



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Territori e città più accessibili, inclusive e sostenibili: pianificazione, investimenti e riforme per la mobilità di persone e merci

EUROPEAN
MOBILITY
WEEK

16-22 SEPTEMBER 2022

Settimana Europea della Mobilità Sostenibile
«Better Connections»

16-22 settembre 2022

La strategia del Mims



OBIETTIVI STRATEGICI

Contribuire al benessere
delle persone

Ridurre le
disuguaglianze

Sviluppare comunità
sostenibili e resilienti

Aumentare la
competitività

Affrontare la
crisi climatica

I pilastri della strategia per realizzare sistemi di mobilità più efficienti, equi, accessibili e sostenibili



Definire una pianificazione a medio-lungo termine degli interventi per la mobilità sostenibile



Accrescere gli investimenti per infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili



Realizzare sistemi di mobilità più connessi, sostenibili e resilienti



Riformare il settore dei trasporti e migliorare la governance della mobilità

Il quadro concettuale, i macrotrend e gli strumenti finanziari

STRATEGIE

AGENDA 2030 DELL'ONU



GREEN DEAL EUROPEO



PRINCIPI DEL G20
SULLE INFRASTRUTTURE
SOSTENIBILI



PNRR

2021-2026

FONDI STRUTTURALI

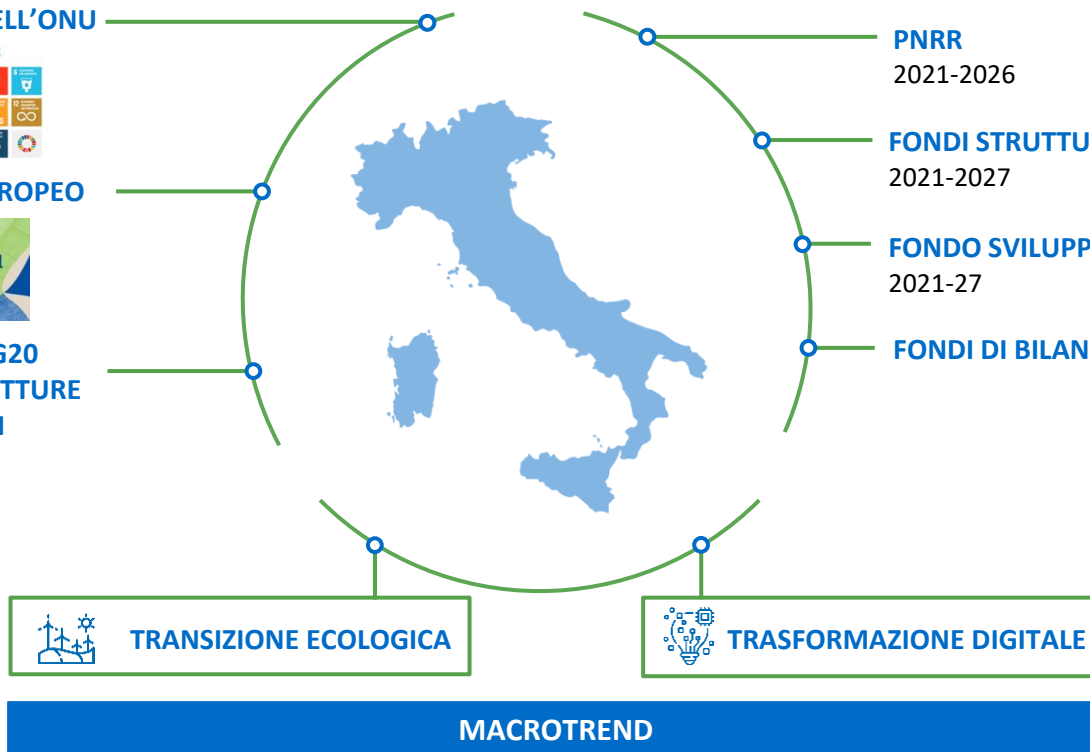
2021-2027

FONDO SVILUPPO E COESIONE

2021-27

FONDI DI BILANCIO ORDINARI

STRUMENTI FINANZIARI



 **TRANSIZIONE ECOLOGICA**

 **TRASFORMAZIONE DIGITALE**

MACROTREND



Definire una pianificazione a medio-lungo termine degli interventi per la mobilità sostenibile

- *Pianificazione a medio-lungo termine evidence-based*
- *Visione integrata per il futuro di infrastrutture e sistemi di mobilità*
- *Piani settoriali*

Una pianificazione a medio-lungo termine *evidence-based*

- **Rapporto “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità”** realizzato dalla Commissione di studio nominata dal Mims per la definizione della nuova strategia per le infrastrutture alla luce della crisi climatica.
- **Rapporto “La decarbonizzazione dei trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy”** elaborato dagli esperti della **Struttura per la transizione energetica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI)** del Mims creata nel 2021 sulle opportunità tecnologiche e le politiche volte alla decarbonizzazione.
- **Rapporto «Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile»** sulla situazione della mobilità locale in Italia. Vengono definiti gli obiettivi strategici da conseguire entro il 2030 e proposte azioni concrete per rendere il sistema di mobilità locale più efficiente sul piano economico, più equo e più sostenibile sul piano sociale e ambientale.



Un quadro d'insieme: l'Allegato «Infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti» al DEF 2022



Descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), anche alla luce del PNRR e del PNC.

Definisce la selezione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese, anche anticipando la strategia di lungo periodo contenuta del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) attualmente in preparazione, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Illustra la visione perseguita dal Governo basata su riforme, investimenti (quasi 300 miliardi di euro) e pianificazioni per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali, logistiche, portuali, aeroportuali, idriche, per la mobilità urbana e ciclistica, e per l'edilizia residenziale pubblica.

