del gruppo.

Temi emersi durante la prima sessione di discussione

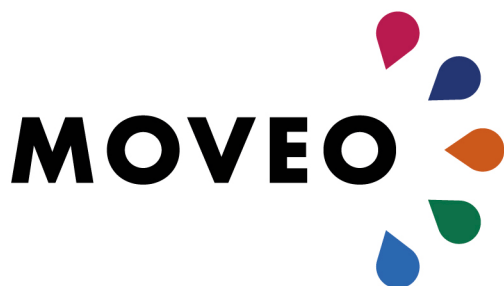
Domanda di discussione 1: Quali sono le priorità di intervento in termini infrastrutturali per favorire l'integrazione della mobilità locale e la crescita della mobilità sostenibile (dalla mobilità condivisa alla mobilità dolce)?

Domanda di discussione 2: Quali ostacoli, rischi e opportunità si associano all'integrazione funzionale della mobilità locale, a partire dal MaaS? Quali caratteristiche dovrebbe avere?

Nell'individuare le priorità di intervento infrastrutturali al fine di favorire l'integrazione della mobilità locale e la crescita della mobilità sostenibile, appare importante per tutti circoscrivere il contesto di riferimento.

Il nostro Paese, infatti, è caratterizzato da una molteplicità di insediamenti urbani non omogenei fra loro. Si parla di città metropolitane, di grandi città al cui interno coesistono centri storici, aree residenziali, periferie industriali, fino a medie o piccole città e borghi minori, diffusi su un territorio dall'elevato valore paesaggistico ma contrassegnato da note fragilità. Sebbene evidente che lo sviluppo urbano sia caratterizzato da un trend positivo almeno nelle grandi e medie città, in questo contesto si aprono molteplici scenari di sviluppo che richiedono analisi specifiche al fine di adeguare i servizi di trasporto alla nuova domanda potendo offrire diverse soluzioni, idonee alle esigenze dei territori e alle priorità dei driver (basate su diversi fattori, quali il tempo, i costi, il sistema di integrazione, la scelta delle infrastrutture...).

Mettere in rete il territorio, eludendo la condizione di città-isola e rendendo fluidi i flussi in-out e quelli capillari all'interno delle città, richiede una visione territoriale e politica definita dai partecipanti "metropolitana". Si richiede pertanto la capacità di mettere a sistema tutti i fattori



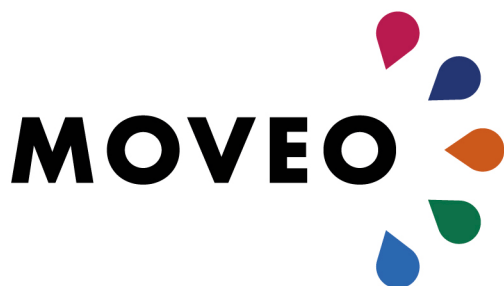
Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

suddetti per implementare il network tra le reti locali e intervenire sulle tratte percorse affinché il passaggio tra diversi vettori sia sempre più facile digitalmente ed accessibile fisicamente. Affinché tale modello sia realmente sostenibile tra i punti principali che sono emersi al tavolo si trova l'importanza della governance pubblica, con un ruolo del governo centrale come responsabile e garante della sinergia tra pubblico e privato. Nella definizione di un quadro normativo generale per lo sviluppo del MaaS, si ritiene infatti centrale l'apertura del mercato e la regolamentazione dei vari vettori e operatori coinvolti, a partire dalla condivisione dei dati di utilizzo, raccolti secondo standard e protocolli unificati, che devono necessariamente essere incoraggiati dall'alto.

In termini infrastrutturali per alcuni partecipanti bisognerebbe agire prioritariamente sui nodi di interscambio (stazioni o hub strategici, modello *hub and spoke*) dove si incontrano i flussi urbani più lenti e quelli extraurbani più veloci, partono le connessioni con l'hinterland e il così detto "ultimo miglio" per utenti e merci. Altri ritengono invece che le infrastrutture viarie esistenti siano sufficienti, al massimo da efficientare nel loro utilizzo, mentre siano piuttosto quelle digitali a dover essere ripensate, perché scarse o scarsamente utilizzate. Così come l'offerta di servizi aggiuntivi che andrebbe adeguata alla domanda dei diversi cluster di utenti, per poter offrire loro soluzioni di mobilità su misura basate sugli effettivi bisogni individuali.

