

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2748

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GRIPPA, BARBUTO, NESCI, PARENTELA, PENNA, SERRITELLA, TERMINI, VILLANI

Disposizioni per lo sviluppo di un modello nazionale di mobilità dinamica

Presentata il 27 ottobre 2020

ONOREVOLI COLLEGHI! – I sistemi di trasporto vivono da anni una condizione di scarsa efficienza, dovuta solo in parte a carenze di carattere finanziario. La causa principale è, invece, la mancanza di una visione sistemica del fenomeno della mobilità e delle reali necessità dei suoi fruitori. Linee stradali, ferroviarie e marittime, impianti aeroportuali, mobilità urbana ed extraurbana sono stati gestiti come se fossero ecosistemi indipendenti, spogliando i servizi erogati dagli enti della loro ragion d'essere, ossia soddisfare le necessità dell'utenza.

Per riconsegnare alle città italiane adeguati servizi di trasporto occorre, dunque, ripartire dalla ridefinizione dei bisogni delle persone, a cominciare dal fondamentale presupposto secondo il quale gli individui devono essere facilitati negli spostamenti

che desiderano fare e non in quelli che il gestore del sistema decide. Un assunto che può trovare applicazione solo in un contesto di mobilità completamente rinnovato nella sua concezione e nel tanto acclamato principio di sostenibilità. Un principio che è alla base di un sistema di trasporto ideale, di persone e di merci, che, pur soddisfacendo le esigenze di spostamento o di movimentazione, non genera effetti ambientali e sanitari negativi, concorrendo a garantire una buona qualità della vita. Un sistema capace di soddisfare il bisogno della collettività di muoversi liberamente, di accedere, comunicare, commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali.

A livello di Unione europea, nella comunicazione COM(2016) 501 *final* della Commissione al Parlamento europeo sulla

« Strategia europea per una mobilità a basse emissioni », del 20 luglio 2016, si afferma che « I trasporti rappresentano in Europa quasi un quarto delle emissioni di gas a effetto serra e la prima causa di inquinamento atmosferico nei centri urbani ». Occorre, dunque, guardare senza indugi a modelli di trasporto che abbattano le emissioni degli agenti inquinanti atmosferici dannosi per la salute, sia migliorando le tecnologie che diminuendo il numero dei mezzi in circolazione.

In tal senso, è rilevante sottolineare che con il decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, l'Italia ha dato attuazione alla direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che prevede obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di contestuale riduzione dei costi sanitari derivanti dall'inquinamento atmosferico, da raggiungere entro il 2030, anche attraverso il coordinamento di azioni tra l'amministrazione statale e quelle locali.

Il Governo assume, dunque, un ruolo decisivo nell'affermare concretamente l'identità « verde » del nostro Paese e nel garantire ai cittadini una migliore qualità della vita. Un ruolo che, nell'ambito dei trasporti, deve tenere conto di due premesse fondamentali:

1) la gestione dei servizi di mobilità è trasversale a qualsiasi progetto si voglia attuare, di riqualificazione o di nuova realizzazione, in ambito turistico, industriale, terziario o residenziale;

2) i sistemi di mobilità devono essere progettati e sviluppati affinché siano accessibili, economici, puliti ed efficaci, generando un riequilibrio tra istanze sociali, sviluppo economico e tutela dell'ambiente.

Dunque, è necessario considerare i trasporti come un sottosistema correlato dinamicamente con gli altri principali sottosistemi del territorio: sanità, industria, scuola, turismo e commercio.

In tale contesto, si è portati a immaginare scenari che prevedano l'interconnessione tra modalità differenti di trasporto (treno e bicicletta, automobile e autobus, autobus e bicicletta eccetera), la massima

condivisione dei mezzi (*car-sharing*, *bike-sharing*, *car-pooling* eccetera), la limitazione e la razionalizzazione del sistema di mobilità privata, la massima attenzione alle utenze deboli (pedoni e ciclisti), nonché il potenziamento del trasporto pubblico urbano su rotaia (ove possibile).

Destinatari di questo incentivo a sviluppare progetti di mobilità coerenti con tale visione dinamica e sistemica sono lo Stato, le regioni e i comuni, che potranno disporre un sistema in grado di migliorare l'utilizzo di strumenti condivisi dedicati, nell'ottica di una sempre maggior organicità e sistemicità degli interventi.

La scelta di adottare nuovi strumenti di accesso alla mobilità risponde al bisogno di attivare, almeno in una prima fase, modelli omogenei di mobilità, al fine di realizzare concretamente una visione che ponga in relazione le esigenze dei cittadini e i centri attrattori, attraverso lo sviluppo di un sistema di governo, di gestione e di controllo della mobilità. Un sistema che sappia affrontare i livelli di complessità del fenomeno, consentendo il collegamento certo, facile e veloce dei centri abitati con le rispettive periferie, con i centri urbani limitrofi, con i servizi dislocati nel territorio e con tutti i potenziali centri di attrazione, attraverso lo stimolo all'integrazione, al potenziamento e all'evoluzione tecnologica dei comparti di mobilità ferroviaria, pubblica (urbana ed extraurbana) e dolce (ciclistica e pedonale).

Una visione che sposta dal centro della scena l'automobile (che non viene bandita, ma « depotenziata »), ponendovi, invece, forme di mobilità alternativa fortemente orientate al conseguimento dell'auspicato miglioramento della qualità della vita nel territorio. Un cambiamento che non deve intimorire, perché è pensato al fine di modificare le abitudini delle persone senza sacrificare la comodità e la fruibilità degli spostamenti di cui, anzi, si intende aumentare la portata, orientandosi finalmente a servire adeguatamente anche le esigenze di movimento di persone non munite di mezzi propri (ragazzi, anziani, disabili e indigenti).

La realizzazione di questa visione è sostenuta dalle alternative, efficienti ed economiche, che un sistema ben concepito, fondato sull'interconnessione dei diversi mezzi, dovrà garantire ai cittadini, permettendo a chi oggi effettua spostamenti esclusivi con il mezzo privato (per costrizione o per abitudine) di continuare a muoversi, con il medesimo agio e con maggior economicità, utilizzando mezzi collettivi.

Queste alternative sono realizzabili attraverso un'integrazione di tutte le forme di mobilità (fino ad oggi viste come universi indipendenti), che prevede cinque principali livelli di intervento:

1) il rafforzamento della rete di trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) mediante treno, autobus, filobus e tram;

2) l'impiego di mezzi privati in condivisione (*sharing mobility*) di qualsiasi natura;

3) lo sviluppo delle infrastrutture e della cultura della mobilità dolce;

4) il sostegno all'introduzione di tecnologie fondate su sistemi di posizionamento sulla superficie terrestre (*Global Positioning System* – GPS);

5) la realizzazione di un sistema informativo in grado di raccogliere, di produrre e di condividere le informazioni utili all'interconnessione dei mezzi, all'analisi dei bisogni dell'utenza e all'informazione al cittadino sull'intero sistema di trasporto locale.

Dunque, è necessaria una ricerca di correlazione tra tecnologie ed efficienza del lavoro svolto per il trasporto di passeggeri e di merci, mediante la quale costruire un sistema ad alta redditività ambientale-economico-finanziaria, capace di fornire:

a) servizi integrati per lo sviluppo contemporaneo del sistema dei trasporti, dell'industria e della distribuzione;

b) servizi di supporto alle decisioni ai vari sottosistemi (sanità, industria, scuola, turismo e commercio).

Una visione che nell'analisi dei costi e dei benefici considera prioritariamente parametri di riferimento non economici, ma sociali e ambientali, per mettere al centro il benessere delle persone, l'importanza del loro tempo e della loro salute, nonché il rispetto per l'ambiente in cui vivono.

Un approccio che propone un'epocale inversione, un modello di riferimento da esportare secondo cui l'ambiente è al centro, l'uomo ne è parte integrante e l'economia ne è il motore.

Una visione che si fonda sul principio della corretta valutazione della domanda di mobilità e determina le linee guida di una nuova offerta di trasporto orientata allo sfruttamento delle migliori tecnologie disponibili, alla diminuzione del numero di veicoli privati in circolazione e del numero di spostamenti non necessari, all'attuazione di processi di trasformazione digitale delle strade italiane, all'incentivazione allo sviluppo di piste ciclabili e di percorsi pedonali nonché del trasporto pubblico locale, anche attraverso la ristrutturazione e il potenziamento del trasporto ferroviario locale.

Un'azione che possa consentire all'Italia di diventare capofila nello sviluppo di un modello europeo di mobilità dinamica, in grado di tendere al miglioramento della qualità della vita e dello stato di salute dell'ambiente e dei cittadini, attraverso:

a) la drastica riduzione degli autoveicoli nei centri urbani;

b) la limitazione degli spazi urbani occupati dalle automobili, da riconsegnare a piste ciclabili, piazze, aree verdi, spazi di incontro e di socializzazione;

c) il sostegno agli investimenti in tecnologie, trasporto pubblico e mobilità dolce.

La presente proposta di legge si compone di sette articoli, di cui di seguito si illustra il contenuto.

L'articolo 1 definisce le finalità della legge. L'articolo 2 reca una serie di definizioni, tra cui quella qualificante di modello nazionale di mobilità dinamica, elemento centrale della proposta di legge, attraverso cui si realizzano la gestione e il controllo

della mobilità dinamica nei centri urbani che adotteranno tale modello. Con l'articolo 3 si definiscono le caratteristiche del modello e della piattaforma digitale attraverso la quale sono gestite le azioni derivanti dall'applicazione del modello stesso. Inoltre, al comma 2 si propone che lo Stato, le regioni e i comuni, nel regolamentare i servizi di mobilità nel territorio, tengano altresì presente l'opportunità di sviluppare nuovi modelli di servizi di mobilità integrandoli e ponendoli in connessione con il modello nazionale di mobilità dinamica. All'articolo 4 sono definite le opportunità garantite dall'applicazione del modello ai

gestori dei servizi e ai destinatari. L'articolo 5 contiene le indicazioni per l'accesso telematico alla piattaforma attraverso la quale usufruire dei servizi fondati sul modello. Con l'articolo 6 si prevedono i tempi di entrata in vigore della legge e l'iter di adozione del modello. L'articolo 7, infine, reca la copertura finanziaria per l'attuazione della legge, con una previsione di spesa pari a 2.500.000 euro. L'importo è basato su un approssimativo calcolo, che tiene conto esclusivamente dei costi indicativi per lo sviluppo della piattaforma digitale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità)

1. La presente legge reca disposizioni per lo sviluppo di un modello nazionale di mobilità dinamica in grado di superare l'offerta tradizionale di mobilità e di promuovere una nuova offerta di mobilità, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità nel territorio nazionale.

2. Le pubbliche amministrazioni possono adottare nel proprio territorio nuove forme di mobilità urbana che consentano il collegamento certo, facile e veloce del centro urbano con le periferie e con i centri urbani limitrofi attraverso l'integrazione, il potenziamento e l'evoluzione tecnologica di una serie di comparti di mobilità.

3. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, valutano e adottano nuove forme di mobilità fondate sul modello nazionale di mobilità dinamica, di cui alla presente legge, per promuovere la realizzazione di sistemi di trasporto innovativi e sostenibili dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

ART. 2.

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge, si intende per:

a) modello nazionale di mobilità dinamica: il modello di mobilità urbana fondato sulle esigenze dell'utenza;

b) *seamless mobility*: la mobilità senza soluzione di continuità, consistente nella possibilità per gli utenti finali di raggiungere la destinazione dei loro spostamenti

passando continuativamente da una modalità di trasporto all'altra;

c) sharing mobility: il sistema di mobilità che permette i trasferimenti di persone per mezzo di veicoli che vengono condivisi attraverso servizi di noleggio che, per la loro erogazione, utilizzano piattaforme digitali;

d) mobilità dolce: il sistema di mobilità fondato su spostamenti pedonali e ciclabili;

e) taxibus: il mezzo pubblico di piccole dimensioni che consente di effettuare spostamenti personalizzati, con origine e destinazione variabili, in base alle richieste degli utenti, gestendo dinamicamente la concatenazione dei percorsi.

ART. 3.

(Funzionamento e adesione al modello nazionale di mobilità dinamica)

1. Il modello nazionale di mobilità dinamica promuove azioni di rafforzamento della rete di trasporto pubblico locale, l'impiego di mezzi privati di qualsiasi natura in condivisione, lo sviluppo di interventi volti a favorire l'incremento della mobilità dolce e l'applicazione della *seamless mobility*, nonché l'introduzione di tecnologie fondate su sistemi di posizionamento sulla superficie terrestre e integra la relativa offerta di servizi su una piattaforma digitale nella rete *internet* per la raccolta, la produzione e la condivisione delle informazioni utili all'interconnessione dei mezzi, al coordinamento dei vettori impegnati nel traffico, all'analisi dei bisogni degli utenti e all'informazione degli stessi utenti.

2. Lo Stato, le regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, nonché tutti i soggetti che offrono servizi di mobilità di persone in ambito urbano, progettano e sviluppano i propri servizi di mobilità valutando l'adesione al modello nazionale di cui al comma 1, allo scopo di diffondere sistemi di trasporto innovativi e sostenibili.

ART. 4.

(Gestori e destinatari)

1. Il modello nazionale di mobilità dinamica consente:

a) ai gestori dei servizi di mobilità di conoscere in ogni momento l'esatta posizione dei mezzi di trasporto e il grado di utilizzo e di affollamento delle linee di trasporto, anche al fine di modificarne la dislocazione e l'offerta in funzione delle esigenze degli utenti;

b) alle regioni, agli enti locali e agli altri soggetti pubblici interessati di migliorare i servizi di mobilità esistenti favorendo l'integrazione e l'evoluzione tecnologica, di sviluppare nuovi sistemi di mobilità urbana sostenibile, anche attraverso il ricorso alla *seamless mobility*, alla *sharing mobility* e ai taxibus;

c) agli utenti di acquistare mediante la rete *internet* biglietti per i mezzi di trasporto e per i parcheggi, di utilizzare un biglietto unico digitale per accedere a tutti i servizi integrati di mobilità, di configurare l'itinerario di trasporto ottimale, di prenotare la salita a richiesta sui mezzi di trasporto, di prendere in carico e di rilasciare veicoli in *sharing mobility*, di conoscere gli orari e i costi di tutti i mezzi di trasporto e di consultare i servizi e le infrastrutture di mobilità disponibili.

Art. 5.

(Accesso alla piattaforma digitale)

1. La piattaforma digitale di cui all'articolo 3, comma 1, della presente legge è fruibile nella rete *internet*, nel rispetto di quanto previsto dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, tramite il punto di accesso telematico attivato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 64-*bis* del medesimo codice.

Art. 6.

(Disposizioni attuative e finali)

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto il Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il modello nazionale di mobilità dinamica e sono definiti gli indirizzi per l'attuazione del medesimo.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

ART. 7.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 2.500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo di cui al comma 140 dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