Il Piano generale dei trasporti e della logistica e i piani settoriali

	LOGISTICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE					
	SETTORE FERROVIARIO	SETTORE STRADALE	LOGISTICA E PORTUALITÀ	TRASPORTO AEREO	MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE	MOBILITÀ CICLISTICA
PIANI	Documento strategico	Documento strategico	Piano strategico nazionale della portualità e della logistica	Piano nazionale degli aeroporti	Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile	Piano generale della mobilità ciclistica
		Piano nazionale sicurezza stradale 2030	Piano del <i>Cold Ironing</i>		Piani urbani della mobilità sostenibile (locali)	Biciplan (locali)
	Contratto di Programma con RFI	Contratto di Programma con Anas	Programma nazionale della sicurezza marittima			

● Completati ● In elaborazione

Trasporto ferroviario di passeggeri e merci



Mobilità stradale



Sicurezza stradale



Mobilità ciclistica



Verso il PGTL

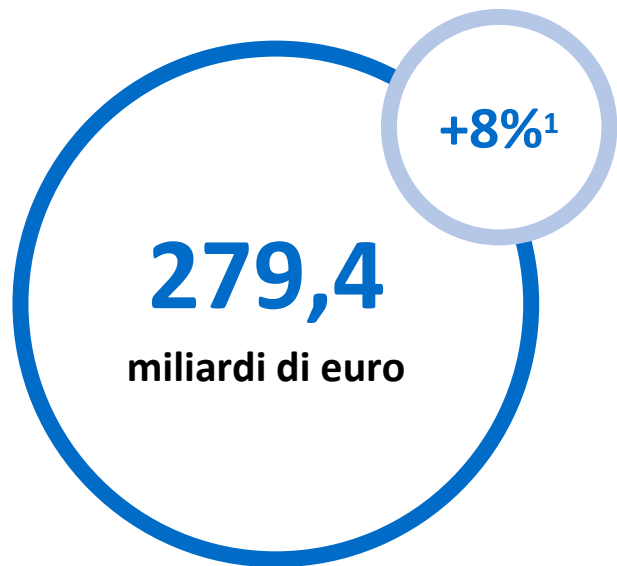




Accrescere gli investimenti per infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili

- *Programmazione degli investimenti sulle infrastrutture per i prossimi dieci anni*
- *Ingenti risorse per la mobilità sostenibile*

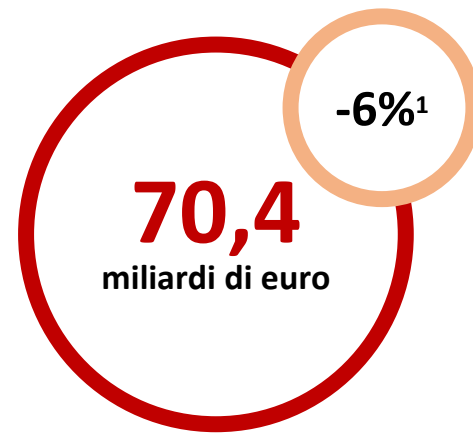
Investimenti programmati sui sistemi di mobilità (2022-2036)



Valore degli investimenti prioritari



Risorse disponibili




Fabbisogno residuo

¹ rispetto ad agosto 2021.

Nota: i valori riportati per gli investimenti del capitolo III dell'allegato infrastrutture al DEF non tengono conto, al momento, degli incrementi dovuti all'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione su cui il Governo è intervenuto anche di recente.

Le risorse aggiuntive messe in campo negli ultimi 18 mesi per le infrastrutture e la mobilità sostenibile

Linee di intervento	PNRR e PC (€mln)	Legge di Bilancio 2022 (€mln)	FSC 2021-27 (€mln)	Totale* (€mln)	Totale risorse per la mobilità sostenibile
Strade	1 980	10 750	2 345	15 075	 94 212 €mln
Ferrovie	36 600	15 900	1 679	54 179	
Trasporto Rapido di Massa	3 600	4 700	353	8 653	
Porti	3 139	34	15	3 188	
Altri investimenti**	9 050	4 059	8	13 117	
Infrastrutture idriche	1 800	440	275	2 515	
Rigenerazione urbana ed edilizia	5 200	255	6	5 461	
Totale* (€mln)	61 369	36 138	4 681	102 188	
			+ 1 645*	103 833*	

* Alle risorse stanziare come **anticipazione della nuova programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027**, vanno aggiunte **ulteriori risorse pari a oltre 1,645 miliardi di euro**, stanziamento approvato dal CIPESS ad agosto 2022 a fronte dell'**aggiornamento dei prezzi per le opere bandiera e locali immediatamente cantierabili** finanziate a valere sul Fondo, tra cui figurano importanti opere ferroviarie e stradali, con l'obiettivo di garantire la tempestiva ed efficace attuazione del programma di interventi.

* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali.

** 2 miliardi di euro della Legge di Bilancio 2022 sono stati assegnati ad un nuovo "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile" che finanzia iniziative per la trasformazione del sistema dei trasporti nel quadro della lotta al cambiamento climatico e della riduzione delle emissioni climateranti. In particolare, gli interventi che potranno attingere alle risorse del Fondo andranno dal rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale, all'acquisto di treni a idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate, alla realizzazione di ciclovie, allo sviluppo del trasporto merci intermodale, etc.



Realizzare sistemi di mobilità più connessi, sostenibili e resilienti

- *Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa nelle città*
- *Investimenti nelle ciclovie e nelle piste ciclabili urbane*
- *Aumento delle connessioni ferroviarie di porti e aeroporti*
- *Riduzione dei tempi di percorrenza nel trasporto ferroviario*
- *Diminuzione delle disuguaglianze territoriali e riduzione delle emissioni*
- *Aumento della resilienza delle infrastrutture ferroviarie alla crisi climatica*

Il PNRR e il PNC per la transizione ecologica e la riduzione delle disuguaglianze territoriali



1. Totale delle risorse attivate di cui 60,6 €mld di diretta competenza Mims e 0,9 €mld a competenza mista con altri Ministeri, di questi 40,525 €mld (PNRR e React EU) e 21,013 €mld (PC e LdB). Dati aggiornati al 31 marzo 2022.

2. Stima effettuata con la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241. Il peso calcolato sui soli fondi PNRR aumenta a 75,5%.

Sistemi di mobilità più **connessi**, sostenibili e resilienti

Cura del ferro per lo *shift* modale



- Sviluppo **A/V e linee regionali (700 km)**, potenziamento e riqualificazione di **6.500 km di rete ferroviaria**
 - Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa nelle aree urbane (**216 km di nuove metro, tranvie, busvie**)
 - **50 nuovi treni ecologici** per trasporto passeggeri e **150 carrozze per intercity** al Sud
 - **1.900 unità di materiale rotabile merci** (locomotive, carri, mezzi intermodali)
 - **55 stazioni ferroviarie** riqualificate nel Sud
 - **50 treni a idrogeno** nel Salento e in Val Camonica
 - Avviata in Veneto e Puglia la **sperimentazione dell'Hyper Transfer**, il sistema di trasporto super veloce a guida vincolata
-



Rinnovo del parco autobus elettrici e a idrogeno

- **3.000 autobus elettrici/idrogeno** nelle aree urbane e **1.500 autobus a metano** per il trasporto extraurbano

Sistemi di mobilità più *connessi*, sostenibili e resilienti



Mobilità dolce

- **1.800 km di ciclovie** urbane e turistiche
-



Trasporto stradale

- **Incentivi all'acquisto di veicoli ecologici** (moto, auto e veicoli commerciali leggeri elettrici)
 - Manutenzione su **2.000 km di strade**
-