A tal fine, pensando allo sviluppo di piattaforme MaaS quale aggregatori di tutte le soluzioni di mobilità presenti, si ritiene prioritario partire da una integrazione tariffaria e dalla digitalizzazione dei titoli di viaggio insieme a sistemi di acquisto smart, l'apertura di dati dinamici e statici per il monitoraggio e la diffusione di informazioni meno confuse per l'utilizzatore finale. Quindi "infostrutture" capaci di efficientare i servizi offerti e l'utilizzo del TPL per gli utenti che già ne usufruiscono e facilitare l'ingresso di nuovi utenti.

Una riflessione condivisa riguarda l'importanza di integrare nel sistema MaaS, che tende a privilegiare TPL e micromobilità, anche i servizi utili al suddetto ultimo miglio o, più in generale, al primo e ultimo miglio, attualmente percorso principalmente con mezzi privati. Si ritiene che il MaaS debba essere integrato con alcuni servizi come ad esempio la sosta su strada a pagamento, servizi di road pricing urbano (es. LEZ – Low Emission Zone), parcheggi scambiatori smart, tariffe



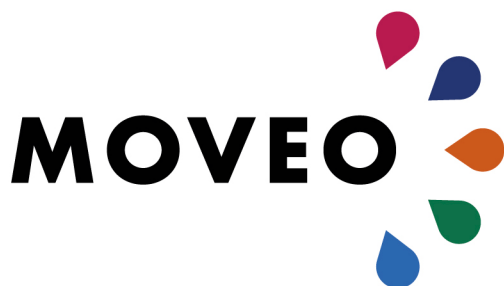
Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

dinamiche, un sistema di sharing regolamentato o il trasporto on demand. Tali azioni richiederebbero un sistema di monitoraggio e digitalizzazione dei flussi per intercettare i network mancanti ove la domanda si scontra proprio con la mancanza di servizi suddetta. A tal fine, secondo un partecipante le dinamiche della mobilità sono ritenute troppo veloci per aspettare l'evoluzione infrastrutturale, ed è impossibile definire chi influenza chi: se i servizi/mezzi offerti influenzano la scelta degli utenti o viceversa se la domanda richiama servizi aggiuntivi. Partendo dall'acquisizione dei dati statici e dinamici già registrati banalmente dagli smartphone, si potrebbero però evitare hardware aggiuntivi di monitoraggio bypassando l'apertura dei dati.

Ci si chiede tuttavia in che modo sia possibile far leva sugli utenti, affinché il cambio modale verso i trasporti collettivi (TPL) possa aumentare. Oltre all'inclusione dei servizi di mobilità privata nel bouquet del MaaS, utili per completare il servizio e soprattutto per intercettare gli utenti agli estremi del viaggio (così da analizzare i comportamenti di spostamento nel percorso door-to-door) si ritiene che l'obiettivo comune dovrebbe essere migliorare la quantità e la qualità dell'offerta, possibilmente su misura e conveniente, invitando i privati coinvolti a rinunciare ad alcuni profitti, per avere nel complesso ricavi maggiori grazie all'incremento della domanda legata a un servizio più efficiente, tematica ripresa anche nella seconda sessione di discussione.

Viene ribadita l'importanza di promuovere i principi della libera concorrenza e dei sistemi aperti e interoperabili nel mercato del trasporto passeggeri e dei servizi di trasporto merci. L'operatore MaaS si troverebbe in una posizione intermedia, di mediazione, tra la domanda, gli utenti, e gli erogatori dei servizi di trasporto. Esso potrebbe essere un nuovo soggetto che si pone sul mercato o (come già accade) un operatore dei trasporti/logistica capace di integrare il suo servizio con un sistema di gestione, monitoraggio e scrittura dati in ottica MaaS.

Viene anche suggerito un sistema di premialità per gli utenti, ad esempio attraverso il monitoraggio delle abitudini, degli accessi alle aree ZTL, dell'utilizzo della sosta su strada e di parcheggi scambiatori (in base a crediti di mobilità accumulati) tema che si rimanda alla seconda sessione di discussione.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Quali sono le principali esigenze di cittadini e stakeholder che un processo di programmazione integrata della mobilità dovrebbe prioritariamente tenere in conto?

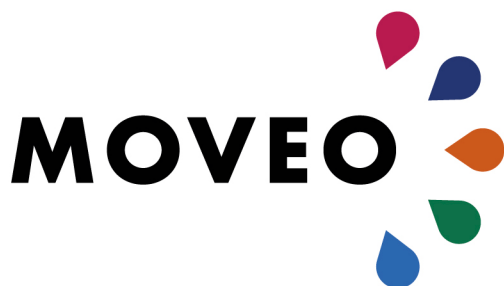
Domanda di discussione 2: Quali barriere oggi limitano una integrazione della mobilità locale e quali regole, procedure, incentivi, azioni di nudging ("spinta gentile") dovrebbero prioritariamente essere implementate per superarle?

In apertura viene ribadito da parte di un partecipante, che qualsiasi cambio modale debba essere ripensato in relazione al territorio di riferimento e alla pluralità di utenti e driver caratterizzati da diverse esigenze.

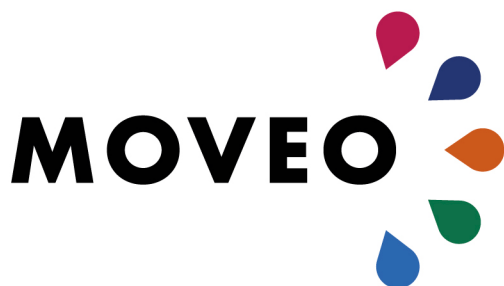
Si ritiene che alla base di un processo di programmazione integrata vi sia la capacità di cambiare approccio, secondo una strategia win win, in cui si possa ottenere un vantaggio condiviso nonostante si debba sottostare a qualche rinuncia o a interventi normativi. Le esigenze principali su cui costruire una piattaforma MaaS sono il profitto per l'azienda, il raggiungimento di obiettivi di decarbonizzazione per la PA, e un servizio efficiente per il passeggero. La scelta finale si genera, quindi, da un equilibrio tra questi tre parametri, ove la scelta del passeggero può essere accompagnata da azioni di nudging.

È importante notare infatti come oggi il cambio o riequilibrio modale non viene posto come la naturale conseguenza di un cambio culturale che trova nei principi di sostenibilità le sue motivazioni, ma ha ancora bisogno di particolari convenienze economiche o tempistiche (un servizio migliore), azioni di premialità (valorizzare l'essere più green) o maggiore sensibilizzazione (la propensione all'uso del trasporto pubblico è, infatti, anche correlata all'esempio degli altri).

Nell'indicare quali strumenti possano essere implementati per favorire la crescita e integrazione della mobilità locale, tra i punti principali emersi al tavolo si riporta:



- La liberalizzazione delle tariffe TPL: ripensare allo sviluppo di sistemi MaaS attraverso politiche tariffarie in cui sia possibile per chiunque acquistare biglietti e strutturare un modello di vendita *account based*. Secondo un partecipante il passeggero potrebbe essere in grado lungo il percorso scelto di accedere ai gate mediante ID con una scheda (come una prepagata) in cui scalare il costo complessivo i cui ricavi vengono ridistribuiti dal sistema ad ogni operatore della filiera.
- Digitalizzazione: ripensare il servizio richiede ovviamente anche un salto tecnologico, ad esempio un sistema di intelligenza artificiale consentirebbe di monitorare le abitudini e di calcolare la nuova domanda semplicemente attraverso algoritmi. Inoltre, per incoraggiare scelte sostenibili sarebbe utile fornire al passeggero informazioni di viaggio tradotte facilmente in benefici e costi (ad esempio esprimere il consumo di carburante in valore economico) così come semplificare e rendere intuitivo l'acquisto dei biglietti, calcolare il tragitto e i cambi in funzione dell'orario di arrivo. Tuttavia, molti operatori trasportistici tradizionali non sono ancora pronti a poter accedere ad un sistema così descritto e offrire servizi aggiornati e innovativi.
- Programmazione e pianificazione urbana coraggiosa: attualmente il sistema di trasporto pubblico risulta fortemente condizionato dal traffico urbano asservito a tempi spesso non convenienti per i passeggeri, che prediligono trasferimenti veloci. All'interno delle città, pertanto, è necessario ripensare il cambio modale attraverso un miglioramento qualitativo del sistema dei trasporti, grazie anche a scelte pubbliche urbane "azzardate o scomode". Partendo dal concetto che la strada è un bene pubblico si individuano quelli che sono i principali abusi responsabili del congestionamento al servizio pubblico, come ad esempio il traffico di mezzi privati sottoutilizzati, il traffico merci e il carico e scarico merci. È ritenuto quindi auspicabile sacrificare lo spazio di traffico privato favorendo ad esempio assi di mobilità preferenziale, al fine di migliorare l'offerta e quindi attrarre più utenti e influenzare la scelta dei passeggeri verso il TPL.
- Politiche di incentivazione o premialità per influenzare la scelta dell'utente: proporre politiche differenziate per incentivare le diverse categorie in funzione del reddito o della fascia di età, o promuovere azioni di gaming per ottenere premialità in base a comportamenti virtuosi. A tal fine per alcuni partecipanti sono necessari importanti



sistemi di digitalizzazione e monitoraggio. Tuttavia, viene riportata da un partecipante una sperimentazione, denominata BiBo (Be-In Be-Out) che prevede l'uso di beacon BLE customizzati in modo tale da rilevare i dispositivi smartphone dei passeggeri ed effettuare Check-In e Check-Out in automatico. Gli utenti sono incentivati ad usare questa modalità perché viene adottato un sistema di pagamento flessibile (a consumo effettivo).

- Politiche di incentivazione per gli operatori privati: anche per le aziende si ritiene importante adeguare gli incentivi secondo un criterio di qualità, affinché sia favorevole e conveniente adeguarsi al modello ed entrare nella piattaforma, per fornire servizi aggiuntivi, così da completare segmenti mancanti alla supply chain.
- Introduzione di nuove figure, a cui riservare risorse dedicate, indispensabili per informare e sensibilizzare all'impatto delle scelte individuali. Si suggerisce di ripartire dalla formazione e sensibilizzazione delle nuove generazioni o ripensare alla figura del mobility manager, rispetto al quale vi sono opinioni contrastanti. Per alcuni essi non sono ancora così incisivi da avere un reale impatto nelle scelte pianificatorie di pubblici o privati, mentre per altri, basandosi su esperienze personali virtuose, sono soggetti capaci di coordinare i vari vettori, negoziando i servizi per il raggiungimento di obiettivi comuni.
- Tutele al sistema di sharing: attualmente manca una normativa che tuteli gli operatori privati che propongono clausole assicurative diverse ma che devono poter essere inserite nella filiera in totale sicurezza
- Regolamentazioni alla logistica merci: attualmente il trasporto delle merci viene ritenuto uno dei principali accentratori di vettori urbani, generando congestione e inquinamento atmosferico, ritardando il trasporto pubblico. Inoltre, la micrologistica è strutturata su piattaforme non regolamentate. Si suggeriscono quindi sistemi di consegna all'utente integrati, sistemi aggregativi o di pooling che tuttavia finora non sembra abbiano mai funzionato ma potrebbero essere incoraggiati attraverso ad esempio un sistema di controllo che conceda l'accesso alle ZTL solo in modalità sharing. Un approccio quindi che premi comportamenti virtuosi.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica