



MEDIOPADANA PARKING® nello svolgimento dei propri servizi adempie innovando e aggiornando costantemente i propri comportamenti seguendo rigorosamente le raccomandazioni degli **Stakeholder del Tavolo Mobilità Sostenibile**

“PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI”

Nel giugno 2016, su iniziativa della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è stato istituito un Tavolo Tecnico finalizzato ad avviare una prima discussione sul tema dello sviluppo sostenibile della mobilità, con una particolare focalizzazione sul trasporto stradale. Al tavolo di lavoro, denominato Tavolo per la mobilità sostenibile, hanno partecipato i principali portatori di interesse del settore della mobilità, associazioni ambientaliste e di consumatori, rappresentanti delle Amministrazioni pubbliche centrali e locali, istituzioni di ricerca.

Il Tavolo di Lavoro ha svolto le proprie attività nel secondo semestre del 2016 e ha permesso di analizzare lo stato e i trend evolutivi del settore sotto molteplici aspetti. I contenuti del dibattito sono stati quindi raccolti da RSE all'interno di un documento denominato *“Elementi per un roadmap della mobilità sostenibile – Inquadramento generale e focus sul trasporto stradale”*, diffuso parallelamente alla presente pubblicazione. L'obiettivo principale è stato quello di fornire una rappresentazione sintetica, condivisa tra gli stakeholder, dello stato attuale del sistema dei trasporti in Italia, delle sue possibili evoluzioni e degli strumenti di policy disponibili per intervenire. Tale documento potrà fornire al decisore politico gli elementi necessari per la realizzazione di una vera e propria Roadmap per la mobilità sostenibile, con una particolare attenzione alla mobilità stradale.

Nella fase finale di attività, il Tavolo sulla Mobilità Sostenibile si è posto l'obiettivo di raccogliere, da parte degli operatori del settore, raccomandazioni al Governo e alle Amministrazioni Centrali e Locali sulle leve che possono essere utilizzate per governare l'evoluzione della mobilità in funzione degli obiettivi nazionali.

Tali obiettivi possono essere raggiunti grazie all'adozione di misure che intervengano in maniera sinergica su diversi ambiti. Un approccio particolarmente apprezzato negli ultimi anni è quello che suggerisce di intervenire su tre macro-aree d'azione differenti, in grado di cogliere le molteplici sfaccettature della mobilità sostenibile:

- **AVOIDING**: ridurre le necessità di trasporto e la lunghezza dei percorsi



P.2/2

da effettuare;

- SHIFTING: orientare la mobilità verso modalità di trasporto più efficienti e sostenibili;
- IMPROVING: migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei mezzi di trasporto, intervenendo anche sulla tecnologia dei veicoli.

Raccomandazioni degli Stakeholder del Tavolo Mobilità Sostenibile

Si riporta dunque nel seguito una sintesi delle raccomandazioni raccolte nell'ambito del dibattito che si è sviluppato al Tavolo, partendo da alcune considerazioni di carattere generale e proseguendo con indicazioni relative alle tre macro-aree appena descritte. All'interno di ciascun'area sono state identificate sia delle strategie di indirizzo, sia possibili misure che ne permettano l'implementazione.

RACCOMANDAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nell'ambito del Tavolo sono emerse alcune raccomandazioni che si posizionano al di sopra della classificazione Avoiding-Shifting-Improving appena descritta. Esse rappresentano, di fatto, delle indicazioni relative al ruolo del Policy Maker e al suo approccio alla complessa tematica della mobilità sostenibile.

Pianificare il futuro

E' fondamentale che il Policy Maker identifichi obiettivi chiari e condivisi sulla mobilità dei prossimi decenni. Le misure di policy adottate avranno una efficacia tanto maggiore quanto più saranno integrate in una visione di medio-lungo periodo, coerente con gli obiettivi prefissati. All'interno di una visione di lungo periodo, il Policy Maker potrà valutare al meglio l'opportunità di adottare anche misure di alto livello per guidare l'evoluzione della mobilità (ad esempio piani di incentivi/disincentivi o piani di graduale dismissione di alcune tecnologie a favore di quelle più innovative). I benefici di una migliore programmazione, prevedibilità e durata delle misure adottate ricadrebbero sia sul settore industriale che su quello della ricerca.

Valutare le policy attraverso strumenti di analisi integrata, che ne considerino i molteplici effetti

La mobilità è un tema complesso, fortemente correlato tanto ad aspetti tecnologici ed economici quanto ad aspetti sanitari, ambientali e sociali. È necessario che il Policy maker valuti l'efficacia dei possibili provvedimenti considerandone gli effetti su molteplici livelli e analizzandone le potenziali ripercussioni in un'ottica complessiva di sistema (decarbonizzazione, qualità dell'aria e impatti economici). Una



P.3/3

corretta valutazione delle policy e l'attenzione a un'efficace integrazione e interazione delle stesse, anche su ambiti diversi, sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi.

Coordinare e omogeneizzare gli interventi

E' necessario migliorare il coordinamento e l'omogeneità delle politiche locali a favore della mobilità sostenibile. Le Istituzioni centrali possono svolgere un ruolo fondamentale per armonizzare, in collaborazione con le Regioni e gli Enti Locali, la regolamentazione locale, ad esempio in materia di politiche di accesso e sosta nei centri urbani per i veicoli a combustibili alternativi e ibridi (accesso a ZTL e corsie preferenziali, sosta gratuita o agevolata, esenzioni da blocchi del traffico, ecc.), anche facendo leva su strumenti esistenti quali i Piani urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), nati per gestire la mobilità di persone e merci secondo principi di sostenibilità ambientale.

Supportare il raggiungimento degli obiettivi tramite la diversificazione delle tecnologie

Le politiche messe in atto devono essere finalizzate al raggiungimento degli obiettivi prestabiliti a livello nazionale ed europeo, attraverso misure di varia natura. A livello tecnologico, il perseguimento di tali obiettivi dovrà avvenire considerando che le soluzioni tecnologiche ottimali potranno essere diversificate a seconda degli ambiti e delle finalità e che sarà fondamentale sfruttare i punti di forza di ciascuna tecnologia, in un'ottica di complementarità e sinergia.

1. AVOIDING

1.1 FAVORIRE LO SMART WORKING E I SERVIZI ON-LINE

- Implementare la banda larga su tutto il territorio nazionale, riducendo gli spostamenti fisici di persone per scambio di informazioni, incontri, ecc.
- Monitorare la tempestiva applicazione dell'Agenda Digitale e dei relativi sistemi di autenticazione e certificazione digitale;
- Stimolare la progressiva introduzione di servizi on-line da parte di tutti gli enti che offrono servizi ai cittadini (Pubbliche Amministrazioni, Poste, Istituti bancari, ...).

1.2 OTTIMIZZARE LA LOGISTICA URBANA

- Ottimizzare le percorrenze della logistica merci e servizi, favorendo il trasporto e le procedure operative più efficienti (trasporto professionalizzato, tecniche di multi-drop con più operazioni di caric scarico eseguite nello stesso ciclo logistico,...).

1.3 PIANIFICARE IL TERRITORIO

- Considerare la mobilità come elemento chiave nella pianificazione del territorio e nello sviluppo urbanistico, favorendo soluzioni che ottimizzino/minimizzino le necessità di spostamento degli abitanti.



P.4/4

2. SHIFTING

2.1 STIMOLARE L'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Migliorare l'offerta di trasporto pubblico in funzione della domanda da servire, sia in termini di servizi, sia in termini di infrastrutture, con particolare attenzione a corsie dedicate e parcheggi di interscambio;
- Favorire l'intermodalità nei servizi di trasporto pubblico, attraverso forme di integrazione vettoriale e tariffaria finalizzate alla riduzione dei tempi di attesa alle fermate/stazioni e all'utilizzo di un unico e vantaggioso titolo di viaggio;
- Aumentare la diffusione delle tecnologie ITS (Intelligent Transport System) per incrementare la competitività del Trasporto Pubblico Locale (rapidità, frequenza, elasticità, informazione agli utenti,...);
- Promuovere tecnologie di route-planning e infomobilità che facilitino l'intermodalità negli spostamenti;
- Adottare politiche di accesso e sosta nei centri urbani che rendano conveniente l'utilizzo del TPL o di forme di mobilità dolce (pedonale, ciclistica, con personal mover);
- Rendere certe le risorse pubbliche del Fondo Nazionale dei Trasporti;
- Inserire la soddisfazione dell'utenza tra i parametri di valutazione nelle gare di affidamento dei servizi di trasporto pubblico;
- Imporre, con approccio progressivo, un "livello minimo di servizio" valido su tutto il territorio nazionale che includa (adeguatamente rapportato al contesto):

o numero minimo di corse

o orario minimo di funzionamento

o servizi di minimi di infomobilità

o caratteristiche minime del parco veicoli adottato.

2.2 PROMUOVERE IL CAR-SHARING

- Assimilare il car-sharing a servizio di pubblica utilità;
- Rendere detraibili le spese annuali in car-sharing per i cittadini;
- Ipotizzare bonus da spendere in servizi di sharing in caso di rottamazione di un veicolo privato;
- Identificare regole precise e comuni a livello nazionale per la concessione dei servizi di sharing;

6

- Prevedere degli stalli di sosta riservati ai veicoli in sharing;
- Fornire vantaggi ai Comuni che si dotano di sistemi di car-sharing;
- Stimolare l'adozione di sistemi di sharing anche in centri urbani di piccole dimensioni;
- Favorire, tramite agevolazioni fiscali, sistemi di car-sharing innovativi, ad esempio sistemi con condivisione condominiale;
- Richiedere a tutti i Comuni la realizzazione di studi di fattibilità sull'eventuale adozione di sistemi di car-sharing.

2.3 PROMUOVERE IL CAR-POOLING

- Implementare tecnologie che facilitino la diffusione del car-pooling, anche intercettando necessità in real-time;
- Permettere ad auto con 4 o più persone a bordo di accedere alle corsie preferenziali o alle zone a traffico limitato;
- Introdurre corsie stradali o autostradali dedicate al car-pooling.

2.4 FAVORIRE LO SHIFT MODALE E L'INTERMODALITA'

NEL TRASPORTO MERCI



P/5/5

- Favorire l'intermodalità nel trasporto merci, con particolare attenzione al trasporto aereo, navale e ferroviario;
- Favorire la creazione di hub intermodali;
- Definire un obiettivo progressivo di riduzione del trasporto merci di lunga percorrenza su gomma;
- Identificare soluzioni tecnico-economiche in grado di rendere conveniente lo shift del trasporto merci di lunga percorrenza da gomma a ferro o acqua. Fare leva su costo e funzionalità di utilizzo delle infrastrutture anche attraverso incentivi diretti (Ferrobonus, Marebonus,...);
- Promuovere soluzioni di condivisione anche per la logistica urbana: sviluppare il "van-sharing", preferibilmente con veicoli alimentati a combustibili alternativi.

2.5 FAVORIRE LA MOBILITA' SU DUE RUOTE

- Agevolare la mobilità ciclistica nei centri urbani, soddisfacendo la richiesta sempre crescente da parte dei cittadini. In particolare:

7

o definire una percentuale minima di viabilità che deve essere dedicata ai velocipedi, progressivamente crescente.

o realizzare strutture di ricovero di velocipedi in prossimità dei centri intermodali, con tariffe gratuite o agevolate per gli abbonati al trasporto pubblico locale.

- Favorire, tramite agevolazioni economiche o funzionali, la logistica urbana basata su velocipedi, sia tradizionali che a pedalata assistita.
- Agevolare l'utilizzo di cicli e motocicli nelle aree urbane in virtù della bassa occupazione di spazio sia in fase di uso che di sosta.

3. IMPROVING

3.1 FAVORIRE L'ELIMINAZIONE DEI VECCHI VEICOLI

- Stabilire incentivi mirati alla rottamazione dei vecchi veicoli, stimolando la loro sostituzione con veicoli a combustibili alternativi o dotati di tecnologia Euro 6.
- Guidare la progressiva dismissione dei veicoli più inquinanti facendo leva anche sull'introduzione di divieti di circolazione (parziali o totali), su ispirazione di quanto già avviene in alcune regioni italiane.

3.2 FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' ELETTRICA PER IL TRASPORTO INDIVIDUALE

- Definire un piano temporale finalizzato alla progressiva introduzione di veicoli elettrici, a partire dalle flotte delle Pubbliche Amministrazioni e dei veicoli asserviti a funzioni di taxi e vehicle-sharing;
- Favorire i Comuni che investono in progetti innovativi per la mobilità elettrica e nella sensibilizzazione dei cittadini;
- Fare leva sulla pianificazione urbana e sulla gestione del traffico e della sosta per incentivare l'adozione di veicoli elettrici (accesso a ZTL e corsie preferenziali, riduzione/esenzione del pagamento dei parcheggi, circolazione libera durante i blocchi del traffico,...);
- Incentivare la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica sia ad accesso pubblico che ad accesso privato, anche per motocicli, quadricicli e NEV, tramite:

o possibilità di cofinanziamento statale;

o imposizione normativa in situazioni di particolare rilevanza

(aree di servizio autostradali, parcheggi di nuova costruzione, ...);

o premialità per strutture turistico-ricettive e grandi poli attrattori



P /6/6

8

(es. ospedali, università, centri commerciali, etc..) che installano sistemi di ricarica;

o facilitazioni tecnico-normative all'installazione e l'esercizio (semplificazione degli iter autorizzativi, possibilità di submetering e scambio bidirezionale con la rete,...);

o premialità per stazioni di ricarica alimentate da impianti rinnovabili in loco;

o possibilità per gli operatori di rispondere alla domanda di ricarica espressa direttamente dai cittadini;

- Agevolare il corretto utilizzo dell'infrastruttura di ricarica, adeguando il Codice della Strada e identificando in maniera univoca ed efficace i veicoli (classificazione universale da riportare sul libretto di circolazione) e le aree di sosta per la ricarica;

- Incentivare e promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici, inclusi motocicli, quadricicli e NEV, tramite, ad esempio:

o incentivo diretto all'acquisto (eventualmente legato al costo della batteria);

o agevolazioni sull'IVA;

o agevolazioni fiscali (superammortamento, detrazioni IRPEF,...);

o riduzione/esenzione dalle tasse di registro e di proprietà.

3.3 FAVORIRE LA CRESCITA DELLA MOBILITA' A GAS (GNC/GPL) PER IL TRASPORTO INDIVIDUALE

- Investire sull'infrastruttura di rifornimento a gas. In particolare:

o fissare dei requisiti minimi di erogazione;

o consentire il rifornimento self-service;

o adeguare le normative di sicurezza;

o ridurre i tempi autorizzativi.

- Favorire gli investimenti sul biometano, in particolare sulla ricerca e sviluppo.

- Favorire la convenienza economica rispetto ai combustibili tradizionali tramite:

o mantenimento della attuale accisa "agevolata" sul gas;

o agevolazioni fiscali sui veicoli.

3.4 STIMOLARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' A IDROGENO PER IL TRASPORTO INDIVIDUALE

- Adeguare la normativa di sicurezza e aggiornare il DM 31-08-2006 sulla progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di

9

idrogeno per autotrazione, in base agli standard internazionali;

- Favorire la ricerca, lo sviluppo e la commercializzazione delle tecnologie per la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili, per lo stoccaggio del gas e per le celle a combustibile, con particolare attenzione alle tecnologie già consolidate sviluppate dalle aziende italiane.

- Incentivare e promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici alimentati a idrogeno con celle a combustibile tramite, ad esempio:

o introduzione dell'idrogeno nei meccanismi incentivanti destinati ai combustibili alternativi;

o agevolazioni sull'IVA;

o agevolazioni fiscali (superammortamento, detrazioni IRPEF,...);

o riduzione/esenzione dalle tasse di registro e di proprietà;

- Incentivare e promuovere la realizzazione dell'infrastruttura di



P/7/7

rifornimento di idrogeno:

- o introdurre un regime fiscale agevolato o un co-finanziamento per la realizzazione dell'infrastruttura;
- o introdurre l'idrogeno tra i beneficiari di eventuali fondi per i combustibili alternativi;
- o favorire l'installazione in situazioni di particolare rilevanza (aree di servizio autostradali lungo i corridoi europei, città con più di 200.000 abitanti, ecc.);
- o prevedere premialità per strutture turistico-ricettive, grandi poli attrattori e stazioni rifornite con idrogeno prodotto da fonti rinnovabili.

3.5 FAVORIRE L'ADOZIONE DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI PER IL TRASPORTO COLLETTIVO

- Incentivare e promuovere l'utilizzo di autobus alimentati a combustibili alternativi;
- Favorire la ricerca e la sperimentazione di nuove tecnologie di trazione per il trasporto collettivo, tra cui ad esempio sistemi di trazione ibrida;
- Identificare (e aggiornare periodicamente) dei limiti minimi di "qualità ambientale" del parco circolante per il trasporto pubblico locale su gomma, da rispettarsi da parte di ciascun operatore. Ad esempio:
 - o 1% di veicoli a zero emissioni a partire dal 01/01/2018;
 - o 10% di veicoli a combustibili alternativi a partire dal 01/01/2018.

10

3.6 FAVORIRE L'ADOZIONE DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI PER IL TRASPORTO MERCI

- Favorire lo sviluppo di una rete di rifornimento di GNL, finalizzata in primo luogo al trasporto pesante e marittimo;
- Favorire la ricerca e la sperimentazione di nuove tecnologie di trazione che soddisfino le necessità del trasporto merci di lunga percorrenza;
- Promuovere la diffusione di veicoli a combustibili alternativi per la logistica urbana. Fare leva, ad esempio, su
 - o autorizzazioni all'accesso alle zone a traffico limitato;
 - o possibilità di utilizzo delle corsie preferenziali;
 - o super-ammortamenti e deducibilità fiscale.
- Promuovere lo sviluppo di sistemi innovativi per la logistica urbana.

3.7 STIMOLARE LA RICERCA NEL CAMPO DELLA GUIDA AUTONOMA E DEI SISTEMI DI SICUREZZA PREDITTIVI

- Incentivare e promuovere l'acquisto di sistemi di sicurezza in linea con le ultime tecnologie e innovazioni, quali i sistemi di sicurezza predittivi all'interno dei veicoli;
- Identificare normativamente delle soluzioni che permettano, mantenendo un elevato livello di sicurezza per i cittadini, la sperimentazione in strada di veicoli a guida assistita o autonoma

ITALIA GESTIONI srl.s.