
Gruppo di lavoro: Sviluppo della mobilità sostenibile

Bozza di indice

1. Il ruolo e i potenziali della mobilità sostenibile

- Definizione di Green Transport
(dal Rapporto “Towards a Green economy” dell’UNEP)
- Stato e tendenze del trasporto passeggeri e merci a livello globale ed europeo:
Aumento esponenziale dei costi sociali, ambientali ed economici del trasporto:
consumi energetici, emissioni di CO₂, inquinanti locali, congestione, incidenti, etc.
(esternalità che valgono il 10% del PIL, in media).
- Stato e tendenze a livello italiano:
Domanda di trasporto, Emissioni CO₂ da trasporti, incidenti ed inquinanti locali,
numero di vetture per abitante (dati storici 1990-2010 e bench-marking con la
Germania).

L’obiettivo EU per l’Italia del -13% di emissioni di CO₂ al 2020: distanza dal
target; L’obiettivo EU per l’Italia del 10% di energie rinnovabili nei trasporti e la
distanza dal target.
- I Vantaggi sociali ed economici della mobilità sostenibile, legati a:
 - misure per una mobilità sostenibile nelle aree urbane e metropolitane (SEAP
e Smart cities, pedonalizzazioni, limitazioni e tariffazione degli accessi, ecc)
 - riduzione del costo di proprietà e manutenzione autovetture
 - riduzione del costo per i carburanti
 - riduzione del costo delle merci
 - riduzione dei tempi di viaggio e della congestione
 - riduzione delle malattie e delle spese mediche
 - socialità del viaggio e vivibilità delle città

-
- Una nuova industria della mobilità “green” e le prospettive di impatto positivo su economia ed occupazione nazionale :
 - Incremento della produzione di mezzi e della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale (bus, metropolitane, treni pendolari, piste ciclabili, car sharing, car pooling, taxi bus, etc.);
 - Potenzialità di incremento del trasporto su ferrovia di passeggeri e merci
 - Sviluppo di nuovi veicoli a basse o zero emissioni (automobili elettriche/ibride, treni, bus, metro, biciclette)
 - Sviluppo di biocarburanti di seconda generazione, a filiera corta
 - Sviluppo di nuove tecnologie di comunicazione (telelavoro, teleconferenze, smart applications per i trasporti, GIS, GPS, etc.).
 - Sviluppo di nuove tecnologie per l’efficienza energetica dei veicoli tradizionali (eco-design, eco-driving, materiali più leggeri, etc.)

2. Ostacoli e barriere

- Carenze e ritardi normativi
- Mancanza di risorse finanziarie nazionali e locali per il trasporto pubblico e difficoltà ad attivare e incrementare investimenti privati
- Carenze della pianificazione urbanistica
- Ostacoli culturali, sociali e gap di conoscenza
- Ritardi dell’industria automobilistica e trasportistica in termini di innovazione verso la sostenibilità

3. Politiche, misure, target, per lo sviluppo della mobilità sostenibile

- I 3 pilastri di azione:
 - *Improve* (miglioramento tecnologico dei mezzi di trasporto);
 - *Shift* (diversione modale verso le modalità a minor impatto);
 - *Avoid* (riduzione del numero dei viaggi e dei volumi).
- Un quadro di riferimento nazionale al 2020 e al 2030 in linea con le indicazioni europee.

1) Proposte di **target** per:

- riduzione emissioni di Co2 prodotte dal settore trasporti

-
- riduzione emissioni di inquinanti locali in aree urbane (Pm, Nox, etc.)
 - numero di nuovi veicoli stradali elettrici e ibridi immessi sul mercato
 - percentuale di biocarburanti utilizzata dal trasporto stradale ed aereo
 - percentuale di trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia per trasporti superiori ai 300 km
 - km di nuove infrastrutture di mobilità pubblica nelle città (metro, tram, corsie per bus, piste ciclabili e percorsi pedonali)
 - riduzione del numero di incidenti stradali.

2) Identificazione di politiche e misure, nazionali e locali:

- Selezione, attivazione e reperimento di risorse per il finanziamento di misure di mobilità sostenibile
- Definizione di un quadro aggiornato di riferimento nazionale per una mobilità sostenibile e verifica e rimodulazione degli investimenti già pianificati per infrastrutture di trasporto, a favore di scelte prioritarie a minore impatto ambientale.
- Incentivi per la produzione e l'uso di veicoli a basse o zero emissioni.
- Misure fiscali (es. carbon tax ed Eurovignette) per facilitare il modal shift.
- Supporto al car sharing, bike sharing e car pooling.
- Supporto al mobility management nelle imprese ed amministrazioni pubbliche.
- Incentivi per i biocarburanti di seconda generazione prodotti in Italia.
- Determinazione per legge delle quote modali da trasportare su ferrovia per percorsi oltre 300 km.
- Estensione del road pricing e della congestion charge nei centri urbani
- Indicazione obbligatoria sul titolo di viaggio e sulle etichette delle emissioni di Co2 prodotte per quel bene o servizio.

PROPOSTE:

1- CITY LOGISTIC:

Problematica: congestione del traffico nelle ore di punta in cui si concentrano flussi di lavoratori, studenti e traffico distribuzione merci.

Il traffico commerciale in area urbana è generato da numerose attività economiche: rifornimento di grossisti e dettaglianti del commercio, ritiro e consegna alle industrie manifatturiere; ritiro e consegna alle attività del terziario e di carattere professionale; servizi postali; attività di cantieri edili o di lavori pubblici; traslochi; attività di manutenzione delle reti urbane (es.: reti elettriche, telefoniche, ecc.) e attività artigianali (*Giampaolo Dezi, City logistics: trasporto merci in ambito urbano*).

Obiettivi: separazione delle ore in cui circolano i flussi

Proposta: chiusura al traffico ai veicoli che trasportano le merci nelle ore coincidenti con il traffico di pendolari. Apertura 24/24 h dei centri intermodali di smistamento merci con segmentazione del ricevimento trasporto pesante a seconda della priorità di consegna.

2- ROAD PRICING

Problematica: circolazione in ingresso verso centri storici con viabilità poco agevole.

Obiettivi: riduzione del flusso veicolare

Proposta: fissare obiettivi e tempistiche di riduzione del traffico veicolare chiare e definite.

- Definizione dei centri storici a cui applicare gli obiettivi (es. Atlanti dei Centri Storici, redatti dalla Regione Veneto ai sensi della L.R. 31.05.1980, n. 80)
- Definizione degli obiettivi percentuali di riduzione da raggiungere e delle tempistiche; l'obiettivo minimo deve essere superiore al 30%.
- Individuazione dei parcheggi esterni alla perimetrazione del centro storico
- Realizzazione di piani di gestione che prevedano il coinvolgimento di operatori privati nella promozione del turismo sostenibile; convenzioni tra attività terziarie (ristorazione, wellness, artigianato) situate in centro storico e gestori dei sistemi di mobilità locale

3- BIGLIETTAZIONE UNICA PER DIVERSI SISTEMI DI TRASPORTO

Problematica: necessità di acquistare biglietti diversi per sistemi di trasporto operanti nello stesso territorio ma facenti capo a società diverse, con conseguente scoraggiamento nell'utilizzare trasporto pubblico.

Obiettivi: diminuzione dei costi ed aumento dell'intermodalità

Proposta: realizzazione di tessere "prepagate" con credito che permetta l'accesso a tutti i sistemi di mobilità presenti in territorio comunale (o sovracomunale). Pagamento orario e non a tratta; durante il periodo di tempo per cui è stato pagato

il servizio devono essere accessibili tutti i sistemi di trasporto pubblico: autobus, minicar, bike elettriche, sistemi di bike sharing, tram, ...