



European Commission

Directorate General for Energy and Transport
Clean transport and urban transport unit
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B – 1049 Brussels

Milan, 15 March 2008

Dear Sirs,

This document contains an enhanced response on Green Paper on urban mobility Consultation, prepared by the Italian National Association, AIAT¹, and integrated with views and comments of the wider EFAEP (European Federation of Associations of Environmental Professionals) community, of which AIAT is a member.

In the following pages you will find:

- The AIAT&EFAEP members view, provided on English version,
- The view of an Italian consultancy on Mobility, who has decided to spread his own view through Aiat – provided on Italian version only.

By this document we wish to share our views with the European Commission, taking part in the intensive consultation process undertaken following the publication of the Green Paper, in order to prepare an Action Plan that will be presented in autumn 2008.

Kindest regards

On behalf **Associazione Ingegneri per l'Ambiente e il Territorio**
Ing. Anna Trentini
Member Aiat

¹ AIAT, Environmental and Planning Engineers' Association, is an Association of Environmental and Planning Engineer students and graduated of Politecnico of Milan.

The Green Paper on urban mobility

EU Consultation

October 2007 – March 2008

ENGLISHVERSION

pag 2 di 12

Associazione Ingegneri per l'Ambiente e il Territorio

P.za Leonardo da Vinci, 32
20133 Milano - Italy
Fax. +39 02 700 406 502
E-mail: info@ingegneriambientali.it

www.ingegneriambientali.it



Membro dell'European Federation
of Associations
of Environmental Professionals

2.1 - Towards free-flowing towns and cities

1. Should a "labelling" scheme be envisaged to recognize the efforts of pioneering cities to combat congestion and improve living conditions?

A "labelling" scheme could be a profit tool to recognize the efforts of the local administrations engaged in transport and urban mobility issues. Indeed, if thought carefully and well managed, a "labelling" scheme could represent a tool of comparison for the public opinion among different initiatives. Where possible, such a scheme could be linked to / become part of other initiatives; for example some cities are working towards becoming climate neutral which will also address transport issues. At the same time, if not managed in a flexible way, a labelling scheme can produce an overload of bureaucratization, an excessive formalism in the development of politics careful about the environment.

2. What measures could be taken to promote walking and cycling as real alternatives to car?

To promote walking and cycling as real alternatives to car, it could be possible:

- *to make really possible the interoperability on the public local transport system network.*
- *to supply roads with practicable and secure sidewalks,*
- *to supply roads with continue bicycle path network, making them accessible to citizens and tourists,*
- *to supply roads with appropriate road signs,*
- *to consider in an intelligent and equitable way the functions allocation inside the cities (for instance in Milan, a directional centre easily attainable with the public transport, doesn't exist)*
- *to intervene on behalf of people who live away from work, by introducing handout policies oriented to reduce the costs of houses rent.*
- *to implement and to extend the "road pricing", through the introduction of elevated cars entry tolls, following a "congestion charge" logic (cfr. London), and not a "pollution charge" logic. That means to impose a tax on the cars in the city, independent from the vehicle's pollution but tied up, for instance, to the vehicle's dimensions. The objective is to reduce the number of cars in cities, independently to the car's pollution level.*
- *to reduce, at the same time, the public transport tickets cost. making easier bike transport.*
- *to inform citizen of the real benefits and potential risks of walking and cycling, analyzing the health and economical aspects.*

- *to improve and communicate the city pedestrian&wheeler services offer to citizens, for example offering secure and covered (from rain) bike parking*

It should be recognized that other transport modes cannot entirely (at least for the foreseeable future) replace cars and therefore measures to improve the flow in cities should be looked at also. The city of The Hague for example tries to discourage car use by using traffic lights which are not linked and make cars stop every few metres. In reality this does not discourage car use but causes stop / start driving, congestion – with resulting air quality problems - and angry car users. Use of "green waves" in traffic control or roundabouts instead of lights could be encouraged.

3. What could be done to promote a modal shift towards sustainable transport modes in cities?

To promote a modal shift toward sustainable transport modes in cities, it seem to be possible to:

- *Introduce economic disincentives to the car use (e.g. entry toll, parking not for free); For instance, in the case of the city of Milan, many people live in the metropolitan station's proximities, and work in places easy to reach by public transport too, but they daily use their car to move. It would be necessary to find a system that could limit this kind of car use. Disincentives could be a solution, for people who use their own car to go to work, when the distance residence-office is smaller than X km (where X could be 3 or 5 km).In Milan, this initiative could be managed by the Companies' Mobility Managers, concerning, at least, to find the correct policies.*
- *Improve interchange points regarding comfort and information systems, local public transport's networks, (underground subways, surface transporting means , etc) foreseeing integrated subscriptions for interchange parking and facilitated rates for public transport;*
- *Introduce economic incentives to the TPL use, structural / economic incentives to the bike and electric scooter use,*
- *Alert citizens to environmentally sustainable solutions on urban mobility and transport, in a focused way, (e.g. by informing and educating young people in schools);*

What could be the potential role of the EU?

The UE role could be identifiable in the following way:

- *Founding structural works (for example: Amplifications/development of metropolitan network, tramway lines, etc.)*
- *Founding urban communities to introduce innovative solutions for urban mobility.*

- *Introducing directives and norms based on objective parameters, with the aim to define the relationship between cycle path and ordinary mobility or to stimulate TPL companies to use more efficient and less pollutants means of transport*

In a global way, it is opportune that the CE looks out on the way of using funds and enforcing directives.

2.2 Towards greener towns and cities

4. How could the use of clean and energy efficient technologies in urban transport be further increased?

The use of clean and energy efficient technologies in urban transport could be increased through the followings actions:

- *By providing economical incentives for ecological (methane / hybrid / hydrogen) transport means purchase and attributing, in a call for tender phase, an higher score to the transport companies that use clean technologies.*
- *By economically discouraging to high consumption vehicles purchase and encouraging the making iron out of polluting vehicles,*
- *By imposing to the manufacturing houses a structural limit to the vehicles speed.*

5. How could joint green procurement be promoted?

The joint green procurement is a tool to be surely strengthened by the UE: this tool allows the administrations to sustain the initial costs related to the renovations of the car fleets. Aiat group shares the position assumed by the UE, to stimulate the organization of ecological" calls for tender, shared between different public administrations. Aiat group wishes that such measures, implemented through master plans until now, will be extended.

6. Should criteria or guidance be set out for the definition of Green Zones and their restriction measures? What is the best way to ensure their compatibility with free circulation? Is there an issue of cross border enforcement of local rules governing Green Zones?

It's necessary that UE sets out criteria and guidance for the definition of Green Zones and orientations on their restriction. The best way to ensure their compatibility with free

circulation seems to be the establishment of norms and procedures that are applicable in an homogeneous way through boundaries, so that citizens can follow the same rules and an easier education could be possible.

In fact, if it is wished that Green Zones become larger and expand on the whole UE territory, conformed languages have to be introduced to the European citizen under a common dress.

7. How could eco-driving be further promoted?

The eco-driving could be further promoted in the following ways:

- *by a revision of the road code,*
- *by a fiscal imposition increase on the polluting fuels*
- *by educating / sensitizing youngest people*
- *by encouraging car sharing and car pooling*

What could be the potential role of the EU?

The UE could intervene in the following way:

- *by the introduction of Community Directives,*
- *by a funds appropriation to realize information / education initiatives*
- *by guaranteeing the same conditions to access to the information for the different UE Countries*

2.3 Towards smarter urban transport

8. Should better information services for travellers be developed and promoted?

It seem opportune to create and promote better information services for passengers, by stimulating the communication through all the channels, increasing the internet use for free, through web site access, able to furnish the best transport offer, on an assigned path, in a shortly time, making more and more efficient the call centre services . Use of public transport from outside city centres (where typically services are less frequent) can be stimulated by sending an alert to the mobile phone when the chosen bus/tram is approaching the selected stop, allowing for the time needed to cycle/walk to the stop (in a way a "booking service" accessed through the internet; if really sophisticated the driver could receive a message that someone has requested the bus/tram to stop). This will reduce waiting times for passengers on cold, windy and wet days standing at the bus stop.

9. Are further actions needed to ensure standardization of interfaces and interoperability of ITS applications in towns and cities? Which applications should take priority when action is taken?

To ensure standardization of interfaces and interoperability of ITS applications in towns and cities it further interventions should be necessary, with the aim to assure the standardization of the interfaces and the interoperability of the applications ITS toward cities.

10. Regarding ITS, how could the exchange of information and best practices between all involved parties be improved?

Regarding ITS, the exchange of information and best practices between all involved parties should be improved by creating a capillary network of information points, by acceding to internet for free, by picking up informative journals, by organizing fairs and on - line forums for technicians and citizens.

What could be the potential role of the EU?

The UE could increase funds designated to research, defining new partnerships to develop technologies on urban mobility and activating, public discussions, forum and lectures to favourite exchange experiences.

2.4 Towards accessible urban transport

11. How can the quality of collective transport in European towns and cities be increased?

The collective transport quality in European cities can be improved through a high frequency of the service, a reduction of transport times (introduction of preferential lanes, intelligent traffic lights), a higher comfort level of vehicles (conditioned air, spaces reserved for sitting). Also, thought should be given to how collective transport can be made more personal to compete with the door-to-door service and comfort of a car; a combination between private car, taxi (on-order service) and public transport. Explore ways in which taxis can be integrated into a collective transport system, so that these fleets are more efficiently used; whereas at the moment large fleets tend to stand outside central train stations often un-used due to high cost.

12. Should the development of dedicated lanes for collective transport be encouraged?

The development of dedicated lanes for collective transport must be encouraged especially in the urban centres; however as part of a coherent and integrated set of measures. Seeing an empty bus whizz past in a dedicated lane does not in itself encourage people to leave their cars. There is the whole experience of clean, reliable, safe and (reasonably) convenience of collective transport that needs to be addressed.

13. Is there a need to introduce a European Charter on rights and obligations for passengers using collective transport?

It seems not necessary to adopt an European Charter on rights and obligations for passengers using collective transport because it would risk to incur in an excessive bureaucratization and stiffening of the system: costumers rights and duties both of the public transport consumers and managers are already disciplined by specific conventions and different service contracts, according to different cities specificities and different public transport managers abilities.

14. What measures could be undertaken to better integrate passenger and freight transport in research and in urban mobility planning?

To better integrate passenger and freight transport in research and in urban mobility planning it would be useful to introduce specific management instruments that allow to govern in a coordinated way people and freights transport (e.g. development of multi objective decision support systems and tools for delivery area analysis)

15. How can better coordination between urban and interurban transport and land use planning be achieved? What type of organizational structure could be appropriate?

A better coordination between urban and interurban transport and land use planning be achieved through the institution of observatories on public transport quality, that evaluate the service, efficiency and quality, through the improvement of traffic urban plans.

Land use has an important influence on traffic generation. For example, if areas for working and housing are separated, trips between home and place of work are generated. If areas for working and housing are integrated, the number of trips by car or public transport are reduced (a number of studies have proven this axiom, e.g. Buchanan, Traffic in towns, 1960)

What could be the potential role of the EU?

The EU could intervene through the definition of least quality standards for collective transports, through the introduction of sanctions toward cities that don't respect standards, by setting directives and financing research activities.

The EU should develop a policy to encourage cities to reintegrate working and housing areas, for example by an adequate land use planning.

2.5 Towards safe and secure urban transport

16. What further actions should be undertaken to help cities and towns meet their road safety and personal security challenges in urban transport?

To help cities and towns meet their road safety and personal security challenges in urban transport it should be necessary to differentiate lanes, to privilege the public transports and bicycles transit, to embitter sanctions for the safety rules transgressors.

17. How can operators and citizens be better informed on the potential of advanced infrastructure management and vehicle technologies for safety?

Operators and citizens could be better informed on the potential of advanced infrastructure management and vehicle technologies for safety through a better promotion (spot TV, insertions on daily journal / periodic magazines), through education at school for the younger people.

18. Should automatic radar devices adapted to the urban environment be developed and should their use be promoted?

It seem opportune to develop the introduction of automatic radar devices adapted to the urban environment since it can constitute a tool to reduce the risk of impunity and therefore, it induces to the higher rules respect and thereby contribute to road safety..

19. Is video surveillance a good tool for safety and security in urban transport?

The video surveillance seems to be useful if used in an equitable and respectful way of the private liberty. However, the feeling of safety will not increase unless the monitoring is real-time and response in case of emergency is immediate. Otherwise, the only purpose is to possibly help find an aggressor after the deed is done, which is no help to the victim.

What could be the potential role of the EU?

The UE could provide incentives to the use of advanced tools, finance new projects and impose controls.

CREATING A NEW URBAN MOBILITY CULTURE

20. Should all stakeholders work together in developing a new mobility culture in Europe? Based on the model of the European Road Safety Observatory, could a European Observatory on Urban Mobility be a useful initiative to support this cooperation?

A new urban mobility culture, in Europe, is appearing: it must be developed by a collaboration between all the actors evolved. Such collaboration should be an useful opportunity to create an European observatory on the urban mobility, based on the model of the European observatory of the road safety.

THE FINANCIAL RESOURCES

21. How could exist financial instruments such as structural and cohesion funds be better used in a coherent way to support integrated and sustainable urban transport?

The existing financial instruments such as structural and cohesion funds could be used better and in a coherent way by financing functional and modern structural projects (e.g.: in Milan, in the last years, cycle footsteps have been realized without a planned network, so there is, often, no track between them; the surface public transport line is already overtaken, even if it has been build since only few years).

22. How could economic instruments, in particular market-based instruments, support clean and energy efficient urban transport?

The followings economic tools could stimulate a clean urban transport and a low energetic consumption: economic disincentives to cars use (road entry tolls, parking lot payment solo), public transports development and economic incentives to their use (discounts, subscriptions facilitated for employers), structural / economic incentives to bike, scooters and electric vehicles use (public contribution to the purchase, VAT reduction), further fiscal imposition increase on the polluting fuels.

23. How could targeted research activities help more in integrating urban constraints and urban traffic development?

Targeted research activities could help more in integrating urban constraints and urban traffic development by planning activities oriented to the sustainable development and the diffusion of eco-efficient technological and managerial solutions.

24. Should towns and cities be encouraged to use urban charging? Is there a need for a general framework and/or guidance for urban charging? Should the revenues be earmarked to improve collective urban transport? Should external costs be internalized?

The city administrations should be encouraged to use urban charging but, at the same time, such solution must be radical and designed for a drastic reduction of the vehicular traffic inside the cities: moreover, an urban charging should be supported by a suitable improvement of the collective infrastructures. The obtained proceeds should be used to improve the collective transport.

25. What added value could, in the longer term, targeted European support for financing clean and energy efficient urban transport, bring?

A targeted European support for financing clean and energy efficient urban transport could bring a prominent added value, on condition that its effectiveness is assured. A targeted European support should be finalized to make projects and innovative&technological works otherwise unattainable (e.g. Naples subway has been financed by the UE, to a large extent)

What could be the potential role of the EU?

The UE could provide economical resources to create mobility&transports observatories, to support projects and interventions that take into account the community directives, to supervise that the granted contributions are well spent.



The Green Paper on urban mobility

EU Consultation

October 2007 – March 2008

Dossier enti esterni a Aiat

2.1 PER UN TRAFFICO SCORREVOLE NELLE CITTA

1. Sarebbe opportuno introdurre una sorta di "marchio" per attestare lo sforzo delle città pioniere nella lotta alla congestione e nell'impegno per migliorare le condizioni di vita?

Si, il marchio si configurerebbe come un attestazione dell'impegno politico nei confronti delle tematiche ambientali. Vista la specificità di ogni realtà urbana il marchio dovrebbe essere assegnato alle città che raggiungono determinati obiettivi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e congestione del traffico, valutati con metodologie certe e commissioni apposite. Il marchio consentirebbe inoltre all'opinione pubblica di poter valutare sulla base delle valutazioni di esperti indipendenti la situazione della città in cui risiedono e di paragonarla a quella di altre città. Potrebbe infine incentivare le buone pratiche contro il traffico e innescare un circolo virtuoso nello sviluppo di politiche attente all'ambiente.

2. Quali provvedimenti si potrebbero prendere per incoraggiare gli abitanti delle città a spostarsi a piedi e in bicicletta come alternativa all'automobile?

Gli spostamenti a piedi e in bicicletta sono favoriti rispettivamente dall'efficienza del sistema di trasporto pubblico locale e dalla presenza di piste ciclabili e da apposita segnaletica che permettano di spostarsi con sicurezza nelle città con le due ruote. La pollution charge sperimentata da alcune città europee, se da una parte scoraggia l'utilizzo del mezzo privato dall'altra è configurabile come un sistema dissuasivo verso l'auto più che come un sistema incentivante dell'uso della bicicletta o di altri mezzi non inquinanti. La possibilità di utilizzare biciclette a nolo (bike sharing) come sta succedendo in molte piccole e grandi città (Parigi e prossimamente anche Milano), se disponibili gratuitamente o prezzi molto bassi (abbonamenti vantaggiosi) può invece incentivare l'utilizzo della bicicletta. In aggiunta a ciò sarebbe opportuno attuare campagne di comunicazione per la diffusione della mobilità dolce. L'utilizzo delle biciclette è poi favorito dall'esistenza di controlli e norme che limitino i sempre più frequenti furti che si verificano a causa dell'aumento della micro-criminalità nelle città europee. Sistemi di tracciabilità dei telai o per collegare biciclette e proprietari aiuterebbero a combattere il fiorente mercato nero correlato. L'Unione potrebbe infine pensare a incentivi per l'acquisto di biciclette elettriche.

3. Cosa si può fare per promuovere un cambio modale verso modi di trasporto sostenibili in città?

La creazione di parcheggi di interscambio presso le fermate del TPL ai confini dei centri urbani rappresenta il primo sistema per sgravare i centri città dalla morsa del traffico veicolare. E' evidente che l'utilizzo del TPL in luogo del mezzo privato è attuabile solo a fronte della efficienza e della competitività in termini di costi del primo sul secondo. Muoversi propone la possibilità di aderire ad abbonamenti convenzionati da parte per esempio dei dipendenti delle imprese, attraverso accordi tra i vertici aziendali e aziende di trasporto cittadine, in questo modo si permette alle aziende di contribuire alla riduzione del traffico urbano di cui sono una delle principali cause. Allo stesso modo indagini sulle abitudini di mobilità dei cittadini possono essere la base per individuare le aree più vulnerabili e attuare efficienti sistemi di risposta.

Quale potrebbe essere il ruolo potenziale dell'UE

Potenzialmente l'unione Europea può puntare o sulla promozione di incentivi da erogare per esempio alle città che dimostrano di aver raggiunto determinati risultati o verso le aziende che promuovono sistemi di mobilità sostenibile. Un reale contributo può essere dato dall'Unione divenendo un luogo di confronto periodico tra le maggiori realtà urbane europee per l'analisi delle best pratic e delle nuove idee che regolarmente emergono sui sistemi di gestione e razionalizzazione

del traffico urbano. Consapevoli inoltre delle carenze sul piano delle competenze relative ai sistemi di mobilità sostenibile che permangono all'interno di molte municipalità europee L'Unione dovrebbe contribuire a facilitare i contatti (organizzando conferenze, tavole rotonde etc.) tra le società che hanno maturato un'esperienza nella razionalizzazione dei sistemi di mobilità urbana e le città in modo da trasferire a queste ultime il know how necessario alla risoluzione al miglioramento dei problemi legati alla congestione veicolare. Si consiglia inoltre la nomina da parte dell'unione di referente europeo per la mobilità , con il compito di consigliare, supportare e indirizzare le città verso le best pratic.

4. In che modo si potrebbe incrementare ulteriormente l'uso di tecnologie pulite e a basso consumo energetico nel trasporto urbano?

L'uso delle tecnologie pulite nel trasporto urbano diviene sempre più attrattivo anche alla luce del costante aumento del prezzo del petrolio. Una massiccia campagna di comunicazione sulle nuove tecnologie che permettono di risparmiare e consentono di ridurre o annullare il livello delle emissioni consentirebbe ai cittadini europei di essere maggiormente a conoscenza delle opportunità offerte oggi dal mercato. E' evidente che convenzioni con i Governi dell'Unione allo scopo di aumentare gli incentivi siano fondamentali per aumentare la domanda di veicoli a basso impatto ambientale e ridurre così nel tempo i costi di acquisto al momento ancora poco competitivi (se non considerando i risparmi futuri sul carburante) rispetto ai veicoli tradizionali a benzina e gasolio. Anche il presidio dei temi ambientali presso la stampa e i media ,come sta avvenendo in questi anni, contribuisce a mantenere viva l'attenzione sui rischi cui l'ambiente può andare incontro se non verranno gettate le basi negli anni a venire per un cambiamento significativo negli stili di vita (e di mobilità) dei cittadini.

5. Come si possono promuovere gli appalti ecologici congiunti?

L'utilizzo degli appalti ecologici è uno strumento che l'Unione deve sicuramente rafforzare per permettere alle amministrazioni di sostenere i costi iniziali relativi ai rinnovi dei parchi auto. Come dimostrato dalla Regione Lombardia che ha promosso interventi di questo tipo gli appalti ecologici possono diventare un'occasione per indagare sulle reali necessità di mobilità dell'ente e attraverso un'analisi dei chilometri percorsi e del grado di inquinamento provocato procedere a razionalizzazioni del parco auto. Muoversi ha supportato diversi enti in queste analisi rilevando come molto spesso l'eliminazione di veicoli vecchi e sottoutilizzati e la sostituzione di questi con alternative eco-sostenibili abbia comportato sensibili vantaggi di costo per le amministrazioni coinvolte. La possibilità di certificare amministrazioni ad "impatto zero" cioè enti con la volontà di annullare le proprie emissioni inquinanti attraverso iniziative mirate (es, la riforestazione di aree tali da compensare le emissioni di CO2) può essere utilizzata come strumento di preferenza nell'erogazione dei contributi.

6. Si dovrebbero stabilire criteri e orientamenti in merito alle "zone urbane pulite" e alle misure restrittive in esse vigenti? Qual è il modo migliore per garantire che non ostacolino la libertà di circolazione? Sarebbe auspicabile l'applicazione transfrontaliera delle norme locali che regolamentano le "zone urbane pulite"?

Si, si dovrebbero stabilire criteri e orientamenti a livello comunitario o quanto meno linee guida per i meccanismi di tariffazione in modo da orientarsi verso sistemi omogenei e non creare discriminazioni tra i diversi cittadini europei. Le zone urbane "pulite" ove vi sono restrizioni al traffico veicolare inquinante sono comunque ancora delle eccezioni nei tessuti urbani europei e quindi applicazioni secondo le procedure di cooperazione transfrontaliera non sembrano ancora necessarie . A fronte dei successi che verranno certificati e dall'espandersi di tali pratiche potranno essere pensati strumenti di coordinamento attuabili, più che con direttive in grado di legare le mani e limitare le scelte per le pubbliche amministrazioni, con pareri e raccomandazioni per indirizzare gli enti verso le best pratic europee ma al contempo rispettare l'eterogeneità e l'autonomia delle realtà urbane nella definizione e nei criteri di applicazione delle misure contro il traffico inquinante. Per il trasporto su gomma per diminuire i disagi correlati alla diversità di politiche nei diversi paesi sarebbe possibile l'introduzione di una "card europea" che consenta, dopo l'acquisto, di girare liberamente per un

determinato periodo nelle città indicate, ovviamente i proventi verrebbero ripartiti tra le città coinvolte. Allo stesso modo oggi andrebbero pensati sistemi di comunicazione a studenti, turisti o lavoratori che si spostano tra i paesi europei per facilitarli tra le diverse normative nazionali.

7. Come si può promuovere la "guida ecologica"?

La promozione della guida ecologica è un settore nel quale Muoversi è da tempo impegnata (esempio Eco-drive). Anche in questo caso incentivare la formazione dei dipendenti aziendali e comunali, sui minori impatti in termini di emissioni possibili attraverso un metodo di guida ecologico può essere uno dei terreni nel quale in futuro sia possibile dare un contributo al miglioramento dell'ambiente. La guida ecologica è però pressoché sconosciuta alla maggioranza dei cittadini. Campagne di comunicazione in grado di presentarla e farla conoscere sono il primo passo perché in un secondo momento aziende ed enti si attivino in iniziative che ne diffondano l'utilizzo

8. Occorre creare e promuovere migliori servizi d'informazione per i passeggeri?

Sarebbe opportuno supportare maggiormente i singoli nella scelta dei mezzi e dei percorsi. Una buona comunicazione attraverso la stampa e i media in genere, i siti internet e attraverso efficienti servizi di call center (non tutti hanno accesso alla rete) è un primo passo. Muoversi in particolare si è impegnata in questo campo con alcune aziende ed enti per fornire in occasione di eventi o grandi manifestazioni, tutte le informazioni necessarie ed un'assistenza continuata (orari, costi, intercambi) a tutti coloro che avessero scelto il mezzo pubblico in luogo di quello privato. Inoltre è necessario un cambiamento della strategia comunicativa associata ad incentivare il mezzo pubblico, comunicando ai potenziali utilizzatori i benefici dei sistemi di trasporto che presentano minori impatti ambientali evitando che, come spesso capita, i cittadini non siano pienamente consapevoli delle opportunità offerte loro dai TPL.

9. Sono necessari ulteriori interventi per assicurare la standardizzazione delle interfacce e l'interoperabilità delle applicazioni STI nelle città? Quali applicazioni si considerano prioritarie per attivare simili interventi?

Si, sono necessari anche se ancora poco diffusi; per il futuro sarebbe opportuno promuovere ricerche ad hoc sul sistema.

10. Riguardo agli STI, come si potrebbe migliorare lo scambio di informazioni e di buone pratiche tra tutti gli interessati?

La diffusione nell'utilizzo degli STI è fondamentale per una successiva evoluzione di questi verso sistemi che forniscano informazioni sempre più personalizzate sugli orari e sui percorsi di utilizzo. Muoversi in particolare utilizza già largamente tali servizi in collaborazione con società esperte promuovendoli come strumento di guida intelligente per contribuire alla razionalizzazione del traffico veicolare e conseguendo al contempo un notevole successo presso il pubblico. La maggiore pubblicizzazione di tali sistemi ancora poco conosciuto alla generalità dei cittadini permetterebbe di godere maggiormente dei benefici ad essi associati. In futuro va considerata la possibilità di integrare sempre più tali sistemi con la strumentazione dei veicoli.

*** Quale potrebbe essere il ruolo potenziale dell'UE?**

L'Unione potrebbe incrementare fondi sulla ricerca delle nuove tecnologie associate alla mobilità urbana e attivare tavoli di confronto, forum e conferenze per favorire lo scambio di esperienze.

11. In che modo può essere migliorata la qualità del trasporto collettivo nelle città europee?

IL miglioramento della qualità del TPL non può che partire dall'analisi delle esigenze mostrate dagli utenti attraverso inchieste e questionari volti ad esplicitarne le richieste ed ad evidenziare eventuali mancanze. La presenza di mobility manger nelle città europee permette in accordo con società specializzate di stimare la domanda di mobilità riferita alle diverse direttrici e valutare l'adeguatezza del sistema di trasporto. La percezione positiva o negativa rispetto ad un sistema di trasporto pubblico locale è raramente generalizzata all'intera rete di trasporti ma deriva dalla percezione personale delle tratte che il soggetto compie quotidianamente. Il presidio di tali tratte e la ricerca di soluzioni volte al miglioramento del grado di soddisfazione consente il miglioramento della percezione complessiva sul sistema di trasporto in generale. È infine fondamentale creare sistemi di interazione tra clienti e gestori del TPL per esempio promuovendo la collaborazione con i rappresentanti dei pendolari (organizzati in comitati o associazioni dei consumatori) nella programmazione e pianificazione dei trasporti pubblici urbani.

12. Va incoraggiato l'allestimento di corsie riservate ai mezzi di trasporto collettivo?

In città altamente congestionate la creazione di corsie riservate è l'unico sistema per permettere ai mezzi di trasporto collettivi di percorrere in tempi ragionevoli (e competitivi rispetto alle auto) i percorsi da servire e per evitare che gli stessi, per via delle dimensioni e delle frequenti fermate, siano un'ulteriore fattore di congestione del sistema veicolare. Le città europee possiedono tra l'altro, per motivi storici, dei centri cittadini che raramente permettono la creazione di corsie riservate, possibili solo su strade della sufficiente larghezza. Per questi motivi nei centri storici e più opportuno attuare sistemi di limitazione del traffico che permettano ai mezzi pubblici di muoversi in maniera sufficientemente rapida. Un'ulteriore proposta potrebbe riguardare modifiche al codice della strada che introducano la precedenza ai mezzi di trasporto pubblico sulle strade per sottolinearne l'importanza ai fini della riduzione dell'inquinamento ambientale.

13. Si avverte la necessità di adottare uno statuto europeo dei diritti e doveri degli utenti dei servizi di trasporto collettivo?

I diritti degli utenti e i doveri sia degli utenti che dei gestori dei TPL sono disciplinati dalle convenzioni e dai contratti di servizio a seconda delle esigenze delle diverse città e delle capacità dei diversi gestori. I contesti urbani e suburbani in cui operano i gestori di trasporto pubblico locali non permettono in molti casi il raggiungimento dell'equilibrio economico. In base a tali considerazioni introdurre regolamentazioni e vincoli ad un livello tanto lontano come quello europeo non facilita la ricerca della soluzione più adeguata alla specificità locale (e rischia anzi di andare a gravare sulle finanze degli EELL che si troverebbero a dover sopperire ai cresciuti bisogni finanziari dei gestori per l'adeguamento alle norme europee). Le singole amministrazioni dovrebbero essere capaci di inserire le forme di tutela degli utenti più adeguate all'interno dei contratti e delle carte dei servizi introducendo meccanismi di compensazione/risarcimento verso gli utenti (clienti) utilizzatori che non beneficino di sistemi di trasporto efficienti o siano soggetti a disservizi causati dai gestori.

14. Quali misure sarebbero utili per meglio integrare il trasporto di persone e di merci nelle attività di ricerca e nella pianificazione della mobilità urbana?

La pianificazione della mobilità urbana sia con riferimento alle persone che con riferimento alle merci deve per esigenze pratiche scavalcare i confini delle città per orientarsi ad una gestione del sistema aggregato urbano che generalmente gravita attorno ad un polo urbano principale. Una pianificazione della mobilità a livello di area urbanizzata e non di città è possibile solo a fronte di un sistema di governo del territorio che ancora manca in molte città europee. In Italia le città metropolitane previste dalla riforma del titolo V della Costituzione sono rimaste sulla carta osteggiate sia a livello locale (per il potere che esercita il polo principale) sia a livello politico centrale, per il peso politico che tali entità avrebbero sulla scena nazionale (vedi abolizione della città metropolitana di Londra). Le attuali province presenti in Italia non sono attualmente in grado (e non hanno le competenze e le risorse per farlo) di gestire le problematiche relative alla mobilità d'area né gli agglomerati urbani attualmente esistenti hanno corrispondenze con i confini delle province. La creazione di organi di

confronto periodico e di decisione per i politici e i dirigenti degli enti territoriali (piccoli e grandi) di un'area urbanizzata rappresenta il primo passo per la pianificazione e la successiva gestione di un sistema di trasporti che consideri non solo il polo ma anche il suo interland. In quest'ottica il sistema di pianificazione urbana deve svilupparsi in maniera strategica creando strumenti di governance del territorio che attraverso la puntuale e periodica mappatura degli stakeholders rilevanti consentano di coinvolgere questi ai diversi livelli e di prendere decisioni d'area minimizzando il rischio di veti e contestazioni scaturenti da decisioni unilaterali dei vertici dei poli urbani principali. L'Unione europea a fronte delle esperienze di successo in termini di pianificazione territoriale concertata che ci sono state soprattutto nei paesi del nord dovrebbe consentire un efficiente scambio di esperienze. Tra le varie iniziative una particolarmente interessante riguarda l'estensione del truck sharing; attraverso il truck sharing le diverse aziende di un'unica area usufruiscono degli stessi mezzi per le consegne da parte di società terze di materiale (per esempio cancelleria) e eventualmente anche per le proprie consegne aziendali. La creazione di software che mostrino alle aziende i reali costi relativi agli spostamenti (comprese le emissioni di Co2 ed i costi ad essa associati) potrebbe infine orientare le aziende verso sistemi di mobilità più rispettosi dell'ambiente.

15. Come si può conseguire un migliore coordinamento tra pianificazione urbanistica e trasporto urbano e interurbano? Che tipo di struttura organizzativa è ritenuto idoneo?

Come si è detto precedentemente un coordinamento di questo tipo è possibile solo al livello di area. La soluzione suggerita consiste nella creazione di cellule di gestione d'area metropolitana. I limiti di tale soluzione è che tali cellule non potendo essere alle dirette dipendenze di un comune devono configurarsi o in seno ad un'agenzia apposita o subordinate a qualche forma di governo sovra-urbano, dotato dei poteri necessari per poter agire nel concreto sull'area, che al momento non esiste nella realtà italiana (esistono però in diverse forme negli altri paesi europei). E' evidente che il coinvolgimento delle università, dei centri di ricerca e dei soggetti privati specializzati dovrebbe consentire il raggiungimento delle necessarie sinergie, per il miglioramento dei sistemi di gestione della mobilità da parte di tali cellule. Già ora è però possibile coinvolgere, nella pianificazione dei nuovi aggregati urbani, quei soggetti che in virtù dell'esperienza maturata sono in grado di trovare soluzioni alla congestione urbana provocata dall'aumento del traffico veicolare.

*** Quale potrebbe essere il ruolo potenziale dell'UE?**

L'UE potrebbe farsi promotrice della diffusione delle conoscenze attivando in autonomia o in partnership a società esperte del settore, consulenze ai comuni che ne hanno bisogno per accelerare la diffusione di sistemi innovativi,

16. Quali ulteriori misure si dovrebbero prendere perché nelle città sia garantito un massimo di sicurezza per tutti gli utenti della strada e del trasporto urbano?

Il problema della sicurezza sulle strade è particolarmente sentito in tutte le città. Al di là delle ovvie considerazioni sulla necessità di proteggere i pedoni ed i ciclisti attraverso piste ciclabili protette, marciapiedi sicuri, i salvagente alle fermate dei tram etc, va ripensato il modo di vivere in ambienti fortemente congestionati. La protezione maggiore si ha favorendo lo sviluppo di una cultura civica che comporti l'osservanza delle regole di base (attenzione alla segnaletica verticale ed orizzontale) sia da parte dei conducenti di veicoli che dei pedoni. Sarebbe ovviamente opportuno distinguere per quanto possibile le strade destinate al traffico veicolare alle zone pedonali e ciclabili dove sia i pedoni e che i ciclisti possano girare in piena sicurezza. In questo senso vanno strutturati momenti di formazione che partano dalle scuole e continuino anche nell'età adulta organizzati dagli enti pubblici e dalle imprese per i dipendenti.

17. Come informare meglio operatori e cittadini delle possibilità offerte dalle tecnologie avanzate per la sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli?

Gli enti locali e le aziende potrebbero promuovere incontri con i cittadini e i dipendenti per promuovere le ultime tecnologie per la sicurezza stradale. Incentivi per la realizzazione di questi corsi potrebbero essere erogati dall'Unione o dagli stati membri.

18. È opportuno promuovere l'introduzione di radar automatici adatti all'ambiente urbano?

Si, se installabili a un costo contenuto possono contribuire a ridurre gli incidenti da distrazione segnalando la presenza del pericolo ai conducenti.

19. La video-sorveglianza è uno strumento utile per garantire la sicurezza nel trasporto urbano?

Si. Se associata ad un sistema di sanzioni in grado di contribuire a ridurre i comportamenti non conformi alla legge e se garantisce degli standard elevati di qualità e di garanzia delle libertà fondamentali.

20. L'affiorare di una nuova cultura della mobilità urbana in Europa deve essere il frutto della collaborazione tra tutti gli attori? A sostegno di tale collaborazione, può essere utile creare un osservatorio europeo sulla mobilità urbana, basato sul modello dell'Osservatorio europeo della sicurezza stradale?

La creazione di un osservatorio a livello europeo e on lo scopo di aumentare il grado di relazione tra gli attori e contribuire alla diffusione delle best pratic rappresenta senza dubbio uno dei punti che possono maggiormente contribuire allo sviluppo di una mobilità urbanasostenibile suscalaeuropea. Ladiffusione di strumenti, procedure e standards simili nei diversi paesi è inoltre importante in prospettiva di una sempre maggiore integrazione tra gli stati membri.

20. Come si potrebbero utilizzare meglio e in modo più coerente gli strumenti finanziari esistenti – in particolare fondi strutturali e di coesione – per incentivare un trasporto urbano integrato e sostenibile?

I fondi strutturali dovrebbero essere mirati a spingere gli enti territoriali (Regioni in particolar modo) verso la creazione di sistemi di mobilità integrata. L'Unione potrebbe pensare ai fondi come strumento incentivante subordinandone l'erogazione al raggiungimento di determinati target o co-finanziando in via prioritaria quei progetti infrastrutturali (di respiro europeo) che dimostrino la volontà di contribuire al miglioramento del sistema di mobilità che gravita attorno ai grandi poli urbani. I fondi potrebbero inoltre essere utilizzati per sostenere attraverso progetti configurabili in seno all'Obiettivo 2 (riconversione economica e sociale delle zone a declino industriale), la predisposizione di progetti co-finanziati per il rinnovo dei parchi auto delle grandi aziende e per la realizzazione degli spostamenti dei pendolari incentivando i sistemi a basso impatto ambientale.

21. Quali strumenti economici, soprattutto di mercato, potrebbero incentivare un trasporto urbano pulito e a basso consumo energetico?

I certificati verdi hanno permesso un maggior ritorno economico per i produttori di energia rinnovabile il cui costo di produzione è però ancora più alto rispetto ai sistemi tradizionali. Continuando in questa strada è possibile in futuro aumentare l'energia prodotta da tali fonti rendendola con il tempo maggiormente competitiva rispetto a oggi nei confronti delle fonti di produzione energetica tradizionali e promuovendo conseguentemente l'utilizzo di veicoli a basso impatto energetico. Allo stesso modo l'Unione dovrebbe incentivare la costituzione di soggetti governativi ad hoc nei vari stati membri che intervengano con misure apposite per gettare le basi per un mercato dei combustibili a basso impatto (bio-etanolo, bio-gas) che sia economicamente conveniente per i produttori. L'incentivo alla produzione delle materie prime da cui ricavare tali

combustibili (per il biodiesel oli di girasole, colza, soia) può essere ottenuto solo attraverso politiche di riconversione agricola delle colture economicamente meno vantaggiose per i produttori (soprattutto in un'ottica di apertura al mercato globale del settore agricolo e di riduzione dei contributi della PAC oggi insostenibili per il bilancio comunitario).

23. Quali attività di ricerca mirate potrebbero contribuire ad integrare vincoli urbanistici e sviluppo del traffico cittadino?

L'unione potrebbe puntare al sostegno di attività di ricerca finalizzate a sperimentare nuovi sistemi nella progettazione delle città, che lascino più spazio alla persona e limitino la congestione del traffico. E' inoltre importante la predisposizione, a livello europeo, di eventi di confronto per gestire l'espansione urbana delle grandi metropoli con soluzioni innovative nell'ambito della mobilità.

24. Si dovrebbero incoraggiare le amministrazioni cittadine ad instaurare il pedaggio urbano? Occorre una disciplina generale e/o orientamenti specifici per il pedaggio urbano? I proventi del pedaggio urbano dovrebbero essere utilizzati per migliorare il trasporto collettivo? È opportuno internalizzare i costi esterni?

I sistemi di pedaggio urbano già da tempo in vigore in molte città europee, se da una parte stanno contribuendo all'abbassamento delle inquinanti dall'altra sono configurabili come una tassa che colpisce i veicoli più vecchi (cioè di quelle persone che molto spesso non possiedono le disponibilità economiche per cambiarli frequentemente). Sarebbe più opportuno investire su sistemi incentivanti verso i produttori per orientarli verso la produzione di veicoli a basso impatto ambientale e di dimensioni più adatte alle città europee, prevedendo eventualmente sanzioni proporzionali al livello di inquinamento che le case automobilistiche provocano attraverso l'introduzione dei loro veicoli sul mercato e vigilando che i tali costi non vengano scaricati sui consumatori finali. La prassi di utilizzare i proventi del pedaggio urbano per finanziare il miglioramento delle infrastrutture e del TPL rappresenta comunque un'occasione per aumentare le risorse destinate alla mobilità ed allo stesso tempo far "digerire" maggiormente la tassa ai cittadini, Considerando i produttori potrebbero esserci campagne di comunicazione mirate, volte a orientare i cittadini verso quei produttori che dimostrano l'impegno a offrire, e gradualmente a sostituire, nella loro offerta veicolare mezzi a basso o nullo impatto ambientale. E' ovviamente però necessario ampliare l'offerta dei mezzi pubblici nelle città e la loro efficienza, ampliando i trasferimenti dallo Stato e dall'Unione verso il settore delle infrastrutture (riducendo eventualmente le risorse a settori meno cruciali). Dall'altra parte sul fronte della vivibilità cittadina al posto della tassa sugli ingressi si potrebbe proseguire nell'ampliamento delle zone pedonali soprattutto nelle aree residenziali poco commerciali e attraverso la costituzione di parcheggi all'entrata di tali aree associate a un rafforzamento del trasporto pubblico per portare le persone dai parcheggi al luogo di residenza.

25. Quale sarebbe, a lungo termine, il valore aggiunto di un contributo finanziario mirato dell'UE a favore di un trasporto urbano pulito e a basso consumo energetico?

A lungo termine comporterebbe la sostituzione progressiva dei parchi veicolari con conseguenze positive sull'ambiente, comporterebbe inoltre se adeguatamente comunicato a una maggiore presa di coscienza da parte dei cittadini e delle pubbliche amministrazioni della tematica ambientale. il coinvolgimento di cittadini e enti nella scelta delle iniziative da sostenere in via prioritaria da parte dell'UE sarebbe un ulteriore stimolo alla riflessione sulle alternative nei sistemi di mobilità ambientalmente sostenibili