

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 5 – La governance e la regolamentazione della mobilità locale



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

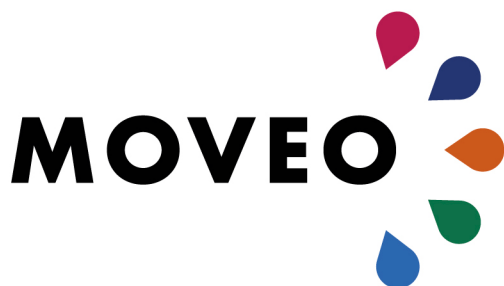
Giordano	Alberta	Enel X Way	<i>e-Bus Offering and Sales – B2G</i>
Sara	Boccia	AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Trasporti Comune di Milano	<i>Tecnico Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità</i>
Marco	Buongiovanni	FAST Confsal	<i>Componente di Segreteria</i>
Sara	di Giorgio	AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Trasporti Comune di Milano	<i>Consulente - Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità</i>
Luigi	Licchelli	Assosharing	<i>Vicepresidente</i>
Valerio	Montieri	FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta	<i>Consigliere Nazionale - Centro Studi</i>
Luciano	Niccolai	Pluservice	<i>Consulente</i>
Andrea	Pasotto	Roma Servizi per la mobilità	<i>Mobility Manager Area Roma Capitale e Responsabile area pianificazione strategica RSM</i>
Francesco	Querci	Interporto della Toscana Centrale	<i>Presidente</i>

Esperti

Angela	Bergantino	Università di Bari Comitato scientifico	
Matteo	Colleoni	Università Bicocca Comitato scientifico	
Andrea	Giuricin	TRA consulting Università Bicocca	<i>CEO</i>

Facilitatrice di tavolo

Benedetta	Masiani	Avventura Urbana	
-----------	---------	-------------------------	--



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

I partecipanti hanno contribuito alla discussione in modo collaborativo in entrambe le sessioni di lavoro. Il clima è stato generalmente sereno e la partecipazione attiva e rispettosa dei tempi a disposizione per ogni intervento. Sono emerse molte tematiche che hanno trovato ampio spazio di condivisione e nuovi quesiti ai quale il tavolo ha cercato di dare risposta strutturando un dialogo puntuale e costruttivo.

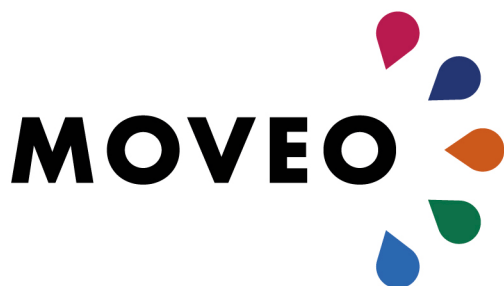
Temi emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Come è cambiata la domanda di mobilità locale urbana sistemica e asistemica delle persone? Quali altri cambiamenti immaginate avverranno in Italia nei prossimi anni?

Domanda di discussione 2: Quali nuove modalità e strumenti di governance e di regolamentazione è necessario attuare al fine di riuscire a governare in modo integrato la domanda e offerta di mobilità locale urbana?

Il tavolo ha riflettuto, per prima cosa, su come sia cambiato lo scopo dello spostamento in conseguenza delle soluzioni di Smart working adottate da molte istituzioni e aziende durante la pandemia. A seguito dell'emergenza sanitaria si è assistito ad un aumento della domanda di mobilità veicolare privata a scapito dell'uso del trasporto pubblico. Recentemente, però, si sta assistendo a un generale riequilibrio di questa tendenza nonostante la domanda di TPL sia ancora sensibilmente più debole rispetto a quella di mobilità privata.

In generale si assiste a una riduzione della mobilità sistemica e a un aumento di altri tipi di spostamenti, quelli asistemici, in particolare legati alle attività per la famiglia e il tempo libero, con una conseguente domanda più diversificata negli orari rispetto al passato. I partecipanti ritengono che lo smart-working abbia avuto un impatto positivo sulla mobilità, oltre che sull'efficienza lavorativa, e debba essere incentivato dove possibile. Tra le conseguenze positive dello smart-working legate alla mobilità emergono:



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

- Riduzione della mobilità nelle ore di punta più congestionate, in favore di una migliore distribuzione degli spostamenti durante tutto l'arco della settimana e della giornata;
- Riduzione del tempo impiegato per il trasporto;
- Impatto positivo sulla riattivazione della vita del quartiere (in particolare per le aree "dormitorio") che ha rimarcato l'importanza di avere accesso ai servizi nei 15 minuti;
- Aumento degli spostamenti nel quartiere con una conseguente potenziale rigenerazione urbana dello stesso;
- Aumento della mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) di quartiere.

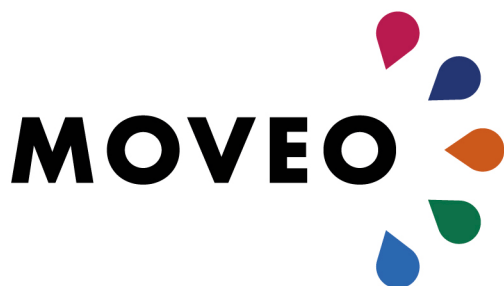
Tuttavia, alcuni partecipanti affermano che i dati che descrivono lo Smart working come una soluzione che beneficia i lavoratori in termini di spostamento sono relativi al 2021, quindi già datati. Nell'ultimo periodo sembra che si stia assistendo a un ritorno alla situazione della mobilità pre-pandemica.

La figura del Mobility Manager è stata discussa al tavolo e si ritiene che dovrebbe essere maggiormente valorizzata, dal momento che questa è stata istituita ma, di fatto, in molte situazioni non è attiva.

Nelle diverse Province per l'organizzazione del servizio scolastico a fronte dell'emergenza Covid si è visto che l'ecosistema interessato (dirigenti scolastici, genitori, comuni, agenzie, province, aziende pubbliche, aziende private, strutture sanitarie) ha avuto bisogno di una figura come il Prefetto che imponesse un tavolo dove superare le diversità derivanti dai rispettivi ambiti di autonomia decisionale dei componenti dell'ecosistema. I piani esistenti a livello comunale degli spostamenti casa/scuola (previsti dalla normativa sul Mobility Management) non si sono rilevate sufficienti a fronteggiare la crisi.

Sono, poi, emerse alcune considerazioni a margine:

- il tavolo di coordinamento deve essere dotato di un potere dispositivo riconosciuto dai componenti dell'ecosistema
- il tavolo deve essere attrezzato con risorse e competenze adeguate, derivanti dall'integrazione delle conoscenze presenti nelle strutture dell'ecosistema



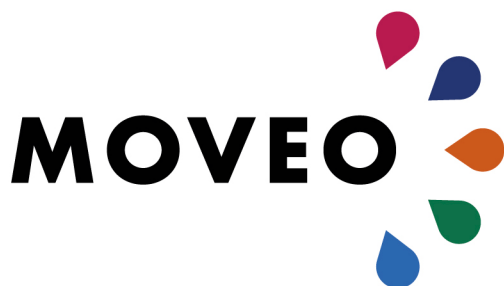
- senza una normativa rivisitata e cogente il processo non si attiva

Sarebbe una figura importante in particolare per la gestione del trasporto studentesco ma mancano ancora le competenze tra gli insegnanti. Nel contesto aziendale il Mobility Management è meno problematico che nelle scuole. Nelle aziende gli interventi di Mobility Management sono meno problematici essendo finalizzati a contenere l'uso del mezzo privato (anche attraverso la limitazione delle possibilità di parcheggio) e a promuovere quello del mezzo pubblico attraverso convenzioni con i servizi di trasporto e servizi dedicati (navette aziendali, car pooling e sharing...). È importante per innescare un cambio nelle abitudini di spostamento quotidiani delle persone dare l'opportunità di sperimentare il cambiamento e l'uso di alternative.

Un partecipante riporta che dalla media ponderata dei dati delle aziende (71 aziende su Roma con un totale di circa 300.000 dipendenti) che hanno richiesto finanziamenti per azioni di Mobility Management attivate nel 2021, emerge che ci sono stati dei miglioramenti sulla ripartizione modale degli spostamenti per cui la mobilità privata è utilizzata in media dal 51% della popolazione, mentre la mobilità attiva (a piedi, in bici) ha raggiunto un 7%, valore in considerevole aumento rispetto al periodo precedente.

Il tavolo, in seguito, ha concordato sul fatto che l'incentivo delle forme di mobilità entro i 15 minuti e le azioni finalizzate a liberare spazio dalla presenza delle auto innescano un senso di riappropriazione del quartiere e consentono di avere una maggiore consapevolezza della qualità dello spazio urbano, in ragione di un muoversi lento, come il camminare, e più attento all'intorno.

Alcuni partecipanti ritengono che dovrebbero essere applicate delle politiche in favore di una ZTL più ampia e dell'applicazione di interventi di limitazione dell'accesso allo spazio urbano del traffico privato quali la congestion charge. Viene citato l'esempio di Londra, che ha aumentato la tassa di congestione durante la pandemia per ridurre la mobilità privata e aumentare l'uso del TPL e dello sharing con impatti positivi in termini di riduzione dell'inquinamento e miglioramento della qualità dello spazio urbano. Più spazio libero dalle auto permetterebbe inoltre di progettare il quartiere con nuove logiche: ampliare i marciapiedi, aumentare lo spazio per il verde pubblico e realizzare piste ciclabili.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

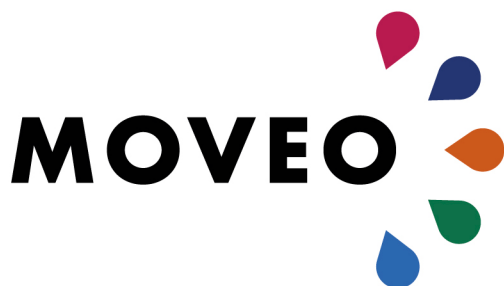
Una soluzione che il tavolo ritiene percorribile prevede l'introduzione di una tassa per l'occupazione del suolo pubblico a parcheggio, anche per i residenti, in particolare quando l'auto occupa il suolo pubblico per un tempo molto lungo. Qualcuno afferma che "le nostre città sono immensi parcheggi". Il modello di riferimento è quello di Amsterdam e di altre città del centro e nord Europa dove, nei nuovi quartieri non viene data la possibilità ai residenti di parcheggiare.

Nella discussione si invita a un ripensamento della legge 122/89 (legge Tognoli) sulla regolamentazione degli spazi per i parcheggi, in direzione del superamento del principio del diritto al parcheggio sul suolo pubblico in prossimità dell'abitazione. Su questo punto emergono pareri discordanti, così come sul tema della agevolazione dello sharing: "Ciò che per alcuni è un diritto per altri è una violazione". I processi di cambiamento devono essere governati non con misure eccessivamente forti ma in modo graduale così da trovare un nuovo equilibrio.

Lo stato dovrebbe investire sulla transizione energetica non solo con un atteggiamento coercitivo; alle politiche per la riduzione dell'uso dell'autovettura privata dovrebbe corrispondere una maggiore dotazione di servizi a 360 gradi. Le strategie di divieto non sembrano funzionare molto perché ogni territorio ha esigenze e offerte differenziate; pensiamo alle aree peri-urbane o ai piccoli comuni in cui l'offerta del trasporto pubblico è più contenuta, e dove l'autovettura privata è quasi l'unica opzione per muoversi. Si dovrebbero invece promuovere politiche premiali e incentivi per chi non ha l'auto (riduzione della tassa sui rifiuti o la tassa sulla casa o dei prezzi degli abbonamenti al trasporto pubblico...).

I partecipanti ritengono importante ripensare la città in modo più efficace secondo una strategia di riduzione degli spazi dedicati ai parcheggi e un aumento degli spazi per i veicoli in sharing (20.000 auto in sharing toglierebbero 200.000 auto private) e degli spazi per la mobilità attiva (a piedi e in bicicletta).

Alcuni partecipanti riportano un cambio nell'andamento dello sharing durante la pandemia: in particolare si è assistito a un aumento di sharing per biciclette e monopattino e a una diminuzione del car sharing. È necessario innescare un cambiamento culturale così da rendere meno



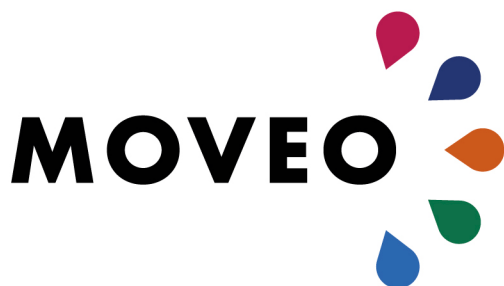
Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

necessaria la proprietà del mezzo, per fare il car sharing dovrebbe essere più conveniente e più funzionale rispetto all'auto privata.

L'introduzione di soluzioni sharing o in condivisione ha portato ad una mobilità più "libera". In passato la patente a diciott'anni e l'auto di proprietà erano considerati requisiti fondamentali per lo spostamento, adesso con la presenza dello sharing è stata ridimensionata l'importanza della proprietà dell'auto e rivalutato l'uso della bicicletta e degli altri sistemi di mobilità condivisa. Si ritiene tuttavia che sia necessario rendere maggiormente confortevole la mobilità attiva e si rileva una mancanza di facilità dei passaggi tra i vari mezzi e la necessità di una maggiore integrazione tra mobilità attiva, sharing e TPL. Si segnalano in particolari ostacoli sia di natura fisica (percorsi dedicati, accessibilità ai punti di interscambio, parcheggi comodi e sicuri), che rispetto alle tariffe (le app dei vari servizi hanno spesso prezzi diversi).

La interconnessione tra micro-mobilità e TPL potrebbe essere migliorata, attraverso l'introduzione di un sistema unico capace di integrare il servizio pubblico con quello privato. Importante anche riuscire ad educare l'utenza a un maggior uso del TPL, affiancando però a questo lavoro di carattere culturale l'efficientamento del servizio. L'integrazione tra il mezzo privato e il TPL potrebbe essere favorita migliorando il livello di intermodalità con il supporto di diversi interventi (installazione di stalli e velostazioni per le biciclette presso le stazioni, integrazione tariffaria, parcheggi auto a prezzi calmierati, punti di prelievo e consegna di mezzi in sharing...). La questione oltre ad essere un problema di spazio, è un problema politico, di comunicazione e culturale di diffusa reticenza rispetto all'eliminazione dei parcheggi, in particolare da parte dei commercianti, che in realtà trarrebbero beneficio da questa operazione.

La riforma delle Province ha fatto venire meno il livello ideale per proporre servizi integrati e ridotto il personale e le competenze di coloro che lavorano sui contratti di servizio. Si è segnalato un problema di scala rispetto alla governance e alla necessità di superare il confine comunale: la scala regionale è ritenuta troppo grande mentre quella comunale troppo piccola. Si è sottolineata, inoltre, l'importanza e la responsabilità del MIMS nel creare condizioni abilitanti e regolamentazioni per una migliore definizione dei soggetti competenti e degli strumenti a disposizione.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Esistono situazioni molto diverse tra le Agenzie delle grandi realtà metropolitane e le altre realtà provinciali e comunali. In generale occorre che le Agenzie di Bacino (Regolatore) realizzino un'effettiva Direzione Lavori per la gestione dei Contratti di Servizio con l'azienda (Gestore): oggi non c'è proporzione tra l'entità degli importi contrattuali gestiti (decine di milioni di euro/anno) e le risorse umane ed organizzative preposte al controllo dei contratti (risorse sempre più ridotte e sopraffatte dagli obblighi burocratici). Le risorse da destinare alla gestione ed al monitoraggio dovrebbero essere un percentuale fissa dell'importo contrattuale annuo.

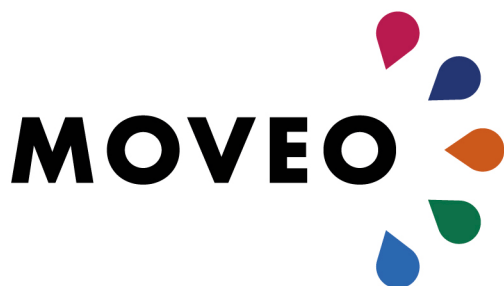
Il tavolo ha evidenziato che la riforma del titolo V della Costituzione costituisca una criticità in quanto la delega alle Regioni richiede di avere indicazioni nazionali comuni. A volte le agenzie regionali e comunali per la mobilità sono in disaccordo e dunque occorrerebbe un'agenzia unica della mobilità, di fatto mai portata a termine.

I partecipanti hanno concordato sul fatto che la normativa europea dovrebbe essere recepita a livello nazionale e poi declinata sui territori, si segnala una confusione in questo passaggio per cui spesso non vengono rispettate le normative di livello superiore (CEE).

C'è poi un problema di competenza del personale, dovrebbe esserci specialisti esperti di territorio e mobilità. La governance dovrebbe essere quantificata rispetto al personale e capire se ci sono le competenze per gestirla.

Le gare di appalto sono state un punto largamente trattato dal tavolo, poi ripreso anche nella seconda sessione di lavoro. È emerso un problema riguardo alle assegnazioni su offerte a maggior ribasso rispetto a quelle economicamente più vantaggiose. Secondo alcuni il maggior ribasso, che raggiunge il 25-30%, ha come effetto il taglio del personale e dunque la perdita di posti di lavoro. Dare troppo peso alla componente del ribasso economico ha delle ricadute sulla qualità dell'offerta tecnica.

Il contratto di servizio che nasce dalle gare dovrebbe essere implementato con altre informazioni per non essere totalmente gestito dalle aziende, e divenire uno strumento dal carattere sovracomunale. I dati raccolti spesso sono complicati per essere gestiti dal TPL, si segnala un gap tra la capacità di raccolta dei dati, le competenze e gli strumenti per la loro rielaborazione.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Laddove esistenti le Agenzie di bacino del TPL hanno portato risultati molto positivi in termini di miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta e di razionalizzazione dell'offerta rispetto ai bacini territori della domanda e dei flussi di spostamento. Si suggerisce, pertanto, di estenderne l'istituzione in tutte le aree urbane complesse italiane, anche attraverso normative specifiche.

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda di discussione 1: Come è cambiata la domanda e l'offerta di TPL e quali altri cambiamenti immaginate avverranno in Italia nei prossimi anni?

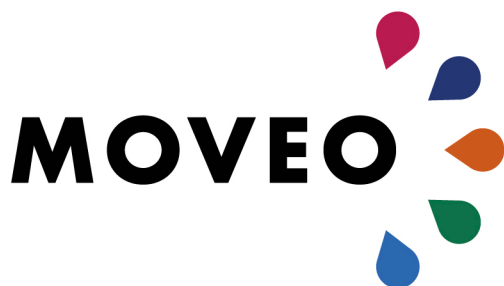
Domanda di discussione 2: Quali nuovi modelli organizzativi e regolatori possono rendere l'offerta di TPL più efficiente ed efficace? Come è possibile aumentarne l'attrattività e incentivarne l'uso?

Tra le questioni emerse al tavolo di particolare importanza sono l'aggiudicazione della gara d'appalto e il contratto di servizio. Il contratto di servizio costituisce un elemento centrale, che deve essere stipulato anche in caso di aggiudicazione diretta e deve avere la capacità di programmare anche la mobilità plurimodale.

L'autorità di gestione dovrebbe essere strutturata in modo tale da sapere cosa succede all'utenza a livello di servizio, dev'essere in grado di governare e progettare il servizio come condizione abilitante, compito che non può essere demandato all'azienda.

Tra Gestore e Regolatore esiste un'asimmetria conoscitiva strutturale che non può essere superata:

- esperienza quotidiana on line di tutti gli eventi di regolarità su tutta la rete per il Gestore
- conoscenza periodica da reportistica aziendale consuntiva ed episodica eventuale (come i reclami degli utenti) per il Regolatore.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Tale asimmetria deve però essere gestita (con risorse tecniche e professionali adeguate) per far recuperare al Regolatore la capacità di riorganizzazione e programmazione della rete del TPL (che rimane centrale per raggiungere una mobilità intermodale sostenibile).

È ritenuto importante strutturare la capacità di monitoraggio per evitare elementi critici. I dati raccolti devono costituire un report della regolarità e uno strumento per segnalare le irregolarità. Si osserva che le aziende hanno un set informatico più ampio e più competenze del soggetto pubblico per interpretare i monitoraggi e i dati quantitativi. I dati potrebbero essere raccolti in un unico contenitore open dal quale i regolatori potrebbero reperire le informazioni derivanti dalla gestione

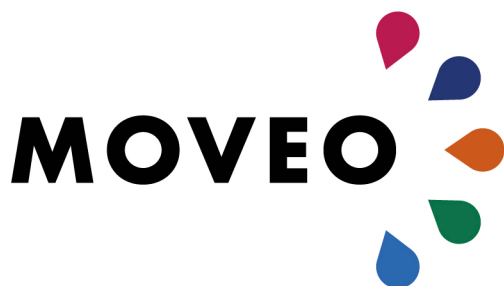
Il tavolo ha affrontato il tema del controllo del servizio, insistendo sull'importanza della capacità di governare dei contratti di servizio così da evitare le autocertificazioni da parte delle aziende (i veicoli/Km, ad esempio, sono totalmente autocertificati).

I contratti di servizio dovrebbero includere degli indicatori di performance. Laddove presenti manca, oggi, un sistema di controllo dei valori di questi indicatori.

La strada dell'Automatic Vehicle Monitoring (AVM) sembra essere decisiva a questo proposito, ma potrebbe essere percepita come una forma di controllo dai dipendenti. Per evitare questo alcuni partecipanti sostengono la necessità di ricondurre l'irregolarità a un dato oggettivo.

Il servizio a chiamata è considerato una buona soluzione che dovrebbe però essere implementata con i servizi taxi, intesi come servizi condivisi, da introdurre anche nelle aree a bassa intensità di domanda. A tale proposito vengono citate sperimentazioni del servizio a chiamata nelle isole (isola d'Elba) e nelle situazioni territoriali periferiche e deboli nelle quali manca però una progettualità che permetta l'integrazione tra i vari servizi. Si propone l'introduzione di una piattaforma nazionale per il servizio taxi e l'utilizzo di un'unica app in modo da migliorare l'accessibilità al servizio e garantire un'equità delle tariffe.

Laddove il TPL ha una domanda molto bassa, potrebbe essere coadiuvato da servizi a chiamata integrati con i servizi di linea esistenti in superficie o sotterranei.



La valutazione della sostituzione del contratto di servizio al contratto a chiamata è complessa poiché è stato fatto un certo tipo di investimento e di previsione in fase di affidamento, si segnala però che il PEF (Piano Economico Finanziario) può essere rivisitato per verificare il mantenimento dell'equilibrio economico e che l'importo complessivo del contratto prevede oscillazioni a seguito del monitoraggio delle prestazioni tecniche ed economiche del servizio.

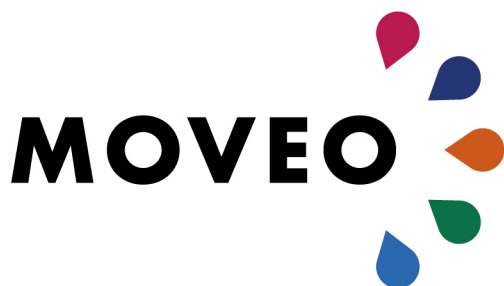
Le zone a bassa densità costituiscono un problema per l'integrazione dei servizi e viene sollevata la questione dei costi. Alcuni partecipanti propongono soluzioni ad hoc con tariffe più basse per incentivare la domanda, altri affermano che non sia una questione di prezzo.

I partecipanti evidenziano una serie di servizi da valorizzare soprattutto nelle aree a bassa densità:

- Taxi: come servizio condiviso (e introduzione di una piattaforma unica nazionale);
- Servizi a chiamata, per i quali si segnala che a Roma non hanno funzionato bene, occorre far funzionare meglio le tecnologie;
- Servizi di miglioramento della accessibilità (sharing, micro-mobilità da integrare al TPL).

Altro punto importante è individuato nell'investire per la dotazione di mezzi capaci di accogliere le soluzioni intermodali. Il riferimento è alla possibilità di caricare la bicicletta sul treno o sul bus, questione che si collega alla trasportabilità della bici elettrica, oggi difficoltosa. In particolare, sui mezzi a medio e lungo raggio lo spazio per la bicicletta è ridotto e molto rigido, dovrebbe essere garantita una soluzione più flessibile per il trasporto della bicicletta così da favorire anche il ciclo-turismo. Lo schema dovrebbe essere:

- mobilità quotidiana di breve e medio raggio: rafforzare l'intermodalità facilitando l'uso di mobilità attiva e sharing più tpl (quindi infrastrutturazione delle città, velostazioni, integrazioni tariffarie);
- mobilità di medio e lungo raggio: attrezzare i mezzi del tpl (bus e treni) per trasporto bici, con spazi flessibili e posti prenotabili sulle medie e lunghe distanze (bene bici sugli intercity ma fino ad ora solo 6 posti per treno).



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Questo comporta investimenti per l'introduzione di mezzi di trasporto, nuovi, più efficienti e in grado di regolarizzare il servizio in base alle richieste secondo una logica di "aumento del servizio dove c'è più richiesta".

Inoltre, il numero delle velostazioni è ritenuto esiguo nei punti di interscambio (le stazioni), specialmente se comparato con il numero di posti auto disponibili in superficie o nei silos. Il tavolo è concorde sulla necessità di strutturare una progettazione intermodale capace di governare i flussi e interagire direttamente con l'utenza prevedendo delle premialità per chi ne soddisfa le esigenze.

Alcuni partecipanti sollevano il problema del reperimento del personale alla guida, specialmente nelle isole. Gli autisti devono sostenere autonomamente i costi elevati dell'abilitazione e i salari sono considerati troppo bassi.

Il tavolo è concorde sul fatto che l'intermodalità per funzionare deve essere una soluzione estremamente semplice, efficiente e integrata. Ad oggi ci sono regole poco specifiche per trovare la stessa semplicità dell'uso dell'auto. Alcuni partecipanti suggeriscono ad esempio l'introduzione di uno stesso abbonamento per i vari servizi.

L'intermodalità potrebbe essere incentivata attraverso:

- Introduzione di una app integrata
- Unico piano tariffario
- Campagna di comunicazione (dedicando il 10% degli investimenti infrastrutturali sull'esempio della Germania)
- Comodità, ottimizzando i tempi di connessione.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica