

Incontro con l'Ing. Giuseppe Estivo

L'economia tende a svilupparsi quando il trasporto funziona bene, una mobilità inefficiente per l'Italia costa due punti di PIL. Altro contro, oltre a ostacolare sviluppo economico: esternalità dei combustibili fossili (inquinamento).

Il trasporto pubblico deve essere sostenibile a livello ambientale ma anche sociale, cioè accessibile a tutti, ed economico, perché i servizi devono essere profittevoli, quindi andare in pari. Se non lo sono lo stato/il pubblico poi deve intervenire a sussidiare.

AMICI

Lo scopo è innanzitutto ridurre inquinanti: da una parte lo sviluppo di infrastrutture ciclabili, poi sviluppo servizi di mobilità e lo sviluppo di una cultura della mobilità.

I target sono le **scuole**, per insegnare che è possibile una mobilità diversa, e le **aziende**, sfruttando la normativa italiana che prevede che la aziende con più di 100 dipendenti debbano definire un **mobility manager**. Questa figura ogni anno deve redigere piano spostamenti casa-lavoro, cercando di identificare misure ad hoc per migliorare la loro mobilità.

PROROGA del progetto (finisce quest'anno).

3 pilastri: infrastruttura, tecnologia, cultura

Anche città metropolitana ha fatto piano mobility di come dipendenti arrivano a lavoro

Linee di intervento wb3 (studio e rapporti umani)

1. **mobility talk**: workshop online di formazione sulla mobilità del futuro. Consiste ad esempio nel fatto di sviluppare politiche di mobility management, non fatte solo dal manager, perchè lui si confronta con gli altri della zona. In questo caso città metropolitana è quello d'area che deve coordinare.

idea di **mobility as a service** come mobilità del futuro, perchè le persone che vivono in città sono sempre meno interessate a muoversi in auto. Ad esempio We taxi ti dà la possibilità di accedere a più servizi da un unico punto cioè l'app e il punto d'arrivo sarà offrire abbonamenti (pacchetti di servizi) tutti insieme. **Oggi però ha ancora un costo accedere a tutti questi servizi e le persone non sono ancora del tutto disponibili a sostenere quei costi.**

Quanto incide individuo singolo nelle sue necessità di spostamento Vs dimensione famiglia: (spesso motivazione di chi usa la macchina è dover trasportare famiglia)? ancora molto. Ma AMICI si occupa tutto sommato di un ambito piccolo, mentre la dimensione familiare è toccata più da altri progetti più ampi.

È stato lanciato servizio notturno a chiamata, che ha costo più alto se si è in pochi ma se si è in tanti funziona tipo taxi (prenotabile tramite wetaxi).

2. **mobility week in bicicletta**: città metr. si è appoggiata a legambiente che ogni anno organizza evento per incentivare e sensibilizzare dipendenti ad andare in bicicletta a lavoro. Quest'anno la città metropolitana ha organizzato cicloriparazioni itineranti, quindi c'era del personale che aiutava a riparare e valutare bici (cosa che serve molto). Ora ripeteranno questa esperienza in Francia il 4 giugno (vogliamo andare!!).

3. **car-pooling**: questionari per capire quali sono le barriere e come mitigarle.
4. decisori (amministratori locali) che sono poi quelli che dovranno implementare le politiche
5. **salone della mobilità**: laboratori per mostrare che ci si può muovere diversamente effettivamente. Sono abituati ad essere portati dai genitori. Hanno elaborato software per gioco digitale per dare informazioni su mobilità sostenibile.
6. **imprese come vettore di mobilità**: formazione, quindi diffondere l'esistenza di questa figura (mobility manager) e dargli strumenti. Spesso sono compiti che vengono richiesti alle risorse umane, che però non sono specificamente formate in proposito. Stanno elaborando Software (EMMA) in cui si inseriscono dati ed elaborano piano di mobilità sostenibile. Il valore aggiunto di AMICI è che se prima era soltanto in Italiano sviluppato da regione piemonte ora lo abbiamo anche in francese. In Francia non esiste mobility manager ma c'è comunque figura in azienda che se ne occupa.

linee di intervento wb4 (infrastrutture)

1. città responsabile di PUMS (piano urbano mobilità sostenibile). Nasce in ambito UE, poi introdotta nei paesi membri e in Italia per legge le città metropolitane lo devono elaborare. Si compone di sottopiani: ciclabilità (2022), logistica (ora in attesa di essere approvato dal consiglio comunale), trasporto pubblico. L'obiettivo era che ciclo-piano sulla mobilità in bicicletta riguardasse tutta la mobilità transfrontaliera, per aiutare anche partner più piccoli con le loro competenze acquisite nell'ambito torinese. Stanno sviluppando un piano transfrontaliero per la comunicazione di cicloturismo.
2. Unione montana valle Susa sta lavorando sulla via francigena e sta cercando di sviluppare infrastrutture per renderla anche ciclabile (idem il polo dell'Arlyserè).
3. trasporto persone (?) e servizi a chiamata – città metropolitana è un territorio molto ampio con anche zone rurali, dove trasporto pubblico è poco presente perché poco profittevoli (carburante e costi personale ecc) costano davvero troppo. Il trasporto pubblico è un servizio a perdere in ogni caso, ma serve a coprire necessità di persone che devono muoversi in zone meno coperte. Stanno cercando di studiare servizi che siano meno in perdita, per quanto in perdita lo siano sempre. Il trasporto pubblico è sempre in perdita, perché quel che paghiamo copre circa il 35% (solo in Inghilterra è profittevole) tutto il resto viene da tasse.
4. trasporto merci, trasporto merci tramite autobus è considerato una delle misure più innovative del progetto. Nonostante la complessità normativa, l'uso di piattaforme software (in sperimentazione) per gestire il carico/scarico di pacchi su mezzi pubblici già in movimento rappresenta un potenziale cambio di paradigma per la logistica dell'ultimo miglio in montagna.
5. carpooling – non profittevole (per normativa, lobby dei tassisti). Partner francesi, rispetto all'Italia, usano molto blablacar: hanno capito che è servizio come il trasporto pubblico che va finanziato e infatti le regioni lo finanziano ed è aperto a tutto il pubblico. In Italia, si va dalle aziende per coinvolgerle e finanziare spostamenti: lo studio vuole arrivare al modello francese, cioè quello in cui lo stato deve capire che questo modello deve essere finanziato. Obiettivo è inserire le aziende di carpooling in un sistema di mobility as a service: perché comune l'impresa che lo gestisce deve avere una fee di contributi. Stanno lavorando anche con la regione per dare dati di utilizzo del carpooling.

Sono misure replicabili e le stanno già replicando: il carpooling funziona già in Francia e la città metropolitana sta cercando di capire il loro modello. Trasporto pubblico delle merci invece ancora non c'è a livello europeo: in passato si faceva, c'erano i pullman "postali" che portavano posta e pacchi in zone più sperdute, ora si cerca di replicarlo e riesumare. A Venezia per esempio è partita una sperimentazione simile.

La difficoltà, anche solo per far partire sperimentazioni, è **normativa**, non tanto tecnologica. Che spesso ti blocca perché ti dice che il trasporto pubblico non può svolgere determinati compiti. Es. tassisti hanno paura che carpooling diventi Uber. Devo stare attento che la piattaforma riconosca che il beneficio economico per chi dà passaggio non è profittevole al punto da consistere in attività redditizia (che quindi sarebbe equiparabile ad un servizio taxi in sostanza).