

---

## 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 CO<sub>2</sub>, inquinanti locali, congestione, incidenti, etc.  
(esternalità che valgono il 10% del PIL, in media).
- Stato e tendenze a livello italiano:  
Domanda di trasporto, Emissioni CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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'utilizzo 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, ...