21 marzo 2024
presso il MIT
Via Caraci, 36 - ROMA

Giornata studio del Mobility Manager di AREA

LO SGUARDO DELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME

COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO
INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO

Antonella Bocchetti

Coordinatrice tecnica della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome

Coordinato da MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

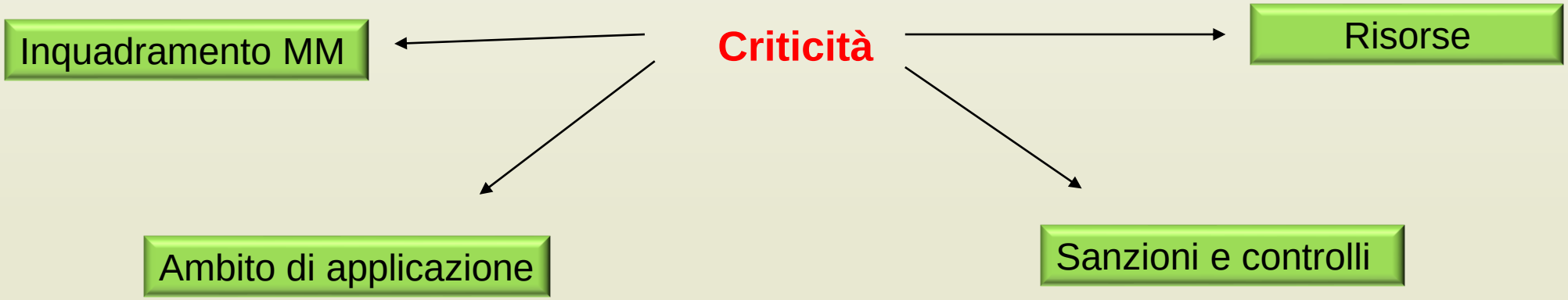
In collaborazione con i partner istituzionali anci asstra IMPRESE IN MOVIMENTO

Organizzato in qualità di Provider da asstra service

UNA BREVE INTRODUZIONE…

*«Si ritiene opportuno un confronto con il MIT per migliorare il testo, prevenendo difficoltà in fase attuativa, specie in una fase in cui la rete dei mobility manager (aziendali, scolastici, di area) è uno dei **pochi strumenti per il governo della domanda** in una fase critica per il TPL.»*

[Documento Commissione infrastrutture del 19 maggio 2020 sull'art. 229 DL n. 34/2020].



CRITICITA' E PROPOSTE

- **Figura del MM –** Sarebbe opportuno riconoscere uno specifico ruolo al *mobility manager* d'area con un inquadramento *ad hoc* all'interno delle piante organiche delle PP.AA. e delle Aziende. Al riguardo, si potrebbero tipizzare i requisiti di cui all'art. 7, co. 1, del DI 12 maggio 2021, n. 179, così da assicurare l'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o la comprovata esperienza nel settore assicurando, altresì, uniformità tra le PP.AA. nella individuazione della predetta figura.

- **Risorse** – ***«Senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica»****?* Una maggiore efficacia della misura è sicuramente garantita dalla disponibilità di risorse umane, strumentali e finanziarie. In particolare, risorse *ad hoc* dovrebbero essere stanziate ai fini di:

  - Remunerazione/indennità MM. La previsione di una figura ad hoc dovrebbe accompagnarsi ad una giusta remunerazione a fronte della riconosciuta competenza professionale e della comprovata esperienza. Il mero rimborso spese non appare sufficiente.

  - Predisposizione PSCL e promozione. Sono necessarie risorse da dedicare alle attività di redazione dei piani degli spostamenti e di promozione della mobilità sostenibile, se non si vuole che il PSCL resti inattuato e il MM diventi una figura di facciata.

CONTINUA...L'AMBITO DI APPLICAZIONE SOGGETTIVO

❖ Ambito soggettivo – Il ruolo delle Regioni

Sarebbe opportuno che, insieme alle Città Metropolitane e alle Province, siano attribuite anche alle Regioni le funzioni di *mobility manager* di area ***con compiti di supporto, accompagnamento e coordinamento a livello regionale*** delle politiche di *mobility management*, garantendo la necessaria integrazione con:

- tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione (trasporti, urbanistica, ambiente, energia, turismo, sanità);
- le imprese e gli enti pubblici, a scala regionale, allo scopo di facilitare e razionalizzare l'attuazione delle singole misure assunte nei PSCL, ad esempio attraverso bandi mirati;
- le istituzioni e gli operatori dei servizi di mobilità pubblica, collettiva, condivisa.

CONTINUA...L'AMBITO DI APPLICAZIONE OGGETTIVO

❖ **Ambito oggettivo – Alcune segnalazioni e suggerimenti**

- ✓ Le aree tematiche del PSCL sono incentrate solo sulla dimensione urbana, laddove le aree rurali hanno esigenze diverse (es. *scooter sharing* o altri sistemi di *sharing*).
- ✓ Nelle aree commerciali urbane e metropolitane potrebbero essere previste misure finalizzate a supportare la logistica urbana sostenibile attraverso lo sviluppo della *cycle logistics*, vale a dire la distribuzione delle merci con cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita.
- ✓ Anche i viaggi di lavoro dovrebbero essere presi in considerazione: è un ambito importante in cui le sia le aziende che gli enti pubblici possono rendere i flussi di trasporto più sostenibili.
- ✓ L'analisi delle sedi è troppo miope: ad esempio il numero di auto e biciclette effettivamente parcheggiate sono un indicatore misurabile.
- ✓ L'aggiornamento del Piano dovrebbe avere cadenza almeno biennale: un'indagine annuale risulta troppo impegnativa.

CONCLUSIONI

❖ Sanzioni e controlli

- ❑ La redazione e attuazione del PSCL costituiscono un obbligo senza sanzioni né controlli. Sebbene comprensibile in fase di prima applicazione, nel lungo periodo ciò potrebbe non favorire il conseguimento delle finalità perseguite dal legislatore.
- ❑ Si ritiene pertanto opportuno prevedere adeguate misure sanzionatorie per il mancato rispetto degli obblighi normativi (es. mancata nomina del Mobility Manager, mancata redazione del PSCL ecc.).

❖ Attività della Conferenza delle Regioni e Province autonome

- ✓ Documento della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio del 19 maggio 2020 sul DL n. 34/2020: prime considerazioni e richiesta di confronto con il MIT in relazione all'art. 229.
- ✓ Documento della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio del 16 giugno 2020 sul DL n. 34/2020: emendamenti all'art. 229, il cui mancato accoglimento ha prodotto le segnalazioni di cui alle *slides* precedenti.

21 *marzo* 2024
presso il MIT
Via Caraci, 36 - ROMA

Giornata studio del Mobility Manager di AREA

GRAZIE DELL'ATTENZIONE DA PARTE DEL COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E GOVERNO DEL TERRITORIO!

Antonella Bocchetti

REGIONE CAMPANIA

COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO

Coordinato da MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

In collaborazione con i partner istituzionali anci asstra IMPRESE IN MOVIMENTO

Organizzato in qualità di Provider da asstra service