



**Incontro annuale 2013  
Commissione Europea - Italia  
Matera, 17 ottobre 2013**

**Punto 4b2 OdG:  
Focus su obiettivo tematico n° 4:  
I trasporti locali *multimodali*  
*sostenibili***



## Obiettivo

- L'impatto della crisi economica, per la necessità di comprimere la spesa pubblica, rischia di produrre effetti di ridimensionamento nella rete dei servizi pubblici essenziali.
- Gli orientamenti finora espressi dal governo italiano mettono in primo piano il rafforzamento dei servizi pubblici essenziali, tra i quali merita particolare attenzione il soddisfacimento del diritto alla mobilità.
- **Il rafforzamento dei servizi e, tra questi del trasporto pubblico locale**, è una priorità per la Commissione ai fini di una maggiore coesione economica e sociale

## Linee guida della Commissione

- Le azioni sul trasporto pubblico locale devono:
  - garantire migliori servizi per gli utenti (puntualità, sicurezza, pulizia, ecc),
  - generare una migliore qualità dell'aria,
  - ridurre le emissioni di CO2
- Lo Stato membro dovrà dimostrare come le sue azioni nel campo della mobilità urbana sostenibile contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi del cambiamento climatico
- Le azioni sul trasporto pubblico locale vanno inquadrare nell'ambito di un approccio integrato

## **Il trasporto pubblico locale in Italia: problemi principali**

- Aree con eccesso di offerta ed aree con eccesso di domanda
- Instabilità normativa
- Decrescenti disponibilità finanziarie
- Volatilità delle risorse finanziarie
- Frenata degli investimenti
- Non sufficiente integrazione tra modalità
- Poca pressione dal "mercato" (spesso, l'azienda erogatrice non sente la minaccia di poter perdere il servizio se inefficiente)
- **Bassa produttività e scarse performances industriali**

## **Rilancio della filiera del trasporto pubblico locale in Italia**

- Riprogrammazione della rete e dei servizi:
  - *garantire i servizi ma concentrare dove c'è domanda (no a tagli lineari);*
  - Scegliere il bacino territoriale più appropriato;
  - *Integrazione modale;*
  - *Garantire informazioni al consumatore, all'azienda, all'amministrazione locale (nuove tecnologie)*
- Certezza delle risorse finanziarie
- Rinnovo del materiale rotabile
- Rispettare i principi di concorrenza
- Politica industriale per la filiera



## **Trasporto pubblico urbano: cosa cofinanziare?**

### *Cofinanziamento diretto*

- **Materiale rotabile**
- **Sistemi di trasporto intelligenti**
- **Infrastrutture** (ferrovie, tranvie, reti filobus, metropolitane, parcheggi, piste ciclabili, aree pedonali)
- **Progetti di innovazione** (veicoli di trasporto pubblico a basso consumo di energia e a basso impatto ambientale) – OT 1 o 3

## **Trasporto pubblico locale ed il FESR: un approccio integrato (1)**

*Partendo da un approccio integrato di mobilità urbana multimodale sostenibile, si propone di utilizzare dei criteri di selezione che diano priorità a:*

- creazione di **corsie preferenziali**
- **STI: priorità semaforica, bigliettazione integrata**
- Materiale rotabile a **basso impatto ambientale**
- **Car/bicycle sharing**



## **Trasporto pubblico locale ed il FESR: un approccio integrato (2)**

Altre possibili azioni di accompagnamento per rafforzare l'approccio integrato nei criteri di selezione:

- **Espansione delle zone a traffico limitato;**
- **misure restrittive al traffico privato** quali divieti e restrizioni temporanei finalizzati alla riduzione dell'inquinamento, o istituiti in particolari fasce orarie;
- **Tariffazione della sosta** per calmierare l'ingresso delle auto private nelle aree urbane;
- **Road pricing** che prevede un pedaggio per l'ingresso delle auto private nelle aree urbane

## **Il FESR e gli strumenti di pianificazione locali**

In ambito urbano si chiede che gli **strumenti di pianificazione** siano in linea con le politiche comunitarie e nazionali e coi i programmi operativi:

- **Il Piano Urbano del Traffico** (Nuovo Codice della strada art. 36: obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti); delibera del PUT vigente - aggiornamento ogni due anni
- **Il Piano Urbano della Mobilità** (Legge 340/2000 art. 22: per i Comuni o gli aggregati di Comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti); anno e delibera del PUM vigente - aggiornamento

## Trasporto pubblico locale ed il FESR: azioni possibili sulla premialità?

*All'interno di un programma operativo, potrebbero essere previste forme di premialità per:*

- Quegli enti locali e/o aziende che garantiscono una più **sana gestione economico e finanziaria** (per esempio, rapporto ricavi-costi);
- Quegli enti locali e/ aziende che garantiscono la **qualità del servizio**. *Indicatori di risultato* possibili: maggiore utilizzo dei mezzi pubblici, velocità media del TPL, qualità dell'aria, emissioni di CO<sub>2</sub> o altri indicatori di risultato (vedi la carta dei servizi)

## Il FESR ed il rinnovo del materiale rotabile

- L'azione del FESR dovrebbe essere organica all'istituzione di un **fondo nazionale per il rinnovamento del materiale rotabile**;
- Il cofinanziamento del materiale rotabile *di superficie* deve concentrarsi su veicoli a basso impatto ambientale ed energetico e deve essere accompagnato da una serie di misure complementari (vedi corsie preferenziali, bigliettazione elettronica, ecc)
- In generale, investimenti in materiale rotabile vanno accompagnati da decise azioni per il miglioramento dell'efficienza del settore

## Il FESR ed i sistemi di trasporto intelligente

- L'azione del FESR in Italia nel settore dei trasporti, incluso il trasporto pubblico locale, deve essere fortemente imperniata sui sistemi di trasporto intelligenti, come già scritto nel position paper.
- Nell'ambito dei programmi regionali, occorre che la sezione sul trasporto locale contenga **un capitolo sull'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti per il TPL**, in cui vengano indicati impegni precisi da soddisfare all'interno dei programmi
- Tali azioni vanno accompagnate da una revisione dei piani regionali di infomobilità (istituiti in seguito all'accordo siglato nel maggio 2007 dalla Conferenza Unificata tra il Governo, le Regioni, le Province autonome, l'ANCI, l'UPI e l'UNCCEM)

## **Il FESR ed i sistemi di trasporto intelligente: quadro normativo**

- La cornice europea per la diffusione e l'utilizzo dei STI è la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010
- In Italia la direttiva è stata recepita tramite il decreto legge n. 179 del 18.10.2012, articolo 8, convertito in legge N. 221 il 17 dicembre 2012 e pubblicato in gazzetta il 26 marzo 2013
- In ottemperanza all'articolo 17 della direttiva, l'Italia ha presentato un piano di azione nazionale sui STI. Il trasporto pubblico locale è parte integrante del piano d'azione italiano sui STI