Trasporto marittimo

- **Elettificazione delle banchine**
 - **Incentivi alla navigazione verde**
 - **Investimenti per porti più sostenibili**
-

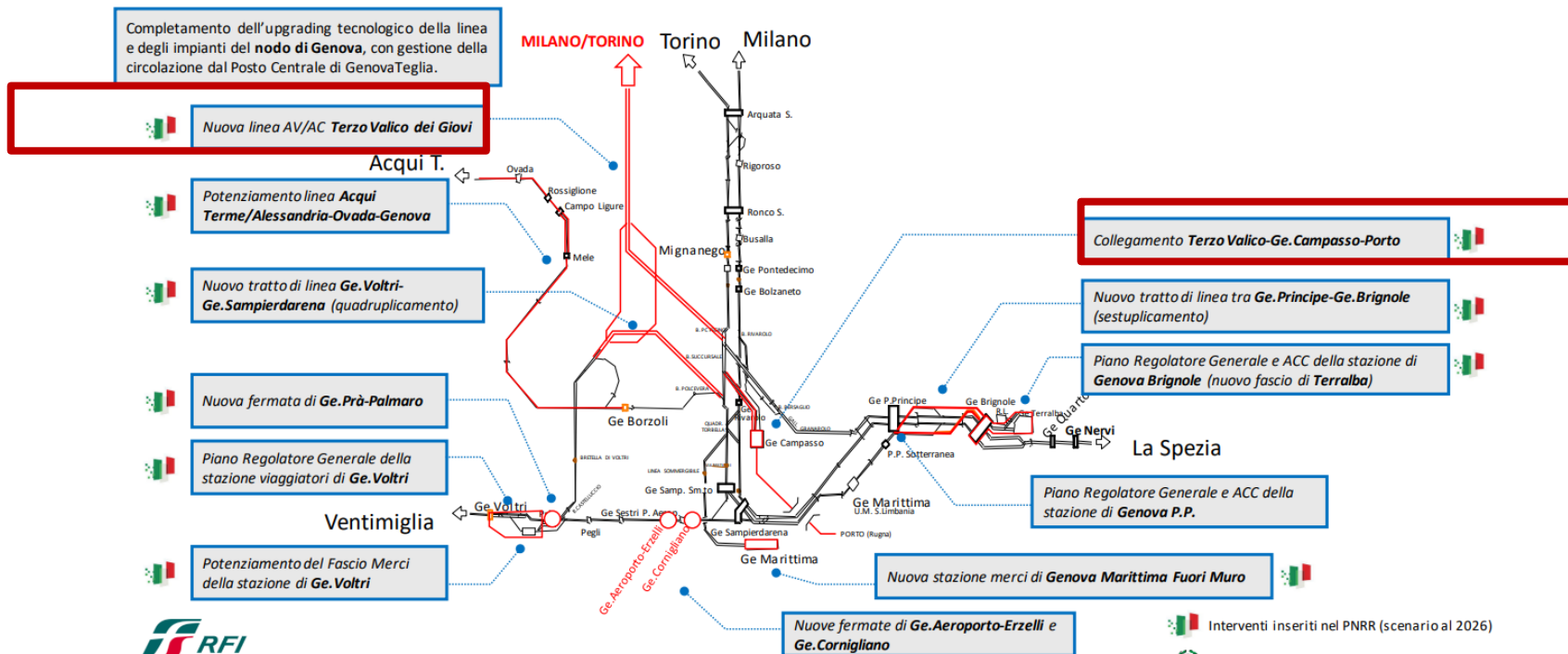


Mobility as a Service (MaaS)

- **Sperimentazione dei servizi di MaaS a Milano, Napoli, Roma, Bari, Firenze e Torino**

Focus: Terzo valico dei Giovi e nodo di Genova

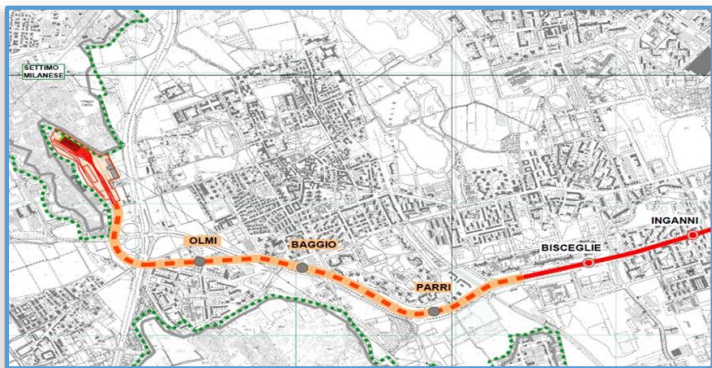
Investimenti sui nodi ferroviari in sinergia tra i collegamenti delle ferrovie locali e regionali e AV



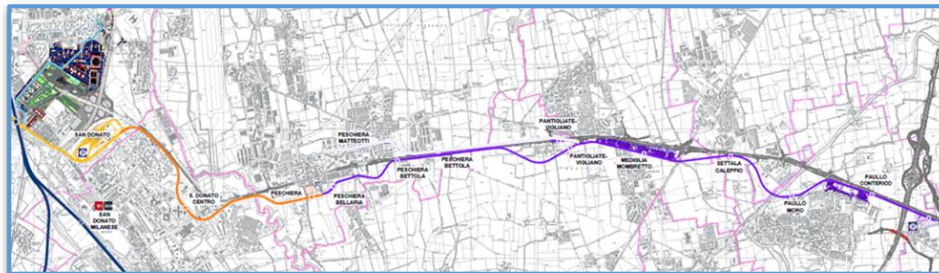
Focus: progetti di TRM finanziati con risorse Mims per Milano

Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa e dei Servizi Ferroviari Metropolitan

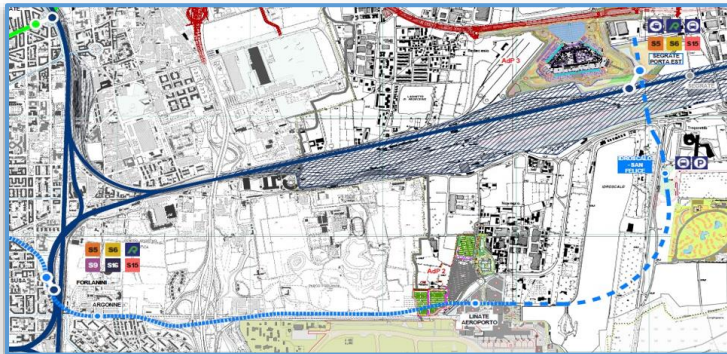
M1 prolungamento quartiere Baggio – Olmi – Valsesia



