



**PT – S02**

## **Piani della Mobilità e Mobility Management**

### **Area di Intervento**

A4 - Trasporti  
A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico

### **Categoria di strumenti**

B4 - Trasporti  
B46 – Normativa in materia di trasporti/Pianificazione della mobilità

### **Promotore dell'azione**

Comune di Genova

### **Responsabile dell'attuazione**

Comune di Genova – Direzione Mobilità

### **Descrizione sintetica dell'azione**

La mobilità presenta attualmente due contemporanee necessità: un'ampiezza di vedute proiettate sul futuro, che sappia cogliere le tendenze ed apporre correttivi anche di lungo periodo (approccio strategico), ma anche una tempestività nell'intervenire, in modo da ovviare a situazioni che paralizzano il contesto urbano (approccio tattico). Nel primo caso si tratta di monitorare e agire sullo stato di mobilità generale; nel secondo di intervenire per facilitare il miglior uso possibile della rete.

Tale riflessione è rispecchiata dall'impostazione dell'ordinamento nazionale italiano, il quale istituisce due tipologie differenti di strumenti (tra loro complementari, ma ben distinti circa le finalità) intendendo approcciare alle problematiche della mobilità, rispondendo alle prime due esigenze richiamate. Trattasi del Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano Urbano del Traffico (PUT).

Un'ulteriore famiglia di strumenti viene designata dal legislatore come utile alla gestione della mobilità ed in particolare al monitoraggio ed indirizzo delle abitudini di mobilità dei cittadini: trattasi di azioni riferibili in particolare ad obiettivi di natura ambientale e di sostenibilità dei trasporti urbani che prendono il nome di *mobility management*.

PUM, PUT e politiche del Mobility management (con scansione temporali e diversi) al conseguimento degli obiettivi comuni di ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, ridurre gli inquinamenti acustico ed atmosferico, incrementare il risparmio energetico, ridurre l'uso dell'auto privata e che privilegia le integrazioni tra le varie modalità di trasporto favorendo in particolar modo il trasporto pubblico e i mezzi a minore impatto sotto il profilo ambientale (slow mobility).

Le azioni di mobility management, intese come politiche di orientamento e supporto verso strumenti di mobilità sostenibile sono caratterizzate da iniziative, promozioni, sperimentazioni, atti, finalizzati ad un nuovo approccio culturale ponendo l'accento sulla necessità di sensibilizzazione alle problematiche legate alla presenza nei territori urbani di un forte inquinamento da emissioni veicolari, dai fenomeni di congestione veicolare e dalla mancanza di garanzie di sicurezza fisica e ambientale nelle città.

In particolare vengono elaborati e sviluppati rimedi ad hoc di tipo gestionale volti a migliorare il servizio reso agli abitanti della città e migliorare la qualità della vita (istituzione e coordinamento mobility manager aziendali e scolastici, elaborazione piani spostamento casa-lavoro e casa-scuola, tariffazione agevolata per dipendenti di aziende e studenti, promozione car pooling e soft mobility, messa in sicurezza percorsi casa-scuola e accessi scolastici).

### **Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni**

L'azione di pianificazione, per sua natura, non ottiene direttamente un decremento di CO<sub>2</sub> o di domanda energetica. È possibile tuttavia attribuire ad essa il raggiungimento di risultati non numericamente quantificabili, quali la sensibilizzazione del privato e del pubblico al tema, la creazione di work-team dedicati con lo sviluppo di competenze



e la valorizzazione delle risorse umane, l'incremento della conoscenza del territorio e dei know-how esistenti dal punto di vista sia tecnologico che di governance. Per questo motivo, si è inteso attribuire ad alcune azioni relative alla "Pianificazione territoriale" una riduzione forfait di CO<sub>2</sub> pari allo 0,5% sul totale delle emissioni cittadine, in quanto la programmazione e la sinergia degli interventi costituisce un fattore amplificatore delle singole azioni in previsione.

**Prevedibile svolgimento temporale**

Le attività di Mobility Management sono attività costanti spalmate per tutto l'arco temporale di previsione. Alcune attività possono avere scadenze legate e vincolate ad eventuali finanziamenti ministeriali che dovrebbero essere banditi nel corso del 2015.

**Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori**

Comune di Genova – Direzione Mobilità  
Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali  
Competenze di ricerca universitaria  
AMT  
Municipi interessati  
ASL

**Valutazioni e strategie finanziarie**

Viene valutata la possibilità di accedere tramite bandi a finanziamenti ministeriali / europei o costituire partenariati con stakeholders settoriali

**Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato**

Iter procedurali e carenza di risorse economiche e umane

## Monitoraggio 2017

**Promotore dell'azione**

Comune di Genova

**Responsabile dell'attuazione**

Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti

**Indicazioni per il monitoraggio**

Come indicatore verrà preso in considerazione il numero delle aziende/scuole con mobility manager e la redazione dei rispettivi Piani spostamento Casa – Lavoro / Casa – scuola con aggiornamento biennale  
Eventuali ulteriori parametri sono definiti all'interno degli stessi piani (percentuale d'uso del trasporto pubblico, utilizzo di mezzi a basso impatto, sviluppo della mobilità dolce, ...)

**Stato di avanzamento azione**

Qualitativo: L'azione è **avviata**.

Quantitativo: 20%

*Pianificazione*

Con DM 4/08/2017 sono state emanate le Linee Guida per i Piani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'art 3 comma 7 del DLgs 257 del 16/12/2016. Le linee guida individuano le Città metropolitane come Enti preposti alla redazione del PUMS. E' stato istituito il Gruppo di lavoro tra Città metropolitana e Comune di Genova per la predisposizione del PUMS.

Il CIELI (Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata) cui l'Amministrazione Comunale ha assegnato un incarico per l'affiancamento per la redazione del PUMS ha redatto il quadro strategico preliminare al PUMS, quadro che individua il "mosaico" delle azioni in 6 aree di intervento:

- Trasporto pubblico, con le "linee di forza", linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero;



- L'interconnessione, puntando al concetto di Mobility as a Service, all'interscambio e integrazione delle reti al pagamento integrato
- Circolazione privata, intesa anche come mobilità elettrica e condivisa
- Mobilità dolce, sia ciclabile che pedonale
- Movimento delle merci, sia per quanto riguarda la distribuzione urbana che i traffici portuali
- Cultura della mobilità.

Sono in fase di approvazione le Linee di indirizzo per il PUMS della città metropolitana di Genova che prevedono la costruzione del Piano entro il 2018; quindi il prossimo monitoraggio del SEAP potrà raccogliere in modo significativo quanto emerso in fase di redazione del PUMS.

In seguito all'avvio delle fasi di presentazione del nuovo PUMS in sede Ministeriale, si è ricalcolato nuovamente il peso in termini di riduzione di CO<sub>2</sub> della presente azione, in quanto il nuovo piano si pone livello strategico ed ha quindi un notevole impatto, livello di visione cittadina e di investimenti/finanziamenti.

Partendo infatti dai documenti programmatici che hanno dato origine alle Linee Guida Ministeriali sui PUMS, si individuano importanti target di raggiungimento che fanno riferimento al DPEF del 2016 "Connettere l'Italia". In esso compaiono, rispetto alle medie attuali delle città metropolitane:

+10% soft mobility, ciclabilità e pedonali

+40% Trasporto pubblico locale

+20% percorsi su tram, metro a cittadino (quindi percorsi in modalità "elettrica")

Al fine di identificare obiettivi sostenibili da una municipalità come quella genovese, dove già c'è una buona propensione modale sul spostamenti non motorizzati e collettivi, a scopo cautelativo, si sono imputate le seguenti riduzioni:

- Il 10% della ciclabilità e pedonalità è stato calcolato sul 30% degli spostamenti privati totali (inferiori ai 5 km secondo le medie nazionali, che quindi possono essere più facilmente resi "ciclabili"); nel calcolo si è tenuto conto di non imputare due volte le riduzioni già applicate alle azioni TRA-S07 e TRA-07 che trattano il tema della ciclabilità.
- circa il settore TPL; si è ipotizzato che sul totale del TPL attuale, il 20% si affidasse alla modalità elettrica (cautelativamente, non è stato calcolato l'effetto di un ulteriore shift dal privato al pubblico, come in realtà auspicato dal DPEF, essendo la città già posizionata su livelli buoni in fatto di share modale), attribuendo il -20 ai consumi della BEI riferiti al solo TPL (che, se rinnovabile, ha emissioni zero).

#### *Mobility Management*

7 aziende hanno inviato l'aggiornamento del Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) e l'Amministrazione Comunale ha avviato i lavori per l'aggiornamento del proprio PSCL tramite la preparazione del questionario da somministrare ai dipendenti, attività che dovrebbe essere espletata nei primi mesi del 2018.

L'Amministrazione Comunale ha come di consueto aderito alla European Mobility Week.

Attraverso il progetto DEMO-EC (DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE MOBILITY MANAGEMENT IN EUROPEAN CITIES) è stata attivata la collaborazione con i Mobility Manager presenti sul territorio per il loro coinvolgimento nella redazione delle Linee guida per la stesura di un Piano di Azione Regionale in grado di arricchire la programmazione regionale attraverso la previsione di politiche innovative, di scambi di esperienze e buone pratiche nell'ambito della mobilità sostenibile. A tal fine l'Amministrazione Comunale ha bandito una gara per l'assistenza tecnica, affidata con DD 56 del 28/12/2017 a Fit Consulting.

Il comune di Genova ha partecipato al Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro di cui all'art.5 della Legge 221/2015 e ha così ottenuto, con Decreto Ministeriale n. 282 del 17/10/2017, il finanziamento per il progetto PRINCE (PRemialità e INCentivi per il cambiamento modale) il cui obiettivo generale è la definizione ed implementazione di politiche integrate di incentivo /fidelizzazione / premialità / scontistica legate all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili per gli spostamenti effettuati in ambito urbano per motivi di studio.



Dal calcolo effettuato, la riduzione di anidride carbonica è stimabile in circa 11.397 tonnellate, pari a circa lo 0,5% del totale del BEI 2005

Premettendo che un maggiore dettaglio delle azioni che verranno intraprese consentirà nel prossimo monitoraggio un calcolo più attendibile degli effettivi vantaggi ambientali, si possono di seguito riassumere i nuovi obiettivi specifici della presente azione:

Risparmio energetico (MWh): 21516 (derivanti dal solo shift su pedonalità e ciclabilità, in quanto i futuri spostamenti elettrificati -attualmente pari a 22.254 MWh termici- riducono l'inquinante aereo ma non limitano i consumi di MWh, che saranno quindi elettrici)

Riduzione emissioni (tCO<sub>2</sub>): 6557 (TPL elettrico) + 4840 (soft mobility, spostamenti non motorizzati) = 11397 tCO<sub>2</sub>

**Tali ipotesi di riduzione non concorrono cautelativamente all'obiettivo complessivo del Comune al 2020.**

#### **Monitoraggio ambientale**

Risparmio energetico al 2017(MWh): 0 MWh

Produzione da Fonti Rinnovabili al 2017(MWh): 0 MWh

Riduzione emissioni al 2017 (tCO<sub>2</sub>): 1362 tCO<sub>2</sub>

#### **Staff**

1 (Mobility Management)

3 (Attività di pianificazione)

#### **Costi**

-

#### **Barriere o ostacoli incontrati**

Carenza risorse dedicate sia economiche che umane

Costanti cambi organizzativi all'interno dell'Amministrazione

Scarsa sensibilità dei cittadini e delle aziende alle tematiche e agli interventi proposti