

## **STATI GENERALI DELLA MOBILITA' NUOVA**

*A Bologna la seconda edizione della tre-giorni nazionale, per rimettere al centro delle politiche urbane la mobilità di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, e costruire un'alleanza tra economia, città, community e media.*

### **Pedoni, Pedali e Pendolari al centro delle politiche urbane per la Mobilità Nuova**

**Documento elaborato dal Comitato Scientifico: Anna Donati (presidente), Maria Berrini, Lorenzo Bertuccio, Francesco Ferrante, Giovanni Ginocchini, Alessandro Meggiato**

Il 10, 11 e 12 aprile 2015 la **città di Bologna**, con la partecipazione dei Comuni di Milano e Torino e il patrocinio del Ministero dell'Ambiente, ha ospitato la seconda edizione degli "Stati Generali della Mobilità Nuova", organizzati dal **Comune di Bologna e da Rete Mobilità Nuova**, la grande coalizione che coinvolge quasi 200 associazioni unite nel chiedere un nuovo modello di mobilità per il nostro Paese, che metta al centro delle politiche urbane pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico.

Gli Stati Generali della Mobilità Nuova sono stati una **grande occasione di discussione tecnica e politica sulle città e sul futuro della mobilità** e dei trasporti urbani e regionali nel nostro Paese, tra amministratori nazionali e locali, imprese, enti di ricerca, urbanisti, associazioni, organizzazioni di categoria, cittadini. Economia, città, community e media si sono confrontati per tre giorni sulle politiche di sviluppo e sulle opportunità economiche e sociali della mobilità nuova.

A questo si aggiunga un confronto sulla **mobilità per il tempo libero ed il turismo**, che anch'essa vede una forte prevalenza dell'uso dell'auto, creando congestione inquinamento e rumore, proprio nei luoghi ad alta vocazione storica, paesaggistica e naturalistica. Ma anche nel turismo sostenibile si affacciano nuovi desideri e progetti per spostarsi in bicicletta, a piedi lungo i cammini, le *greenways* o sulle ferrovie "dimenticate" delle aree interne del Paese.

**C'è voglia di cambiamento anche in Italia**, sia a causa di una crisi economica che ha ridotto la disponibilità economica delle persone e che induce risparmi anche di mobilità, ma pure per la consapevolezza degli impatti ambientali negativi della "dipendenza dall'automobile", dello stress dovuto al traffico, di congestione ed incidentalità.

**C'è voglia di cambiare comportamenti personali e stili di vita** spostandosi di più a piedi, in bicicletta, sul trasporto pubblico, di condividere servizi di mobilità come il car sharing, anche per vivere in modo collettivo lo spazio urbano. In fondo l'automobile è una forma estesa di "privatizzazione" degli spazi pubblici nelle nostre città, centri storici, quartieri, aree metropolitane.

Cresce la voglia di riprendersi la strada, le relazioni di vicinato, la condivisione di servizi o di semplici chiacchiere, il desiderio di lentezza e di aiuto reciproco, come dimostrano le esperienze inclusive di *Social Street*, nate a Bologna e che si stanno diffondendo in molte strade e quartieri delle città italiane. E comincia ad affacciarsi anche in Italia il concetto di *Living Street*, cioè pensare alla strada non solo come arteria per il traffico motorizzato ma ridisegnata come uno spazio condiviso e di relazione tra i diversi utenti, con i bambini, gli anziani, gli automobilisti, i ciclisti ed i pedoni. Lo dimostrano le prime esperienze realizzate a Terni e Reggio Emilia.

Indagini recenti sulla mobilità di "genere" in Italia, secondo i dati Isfort 2011, illustrano di una migliore tendenza delle donne verso la Mobilità Nuova. Ogni giorno l'auto viene usata dal 60% di donne contro il 72% di uomini, il 16,5% delle donne usa il trasporto pubblico contro il 12,7% degli uomini, le donne che vanno a piedi o in bicicletta sono il 22,9% mentre gli uomini il 14,6%.

Questa voglia di cambiamento incoraggia anche le Amministrazioni a fare di più ed in modo innovativo per la mobilità nuova. Lo dimostra a Milano il successo di Area C, le migliaia di cittadini che utilizzano il *bike* e *car sharing* e l'aumento dell'utilizzo della bicicletta in molte città grandi e piccole, come a Bologna, Mestre e Bolzano, dove in quest'ultima ormai il 29% usa stabilmente la bici. Ne sono una conferma i nuovi 55 km di reti tramviarie realizzate negli ultimi anni in Italia, che hanno un grande successo di utenza, come a Cagliari, Messina, Padova, Bergamo. Le nuove aree pedonali come a Firenze nel centro storico e Napoli sul lungomare, vissuti da pedoni e ciclisti ogni giorno. Ma anche le nuove tecnologie di infomobilità e gestione del traffico come i sistemi di trasporto intelligenti di Torino.

Per proseguire su questa strada servono idee, progetti, innovazioni, incentivi, risorse e norme per sostenere questa voglia di cambiamento, anche perché la realtà dei numeri dell'attuale sistema di trasporti è estremamente squilibrata a favore dell'automobile, e spesso le città sono lasciate sole a fronteggiare i problemi di mobilità dei cittadini/e. Non dimentichiamo che le risorse per il trasporto pubblico locale e regionale, come ci ricorda il Rapporto Pendolaria 2014 di Legambiente, sono passate dai 6.1 miliardi del 2009 ai 4.8 del 2014, mentre cresce il numero dei pendolari e la voglia di spostamenti collettivi, non è stata rifinanziata la legge 211/92 per le reti tranviarie e la legge 366/98 per la mobilità ciclistica.

Ma va anche rammentato che diversi provvedimenti e misure a favore della Mobilità Nuova, richiedono un impegno limitato di risorse finanziarie, ma progetti coraggiosi e strategici, che possono essere messi in campo rapidamente dalle Amministrazioni Locali, Regionali e Nazionali.

### **Alcuni numeri sulla mobilità in Italia.**

L'indice di motorizzazione in Italia è molto alto ma comincia a dare segnali di diminuzione e si attesta nel 2013 a 60,8 automobili ogni 100 abitanti, mentre nel 2012 erano 62,1 ogni 100 abitanti. Nelle principali 50 città italiane questo indice diminuisce in modo più netto: nel 2013 erano 58 le auto circolanti ogni 100 abitanti mentre solo nel 2011 questo indice era pari a 63 auto<sup>1</sup>. Ma ricordiamo che molte città europee hanno indici molto più bassi come Parigi (45 auto/100 abitanti), Barcellona (41), Londra (36) e Berlino (35) e che la media dei paesi europei è 47 auto ogni 100 abitanti.

Per quanto riguarda l'incidentalità stradale nel 2013 vi sono stati 3.385 morti e 257.421 feriti<sup>2</sup>, un dato che continua a calare (-52% di morti rispetto al 2001) ma che rappresenta ancora i numeri di una autentica guerra che ogni giorno si combatte sulle strade. Molti di questi incidenti hanno riguardato pedoni (549 morti e 21.000 feriti), ciclisti (251 morti e 16.800 feriti) e motoveicoli (849 morti e 58.500 feriti).

Anche i livelli dell'inquinamento dell'aria nelle città, pur in calo su diversi parametri, indicano ancora i numeri di un enorme problema in larga parte legato al traffico veicolare: nel 2014 secondo i dati della campagna Mal'Aria su 88 capoluoghi di provincia ben il 37% ha superato i livelli di PM10 in almeno una centralina, tra cui le principali grandi città<sup>3</sup>. Anche nel campo delle emissioni di gas serra i trasporti in Italia pesano per un quarto delle tonnellate totali e nel campo dei consumi energetici quasi per il 30% dei consumi di energia primaria.

In Italia nelle realtà urbane, secondo i dati Istat del censimento 2011<sup>4</sup>, per spostarsi ogni giorno il 15,8% va a piedi ed il 3,3% usa la bicicletta e la restante parte sono spostamenti motorizzati. Tra questi vi è con una forte prevalenza dell'auto (60,8%) un utilizzo modesto del

---

1 Euromobility. Osservatorio Mobilità Sostenibile in Italia. Indagine sulle principali 50 città italiane. Edizione 2014.

2 ACI-ISTAT. Incidenti stradali. Anno 2013. Presentato nel novembre 2014

3 Legambiente. Campagna Mal'aria 2015.

4 Istat. 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni. 2011 Dati relativi agli spostamenti pendolari per motivi di studio e lavoro.

trasporto pubblico (13,4%) a cui vanno aggiunti autobus aziendali e scolastici (2,9%) ed il 3,5% che usa il motoveicolo a due ruote. E' chiaro che nelle grandi città il trasporto pubblico registra una quota maggiore e si attesta nel 2013 nei comuni capoluogo delle città metropolitane al 23,5% degli spostamenti di ogni giorno, mentre quelli che vanno a piedi ed in bici sono il 23% ed il restante 53,5% usa l'auto privata<sup>5</sup>.

Ancora un dato, utile per capire la dinamica urbana sui chilometri percorsi ogni giorno per muoversi in città. Nel 2013 il 23,8% ha percorso fino a 2 km, ben il 21,9 % ha percorso da 3 a 5 km, il 39,9 % ha fatto da 6 a 20 km, il 14,5% ha fatto più di 20 km <sup>6</sup>. A conti fatti, in città circa il 45% non fa più di 5 km chilometri ed un altro 40% non supera i 20 km: questo dovrebbe essere un incentivo serio a spostarsi di più a piedi, in bicicletta, sul trasporto pubblico, sulle reti tramviarie e metropolitane, ma servono percorsi pedonali e ciclabili, reti e servizi adeguati agli spostamenti sostenibili.

Anche nel turismo è elevatissimo il ricorso ai veicoli privati: auto e camper coprono circa il 66% delle scelte di viaggio, l'autovettura da sola soddisfa il 74% degli spostamenti per vacanza della durata di 1-3 notti, secondo i dati Istat<sup>7</sup>. Ma anche in questo campo c'è voglia di mobilità nuova e lo dimostra il successo del turismo sostenibile e del viaggio "slow". Il Parlamento Europeo ha calcolato per il cicloturismo un giro d'affari che si aggira intorno ai 44 miliardi di euro all'anno in Europa e si stima che Bicalia potrebbe generare un fatturato pari a 3,2 miliardi di euro ogni anno<sup>8</sup>.

La mobilità nuova è anche una formidabile occasione di nuova economia ed occupazione duratura: nei servizi innovativi e collettivi di mobilità offerti ai cittadini/e, nelle nuove tecnologie telematiche applicate ai trasporti, per la ricerca, progettazione ed innovazione tecnologica per veicoli e carburanti, nella realizzazione di biciclette, autobus, tram e treni pendolari, nel turismo sostenibile, nella riqualificazione e moderazione del traffico nelle aree urbane, nel ripristino di percorsi, sentieri e ferrovie locali nell'ambito degli interventi contro il dissesto idrogeologico.

## **Temi ed idee da affrontare per dare slancio alla Mobilità Nuova**

---

5 Isfort, Osservatorio Audimob. Città metropolitane, mobilità crisi e cambio modale. Dicembre 2014

6 Isfort. Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani. 2013.

7 Progetto Musa. Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali.

8 Ricerca "Il valore delle due ruote" - The European House Ambrosetti per ANCM

Le proposte per una **mobilità nuova** sono rivolte a tutti i soggetti ad ogni livello istituzionale, alle forze politiche in modo trasversale, ma anche alle imprese pubbliche e private. Non sempre richiedono l'adozione di nuove norme e comunque deve trattarsi di provvedimenti snelli e di semplice attuazione, capaci di essere aggiornati al mutare delle innovazioni, delle nuove idee e della domanda di mobilità. Va coinvolto il mondo della pianificazione e progettazione, che deve contribuire a promuovere ed attuare soluzioni adeguate per la Mobilità Nuova.

In parte si tratta di azioni per una nuova cultura del viaggio, degli spostamenti, della città e della riqualificazione urbana, del buon vivere collettivo e della condivisione di spazi e servizi, anche in ottica Smart Cities. Quindi le idee ed i progetti sono rivolte ai cittadini e cittadine, per riflettere sulle proprie scelte di mobilità, indurre consapevolezza e convenienza per la modifica dei comportamenti: sono i pedoni, i pedali ed i pendolari della Mobilità Nuova. La comunicazione e la partecipazione alle scelte diventano quindi elementi essenziali per il successo della Mobilità Nuova.

Le idee e le soluzioni dovranno tener conto delle scarse risorse pubbliche disponibili, da destinare quindi con molto rigore ed efficienza verso le soluzioni più appropriate, sostenibili e senza monopoli, con regole aperte e trasparenti. E le strategie per la Mobilità Nuova possono trovare maggiore forza da una rigorosa azione di valutazione economica ed ambientale e di misurazione e monitoraggio dei risultati.

Ecco alcuni campi di azione su cui intervenire:

**1) Piano Generale Trasporti e Logistica Sostenibile.** Il PGTL vigente è del 2001 ma in realtà non è stato mai attuato e deve essere aggiornato con obiettivi precisi di riconversione verso la Mobilità Nuova, e che si integri con i diversi Piani e strategie nazionali come il Piano nazionale per la mobilità ciclistica. Un Piano dotato di obiettivi stringenti di riduzione delle emissioni inquinanti, dei gas serra, del rumore, del consumo di suolo e per l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche finanziarie ed ambientali. Un Piano che indichi come priorità la riduzione del traffico superfluo, la sicurezza stradale, accessibilità per tutti e coesione sociale, la tutela della salute. Servono strumenti efficienti per consentire il governo della mobilità di merci e passeggeri, con target di miglioramento precisi e progressivi di mobilità sostenibile mirati alle diverse realtà urbane e territoriali ed alle diverse modalità di trasporto (piedi, bicicletta, TPL, auto condivisa, auto privata, intermodalità), che poi dovranno essere assunti dai Piani di mobilità (PRIT, PUMS, PGTU) come riferimento da declinare nei contesti locali. Va adottata una valutazione condivisa dei costi esterni, capace di orientare le scelte sulla destinazione delle risorse pubbliche e private, nel sistema di incentivi e degli

investimenti in infrastrutture e servizi per la mobilità. Va garantita integrazione tra politiche dei trasporti, politiche urbane e pianificazione urbanistica e territoriale.

**2) Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.** I Piani Urbani per la Mobilità, pur previsti dalla legge 340/2000 non hanno mai trovato un'estesa attuazione per l'assenza di politiche nazionali di incentivo, di obbligo di redazione almeno per le realtà di grande dimensione e complesse, di linee guida di riferimento. Serve l'emanazione di questa cornice di riferimento per le amministrazioni, che tenga conto dei fenomeni di area vasta e delle nuove Città Metropolitane, e che sia coerente con le Linee guida approvate dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea (SUMP). Politiche nazionali che sostengano lo sviluppo dei PUMS, anche considerato che la loro redazione è diventata un requisito essenziale per poter accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento 2014-20 (come i PON Metro ed i POR per la parte Mobilità) a garanzia di investimenti coerenti con il complesso delle politiche di mobilità sostenibili adottate. Anche in Italia quindi i PUMS dovranno adottare chiari obiettivi di sostenibilità, e definire attraverso processi realmente partecipati, soluzioni coerenti di integrazione tra servizi, infrastrutture e pianificazione urbana, sviluppo della Mobilità Nuova e logistica urbana delle merci, di riorganizzazione dei servizi TPL con aggregazioni, fusioni e concorrenza nei servizi, di incentivi ed attenzione ai nodi di scambio per l'intermodalità. Il PUMS deve inoltre svilupparsi sulla base di coerenti valutazioni costi benefici che integrino la dimensione ambientale e - come stabilito dalla VAS - prevedano un sistema di misurazione e monitoraggio della Mobilità Nuova. Le strategie definite dai PUMS possono inoltre trovare forza per l'attuazione attraverso sistemi premianti dei comportamenti virtuosi.

**3) Riforma del Codice della Strada.** E' urgente che dopo il lungo e positivo lavoro con l'approvazione alla Camera dei Deputati della Legge Delega di riforma del Codice della Strada, il testo adesso superi ostacoli e veti e venga approvato anche al Senato. Una riforma che metta al centro gli utenti deboli e la mobilità attiva, la sicurezza stradale, gli interventi di moderazione del traffico, rafforzando gli strumenti di controllo telematico ed in remoto degli abusi sulla strada. Che faciliti un controllo efficace e sistematico dei comportamenti dei veicoli (auto e moto) basato su nuove tecnologie ITS - di accesso nelle aree centrali, della circolazione e per il controllo della sosta abusiva delle auto - il cui governo è un elemento essenziale per promuovere la Mobilità Nuova - per realizzare piste ciclabili, aree pedonali e corsie riservate per velocizzare il Trasporto Pubblico. La nuova normativa deve porre al centro la mobilità urbana, in particolare valorizzando la mobilità alternativa all'automobile, garantendo le necessarie condizioni di sicurezza e di qualità dello spazio alle componenti non motorizzate, ciclisti e pedoni. In questo ambito è fondamentale ridefinire nuovi limiti di velocità in ambito urbano, va riconosciuto a

pieno il ruolo delle Zone 30, va sostenuta l'introduzione de controllo della velocità automatica delle auto con il sistema ISA (Intelligent Speed Adaptation). E vanno introdotte nuove regole efficaci per attuare in ambito urbano le innovazioni come per esempio gli stalli di sosta su strada per il car sharing, o quelli utili per la Logistica Merci Urbana Sostenibile.

- 4) **Sostegno alla Mobilità Ciclistica.** La norma vigente 366/98 ha esigenza di essere rifinanziata in modo stabile e di essere inquadrata in un contesto più vasto di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi, che deve riguardare impegni ad ogni livello locale, regionale e nazionale. Piani Regionali della mobilità ciclistica e Biciplan di ambito comunale, metropolitano e provinciale. Nuove regole di progettazione delle strade, che includano reti cicloviarie. Sostegno, disegno ed attuazione della Rete Nazionale di Percorribilità Ciclistica (RNPC) sulla base del lavoro già in essere della rete di ciclovie Bicalitalia, per muoversi nel tempo libero e per il turismo in bicicletta. Riscrittura delle regole per consentire il doppio senso di marcia ai ciclisti anche di senso opposto a quello di marcia, nelle Zone 30 e nelle Zone a Traffico Limitato. Promozione dell'intermodalità treno/tram/metro più bici, con agevolazioni tariffarie e posteggi custoditi e non, per le biciclette nelle stazioni ferroviarie, delle metropolitane e nelle fermate delle reti tramviarie.
- 5) **Mobility Manager 2.0 e comunicazione per la Mobilità Nuova.** Serve aggiornare il Decreto Ronchi del 1998 per adeguarlo alle nuove esigenze ed esperienze, per una crescita del ruolo professionale del Mobility Manager, con il riconoscimento dei benefici di sostenibilità raggiunti dall'azienda (sia privata che pubblica) e l'adozione di efficaci sistemi di misurazione e *reporting* come presupposto per l'introduzione di premi ed incentivi. Serve una politica nazionale di sostegno a campagne di comunicazione per la mobilità sostenibile ed una "cabina di regia" a livello nazionale in grado di governare le molteplici iniziative e proporre le buone pratiche. Creazione di strumenti innovativi come piattaforme di "learning & management system", per misurare il livello di sostenibilità delle iniziative pianificate, i benefici in termini di emissioni inquinanti e acustiche, la riduzione del traffico. Necessità di allargare la cultura delle politiche di mobilità sostenibile anche al di fuori dell'ambito aziendale, puntando sui giovani, attraverso la formazione scolastica con l'uso delle nuove tecnologie e l'inserimento strutturale del mobility management nelle scuole. La "Digital Green Communication" promuove strumenti e piattaforme innovative capaci di allargare la cultura verso le politiche di mobilità sostenibile (come lo sharing e la ciclabilità), puntando anche sui

giovani e la veloce condivisione mediatica, permettendo di "catturare" i tanti scettici che ancora non sono disponibili a cambiare le proprie scelte ed abitudini.

6) **Trasporto Pubblico, servizi innovativi ed investimenti per le reti tranviarie.**

La Mobilità Nuova impone un radicale ripensamento nell'allocazione delle risorse economiche per i trasporti, privilegiando le opere di mobilità urbana, locale e regionale rispetto alle opere autostradali e all'alta velocità ferroviaria. La priorità deve essere destinata al rifinanziamento della legge 211/ 92 per la realizzazione di reti tranviarie e per il trasporto rapido di massa nelle città. Va incrementato in modo significativo il fondo per l'acquisto dei nuovi autobus, filobus, tram e treni per le metropolitane. Va promossa una maggiore efficienza nella gestione delle risorse, con particolare attenzione all'erogazione dei servizi legati ai trasporti in relazione agli investimenti per le reti urbane, ed anche le Regioni devono essere chiamate a contribuire ai servizi di trasporto collettivo. E' in corso di elaborazione da parte del Governo di un DDL di riforma del settore del trasporto collettivo che dia risorse stabili ai contratti di servizio, produca efficienza della spesa, concorrenza e gare nei servizi, aiuti fiscali agli abbonati del TPL, riconoscimento del fondo Nazionale TPL per le Città Metropolitane. E che dovrebbe anche contenere forme di sostegno all'intermodalità nei nodi di scambio, ai servizi innovativi, agevolazioni per il car e bike sharing, con parcheggi e servizi per la mobilità nuova, per l'attuazione concreta ed integrata delle misure contenute nei PUMS.

7) **Piano Industriale di FS: treni per pendolari, treni + bici, stazioni multimodali.** Il

piano Industriale di FS - sia la parte investimenti (RFI) e sia la parte servizi (Trenitalia) - deve essere riorientato verso obiettivi di Mobilità Nuova, con il potenziamento dei servizi per il trasporto metropolitano e regionale. Investimenti tecnologici e sulla rete dei nodi ferroviari con la realizzazione di stazioni e fermate urbane e metropolitane, potenziamento delle linee di accesso alle città, per l'acquisto di treni per i pendolari, sui nodi di scambio multimodale a ridosso delle stazioni, per favorire l'intermodalità. Incentivi al treno + bici con adeguamento degli accessi alle stazioni, degli spazi di sosta e del materiale rotabile, tariffe integrate ed agevolate per i servizi multimodali sia per spostamenti quotidiani e sia per il tempo libero. Si richiede ad FS una strategia decisa verso la soluzione dei problemi di mobilità urbana e metropolitana, che deve essere richiesta anche dall'Azionista (il Governo) e dalle Regioni, che sottoscrivono i contratti di servizio ferroviario. Analoga politica di investimenti e servizi deve essere adottata dalle ferrovie locali di interesse regionali e date in gestione alle Regioni.

8) **Piano Straordinario Mobilità turistica.** All'Art. 11 della legge 106/2014 sono previste "Norme urgenti in materia di mobilità, accoglienza e guide turistiche" con la



finalità di promuovere un turismo sostenibile capace di coniugare la tutela e la fruizione dei beni storici, la valorizzazione del patrimonio pubblico e lo sviluppo sostenibile delle aree interne e del Sud del Paese. La stessa norma prevede al comma 1 che venga presentato ed adottato un Piano straordinario della Mobilità Turistica da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti d'intesa con il Ministero per i Beni, le attività culturali ed il Turismo, che privilegi la realizzazione di percorsi ciclabili, pedonali, fluviali e ferroviari. Il Piano straordinario doveva essere adottato entro il 31 gennaio 2015 ma ad oggi non è stato presentato e non si conosce lo stato di elaborazione. Se ne sollecita la presentazione, discussione pubblica ed adozione.

9) **Ferrovie turistiche, rete dei cammini, greenways e ciclovie.** Questo insieme di offerta turistica definita ormai mobilità dolce, si caratterizza per essere basata su movimenti prevalentemente non motorizzati, utilizza spesso diverse modalità e promuove il recupero di ferrovie locali complementari a scopo turistico, che spesso sono sospese o lasciate in disuso dalle Ferrovie dello Stato. Dunque il protagonista è il viaggio "slow" nel paesaggio italiano, con la valorizzazione del patrimonio ferroviario, la cultura enogastronomica dei territori, il patrimonio storico e monumentale locale, i piccoli borghi recuperati delle aree interne. Le ferrovie turistiche hanno la necessità di una normativa che ne tuteli i sedimi ed imponga gli interventi di manutenzione ad RFI, di una semplificazione sulle regole di circolazione ferroviaria sempre in condizioni di sicurezza e l'affidamento a soggetti pubblici e privati che intendano promuovere treni turistici. In caso che lo stato della ferrovia sia troppo degradato è possibile anche il recupero dei sedimi con la trasformazione in ciclovie, rete dei cammini e *greenways*, ma anche questi progetti hanno bisogno di alcune regole elementari di tutela e vincolo per divenire realtà concreta.

10) **Innovazioni tecnologiche per Sistemi di Trasporto Intelligente.** App dedicate, infomobilità, prenotazione servizi, pagamenti e bigliettazione elettronica, car sharing e bike sharing, controllo contro abusi e sanzioni con tecnologie telematiche, dati sui flussi dei passeggeri e dei servizi di trasporto pubblico, controllo in tempo reale dei flussi di traffico, gestione delle emergenze: sono solo alcune tra le numerose applicazioni ormai presenti della telematica applicata al campo della mobilità. Ma il futuro ha ampi spazi di sviluppo ora che numerosi cittadini/e sono dotati di uno smartphone connesso in tempo reale. Da una Carta di Mobilità valida per l'acquisto di tutti i servizi, dai sistemi innovativi contro i furti delle biciclette, dalle centrali di mobilità come SuperHub che orienta l'utente tra le diverse opzioni (anche in relazione alle emissioni di CO2), dalla gestione dei varchi telematici, il road pricing e per la gestione della logistica delle merci urbane, sono solo alcuni tra i progetti in corso di attuazione. Altri filoni di ricerca tecnologica si stanno concentrando sulla gestione dei parcheggi e della sosta, con

sistemi elettronici di prenotazione e pagamento destinati all'utente, combinati con sistemi di controllo tecnologici attuati dalle Amministrazioni Locali della sosta su strada e di sanzioni in caso di abusi.

Quello che è rilevante è che l'attuazione del Piano Nazionale per i Sistemi di Trasporto Intelligenti, già adottato nelle sue Linee Guida generali dal Governo Italiano in attuazione della Direttiva Europea, sia orientato verso la Mobilità Nuova.