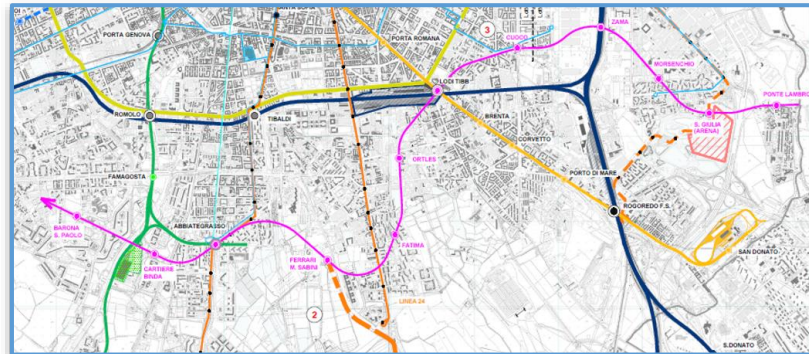
M3 prolungamento San Donato M. – Asta Pauslese, PFTE



M4 prolungamento da aeroporto Linate a Segrate



Nuova linea Metropolitana M6 Ramo Sud, PFTE



Focus: progetti di TRM finanziati con risorse Mims per Napoli

Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa e dei Servizi Ferroviari Metropolitan

Collegamenti tra la stazione AV Afragola e la rete metropolitana Stralcio I



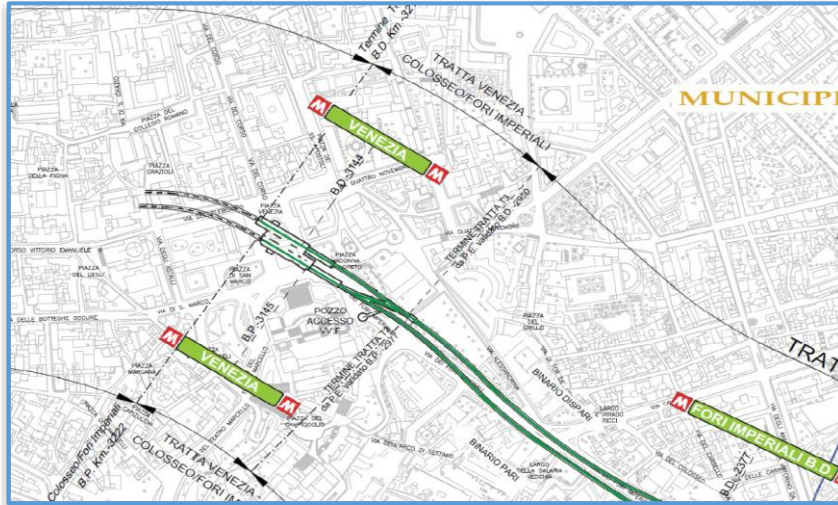
Collegamenti tra la stazione AV Afragola e la rete metropolitana Stralcio II



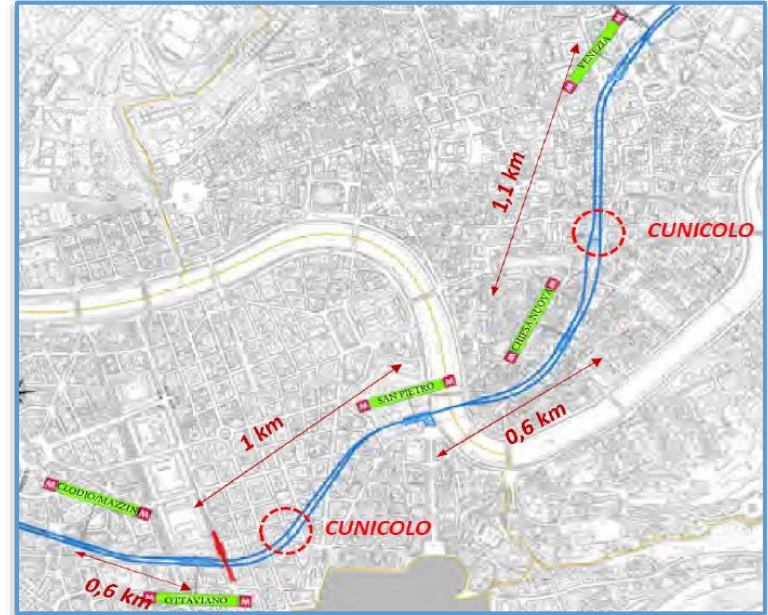
Focus: progetti di TRM finanziati con risorse Mims per Roma

Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa e dei Servizi Ferroviari Metropolitani

Linea Metropolitana C, tratta da stazione Venezia a stazione Fori Imperiali

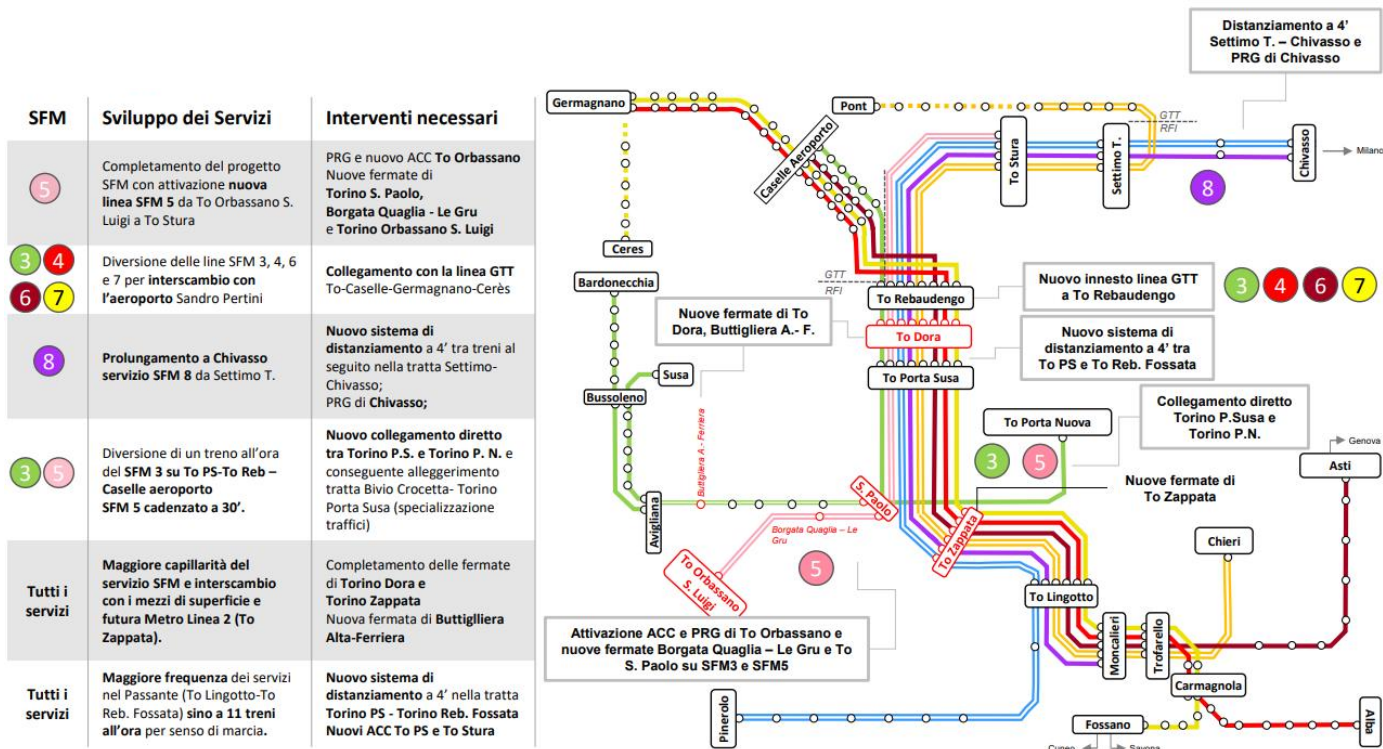


Linea Metropolitana C, tratta T2 - lotto costruttivo



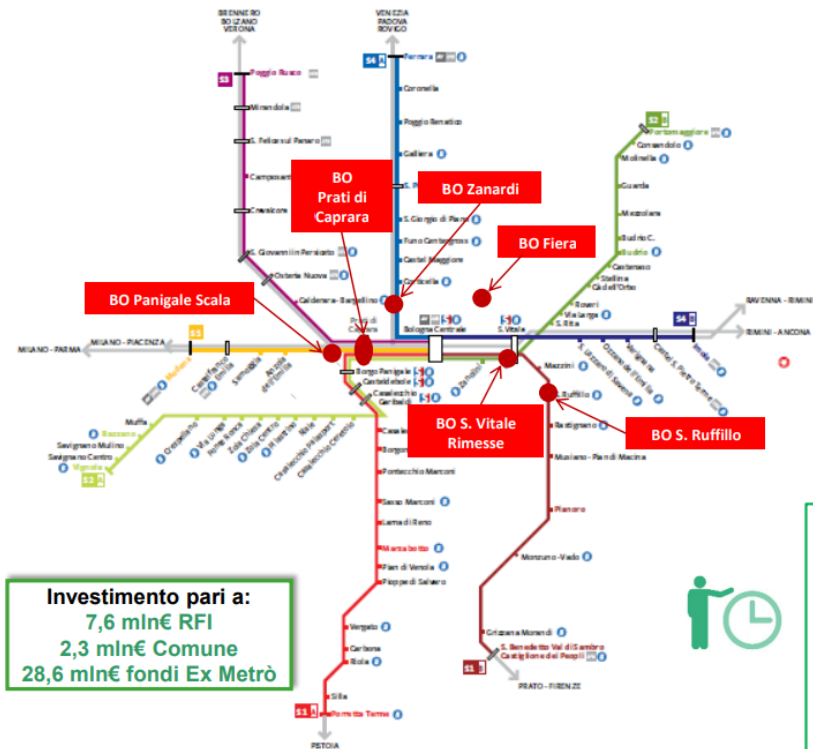
Focus: prospettive della mobilità nel nodo di Torino

Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa e dei Servizi Ferroviari Metropolitani



Focus: prospettive della mobilità nel nodo di Bologna

Potenziamento del Trasporto Rapido di Massa e dei Servizi Ferroviari Metropolitani



Nell'ambito del **Progetto Integrato** per la **Mobilità Bolognese** (PIMBO) sono stati inseriti i seguenti interventi di completamento del SFM bolognese volti a rendere più capillare il servizio in ambito urbano:

- Realizzazione di 2 nuove fermate del sistema SFM (**Bologna Prati di Caprara e Bologna Zanardi**);
- Completamento di 2 fermate esistenti (**Bologna Borgo Panigale Scala e Bologna San Vitale-Rimesse**);
- Adeguamento accessibilità di 2 fermate esistenti (**Bologna San Ruffillo e Bologna Fiere**);
- Interventi per assicurare un'adeguata accessibilità veicolare alla fermata Borgo Panigale Scala.

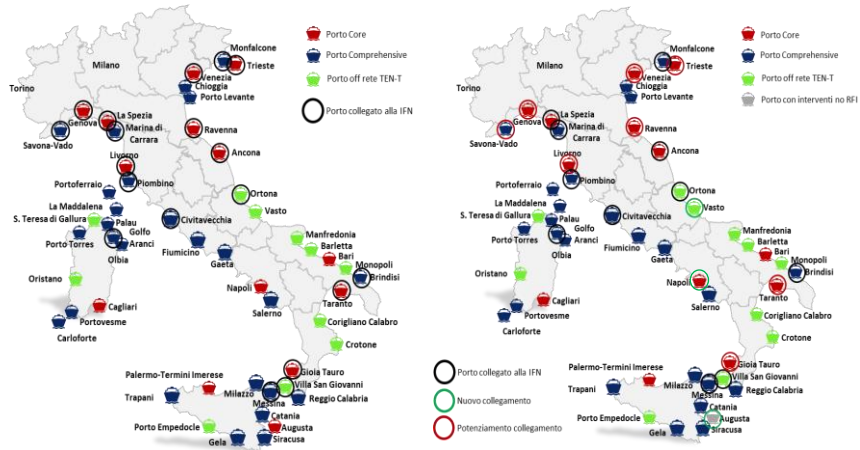
Per metà 2023 si prevedono di avviare le procedure di gara per i progetti relativi a **Bologna San Vitale**, **Bologna Prati di Caprara** e **Bologna Fiere**, stante l'approvazione del progetto definitivo da parte del Comune di Bologna e la definizione dei reciproci impegni sul finanziamento delle opere.

Una volta definiti tali aspetti, si potrà procedere con la definizione del piano di committenza e la programmazione delle attivazioni delle singole fermate.

Sistemi di mobilità più *connessi*, sostenibili e resilienti

Aumento delle connessioni ferroviarie di porti e aeroporti

Collegamenti ferroviari dei porti

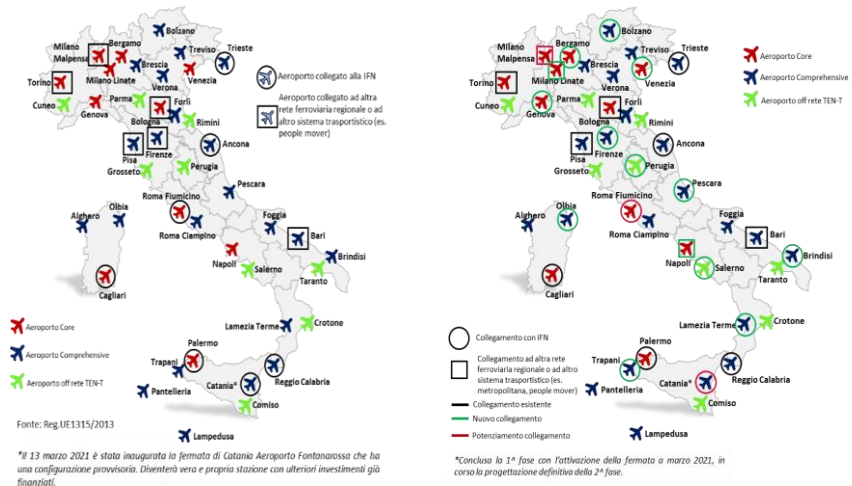


2022

2030

11 nuovi collegamenti e potenziamenti

Collegamenti ferroviari degli aeroporti



2022

2030

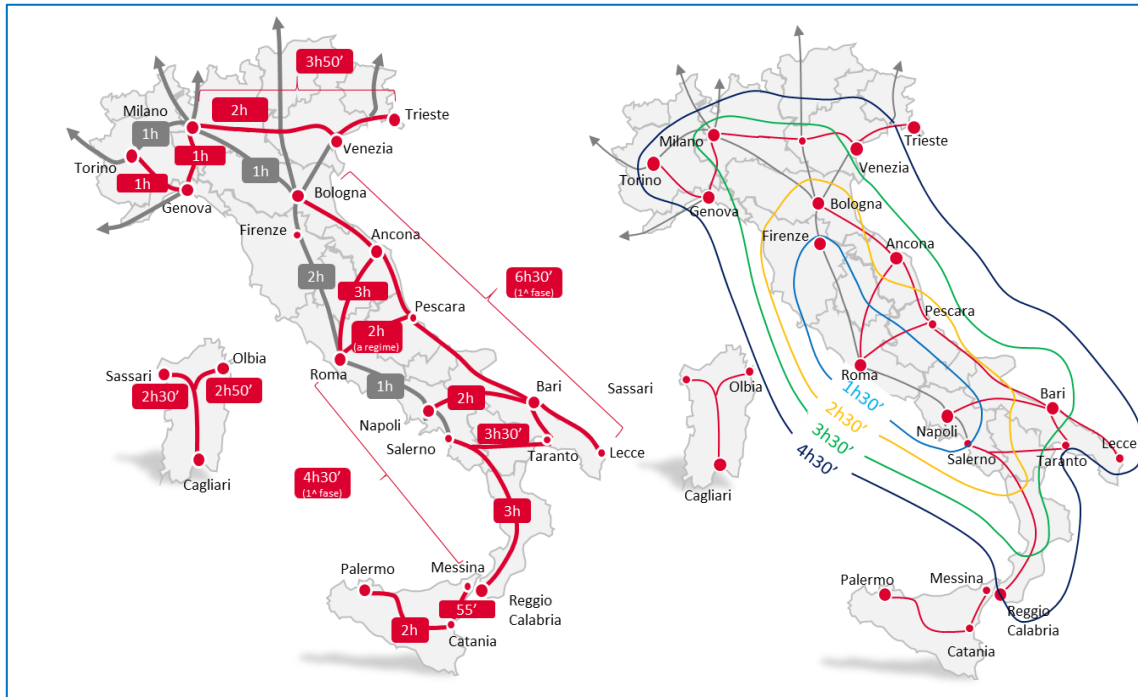
Gli aeroporti collegati aumentano da 13 a 26

Sistemi di mobilità più *connessi*, sostenibili e resilienti

Riduzione dei tempi di percorrenza nel trasporto ferroviario



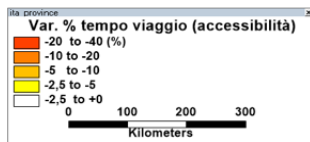
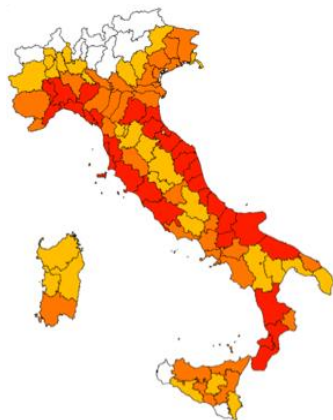
Principali direttrici e collegamenti ferroviari a fine PNRR (2026)



Tempi medi di percorrenza (orizzonte 2031)

Sistemi di mobilità più connessi, **sostenibili** e resilienti

Riduzione del tempo medio di viaggio ferroviario (passeggeri) e accessibilità grazie al PNRR*



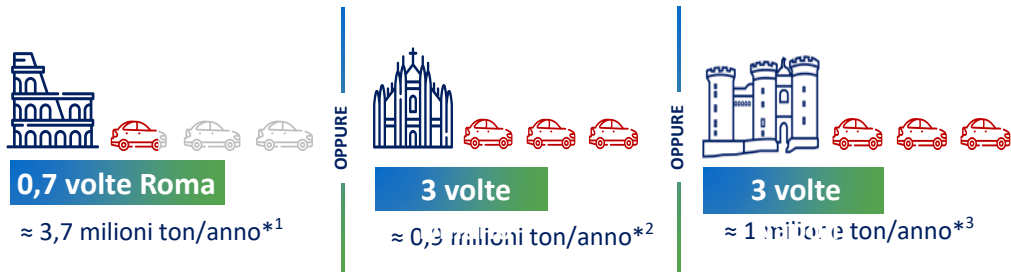
Var. % media tempi di percorrenza su rete ferroviaria AV	
Nord	-22,0%
Centro	-4,5%
Sud	-24,4%

Var. % equità al 2030 (Indice di Gini)	
Accessibilità ferroviaria (passeggeri)	+38%

Riduzione delle emissioni per gli investimenti PNRR sulla rete ferroviaria extraurbana passeggeri e merci

Modalità di trasporto	Riduzione CO _{2eq} 2019-2030
Veicoli Leggeri	- 2,4 milioni ton/anno
Veicoli Pesanti	- 0,4 milioni ton/anno
Totale	-2,8 milioni ton/anno CO₂

Equivalente all'inquinamento annuo di



* Gli impatti sull'equità si riferiscono sia agli investimenti del PNRR che a quelli programmati o in corso di realizzazione sulla rete ferroviaria

Sistemi di mobilità più connessi, **sostenibili** e resilienti

La sostenibilità come criterio cardine delle nuove infrastrutture

- Il Mims pubblica le **nuove linee guida per il Progetto di fattibilità tecnica ed economica delle opere pubbliche (PFTE)** emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) con l'introduzione della Relazione di Sostenibilità delle opere.
- Adottate le **'Linee guida operative per la valutazione delle opere nel settore ferroviario e stradale'**, con le quali vengono definite nuove metodologie di analisi ex-ante delle proposte aggiungendo agli studi di natura trasportistica anche elementi utili per la valutazione della sostenibilità economica, ambientale, sociale e di governance dell'intervento.
- Definito **nuovo modello di scoring (Score per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili – SIMS)** per la valutazione degli investimenti di competenza del Mims.



SIMS

Sistemi di mobilità più connessi, sostenibili e **resilienti**

Gli investimenti per aumentare la resilienza della rete ferroviaria alla crisi climatica

Il rischio climatico per le infrastrutture ferroviarie in Italia:

- dei **17.000 km di rete ferroviaria in esercizio**, il 45% si estende su zone collinari e montane;
- **3.700 km di rete** si trovano in aree soggette a **rischio alluvioni**, **1.900 km** in aree a **rischio frane**;
- tra i pericoli climatici maggiormente impattanti vi sono **tempeste di vento, ondate di calore e freddo, siccità e incendi**.

Gli interventi per la resilienza alla crisi climatica sono entrati per la prima volta nel Contratto di Programma 2022-2025 con RFI:

- **1,5 miliardi di euro di investimenti**;
- **dati, ricerca e simulazione della relazione clima–infrastrutture**: capacità predittiva tramite raccolta dati e studio della relazione tra clima e infrastrutture stradali e ferroviarie;
- **tecnologia, innovazione digitale e conoscenza per la *climate resilience* delle infrastrutture**: reti di monitoraggio pluviometrico e idrometrico, sensori e reti di trasmissione dati in tempo reale;
- **progettazione e adattamento delle infrastrutture** connesse al dissesto idrogeologico e all'innalzamento dei mari.



Riformare il settore dei trasporti e migliorare la governance della mobilità

- *Aumento della sicurezza*
- *Modifiche al Codice della Strada*
- *Più fondi al trasporto pubblico locale*
- *Miglioramento della governance della mobilità locale*
- *Più innovazione*

Aumento della sicurezza: una priorità trasversale

Obiettivi chiave

- Migliorare la **sicurezza** delle varie modalità di trasporto, utilizzando le opportunità offerte dall'**innovazione tecnologica e la transizione digitale** e realizzando tempestivamente i progetti finanziati dal PNRR.
- Migliorare la sicurezza stradale attraverso il **piano strategico di intervento per la riduzione dell'incidentalità e l'intensificazione dei controlli** su imprese di omologazione e revisione e autoscuole.

Alcune azioni del Mims

- **Protocolli per tutelare il personale del trasporto pubblico locale e regionale da aggressioni fisiche e verbali** a bordo dei mezzi pubblici. Istituiti nell'ambito dell'"Osservatorio nazionale per la promozione del trasporto pubblico locale e regionale" tavoli di lavoro per individuare innovazioni tecnologiche e buone pratiche per orientare le politiche per la sicurezza.
- Convenzione per realizzare aree di sosta stradali sicure e protette ("*Safe and Secure Truck Parking Areas*") secondo gli standard europei EU-Parking per tutelare l'incolumità degli autotrasportatori, consentire il riposo e scongiurare furti del carico.
- Definite all'interno di uno schema di Decreto del Mims le **caratteristiche per l'omologazione e l'installazione dei "dispositivi countdown"** per visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei semafori per rafforzare la sicurezza stradale, in particolare per le persone più a rischio in coerenza con il Regolamento europeo 305/2011.
- **Nuovo Piano Nazionale Sicurezza Stradale che adotta l'approccio 'Safe System' proposto da Commissione Europea e dall'Agenda ONU 2030** per arrivare all'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2030 e azzerare entro il 2050 il numero delle vittime e dei feriti gravi per incidenti stradali e nuovo Comitato per l'indirizzo e il coordinamento delle attività finalizzate alla sua attuazione e all'aumento della sicurezza stradale

Modifiche al Codice della Strada: sicurezza e mobilità sostenibile

Per migliorare la sicurezza stradale:

- le **biciclette a pedalata assistita che vengono manomesse sono equiparate a ciclomotori**, con il conseguente assoggettamento agli obblighi previsti per questi ultimi e sanzioni specifiche per violazioni;
- i **velocipedi elettrici** (biciclette e monopattini) **sono inseriti nella classificazione dei veicoli** per assicurare un loro inquadramento giuridico più chiaro;
- vengono introdotte **disposizioni sui dispositivi aerodinamici** di cui sono equipaggiati i veicoli adibiti al trasporto per migliorare la sicurezza del conducente e degli utenti della strada.

Per favorire la mobilità delle persone con disabilità, è stato stabilito che le macchine elettriche a loro uso possono circolare nelle piste ciclabili, oltre che nelle aree pedonali.

Per accelerare la transizione ecologica viene:

- **attribuita una qualificazione giuridica alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e alla loro collocazione nelle diverse aree della sede stradale**, a seconda della tipologia di strada;
- **permesso ai titolari di patenti B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 tonnellate** (anziché fino a 3,5 tonnellate).



Più fondi al trasporto pubblico locale

Stabiliti **nuovi criteri per l'utilizzo del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale**, aumentato in occasione della legge di bilancio per il 2022. In particolare:

- **4,9 miliardi di euro ripartiti sulla base dei criteri finora utilizzati** (“costo storico”); per sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, si prevede che l'importo relativo al 2022 venga erogato, anche in considerazione degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, in un'unica soluzione entro il 31 luglio 2022;
- **75 milioni di euro distribuiti secondo criteri innovativi** (costi standard e livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale) che saranno definiti con decreto del Mims, adottato di concerto con il MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata, per migliorare qualità e quantità dei servizi offerti;
- **14,9 milioni di euro dedicati alla sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane.**

(DI n. 115/22 - Decreto Aiuti) **180 milioni di euro per il 2022 per l'erogazione del bonus trasporti** per l'acquisto di abbonamenti annuali o mensili per i mezzi di trasporto pubblico locale, regionale, interregionale e per i servizi di trasporto ferroviario nazionale.



La governance della mobilità locale: più partecipazione «dal basso»

Un approccio partecipato per la programmazione della mobilità sostenibile

Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Istituita per l'elaborazione di proposte, la condivisione della valutazione d'impatto degli interventi del Mims, a partire dal PNRR, e per **favorire il dialogo con le parti sociali, le organizzazioni datoriali e le associazioni ambientaliste** sulle azioni e i progetti di competenza del Mims, tra cui gli interventi relativi alle politiche urbane e alla mobilità locale sostenibile.

Confronto con i Sindaci delle 14 Città Metropolitane

Per la prima volta, organizzati incontri con i Sindaci delle Città Metropolitane per discutere i diversi aspetti delle politiche urbane di competenza del Mims, dalle infrastrutture alla mobilità sostenibile, dall'edilizia pubblica e popolare alla rigenerazione urbana, per **allineare gli investimenti locali alle strategie nazionali**. In elaborazione, anche a valle dei diversi incontri, un **documento strategico per la mobilità di passeggeri e merci nelle città metropolitane**.

Tavolo tecnico sul Mobility Management

Istituito presso il Mims per **migliorare le attività e avviare un lavoro di coordinamento con i mobility manager di area**, figura istituita per favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane programmando gli spostamenti casa-lavoro e promuovendo soluzioni di mobilità sostenibili, diventata operativa a maggio 2021.



La governance della mobilità locale: più poteri all'Osservatorio

Supportare la programmazione e il monitoraggio della mobilità sostenibile attraverso l'uso dei dati

L'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale diventa “**Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile**”, con un **potenziamento delle funzioni dell'Osservatorio per migliorare la programmazione dei servizi di mobilità locale** in linea con gli obiettivi del PNRR e migliorare la sua efficacia **a sostegno dei mobility manager d'area e scolastici**. In particolare, l'Osservatorio avrà il compito principale di:

- **predisporre periodicamente modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici ed ambientali** per la programmazione integrata dei servizi di mobilità, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente;
- **acquisire dati e predisporre modelli di elaborazione digitale per assicurare un'attività uniforme dei mobility manager d'area, aziendali e scolastici**, nonché di definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS);
- **acquisire dati e predisporre modelli utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale**, coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
- **acquisire dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica**.



La governance della mobilità locale: più trasparenza nelle gare

Le novità introdotte dalla Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021

Per rafforzare e dare impulso all'affidamento dei servizi di TPL locale e regionale mediante **procedure di evidenza pubblica**, in coerenza con in PNRR, si prevede che:

- le Regioni a statuto ordinario attestino, mediante apposita comunicazione inviata entro il 31 maggio di ciascun anno all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL l'avvenuta **pubblicazione**, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, **delle informazioni relative ai bandi di gara aggiudicati**; tali previsioni si applicano ai fini della ripartizione delle risorse stanziata a decorrere dall'esercizio finanziario 2023 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;
- Il Mims, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, e l'Autorità di regolazione dei trasporti definiscono le **modalità di controllo**, anche a campione, delle attestazioni, anche definendo mediante appositi accordi i termini e le **modalità di trasmissione reciproca dei dati e delle informazioni** acquisite nello svolgimento dell'attività di controllo;
- **E' previsto in capo al Mims l'esercizio del potere sostitutivo in caso di omessa pubblicazione dei bandi di gara ovvero di mancato affidamento con procedure ad evidenza pubblica dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale** con scadenza entro il 31 dicembre dell'anno di trasmissione dell'attestazione all'Osservatorio nazionale.



Più innovazione: verso il modello Mobility-as-a-service (Maas)

La governance dei nuovi sistemi integrati di MaaS, per una collaborazione virtuosa pubblico-privato



Il Mobility as a Service (MaaS) è un nuovo concetto di mobilità che prevede l'**integrazione di più servizi di trasporto pubblici e privati combinabili tra loro in un unico servizio accessibile digitalmente** attraverso piattaforme di intermediazione che offrono all'utente differenti servizi di mobilità (TPL, taxi, car sharing, bike sharing, moto sharing, e-scooter sharing, trasporto a chiamata, ride hailing, ride sharing, servizi a lunga percorrenza, parcheggi di interscambio, etc.) per rispondere in modo personalizzato alle loro esigenze.



Il trasporto pubblico locale ha anche finalità di equità sociale e le informazioni sulla domanda e l'offerta di mobilità sono essenziali per una corretta analisi della mobilità e programmazione dell'offerta.

Milano, Napoli, Roma, Bari, Firenze e Torino, città capofila nella sperimentazione dei servizi di MaaS, dovranno dunque garantire che la governance dei nuovi servizi integrati di mobilità favorisca una collaborazione virtuosa tra i soggetti pubblici e privati coinvolti (in particolare, tra il soggetto regolatore, i soggetti abilitatori, che gestiscono la piattaforma dove confluiscono tutte le informazioni sull'offerta e la domanda di mobilità, e gli operatori che operano sulla piattaforma e fungono da intermediario tra domanda e offerta di mobilità).

Più innovazione: verso il modello Mobility-as-a-service (Maas)

L'introduzione del Maas e **la maggiore raccolta di informazioni presso gli operatori che gestiscono i vari servizi di mobilità può rappresentare un notevole miglioramento nella pianificazione, programmazione e gestione dei servizi.**

La raccolta di tutte queste informazioni è fondamentale per la creazione di sistemi di mobilità integrati. Tuttavia, per una vera programmazione della mobilità locale e per intercettare la mobilità che attualmente avviene attraverso il mezzo privato, la mobilità intercettata e intercettabile dal Maas e da altre forme di integrazione della mobilità condivisa non è sufficiente in quanto rappresenta solo una parte della mobilità complessiva.

Per **un'analisi completa della mobilità** di una certa area sono cruciali i **dati sulla totalità degli spostamenti, inclusi quelli che avvengono con la mobilità privata.** I Big Data e lo sfruttamento delle informazioni degli smartphone rappresentano un'opportunità unica in tal senso: l'integrazione di tali dati con altre informazioni permetterebbero infatti di identificare i motivi degli spostamenti e le modalità di spostamento, fornendo dati ed evidenze per una migliore **programmazione dei servizi di mobilità locale.**

Inoltre, è importante stabilire regole uniformi per l'accessibilità dei dati pubblici, una standardizzazione delle procedure e delle nomenclature, il controllo qualità dei dati e l'interoperabilità e connettività tra infrastrutture e servizi.





Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili