

REGIO-MOB

Interreg Europe

Interregional Learning towards Sustainable Mobility in Europe: the REGIO-MOB Experience

ACTION PLAN

Associazione Regionale dei Comuni del Lazio

ANCI Lazio



Table of Content

General information	3
Policy context.....	3
General background	4
ACTION 1.....	8
PLAYERS INVOLVED	10
TIMEFRAME	10
COSTS	11
FUNDING SOURCES	11
ACTION 2.....	11
PLAYERS INVOLVED	12
TIMEFRAME	13
COSTS	13
FUNDING SOURCES	13

General information

Project: REGIO-Mob

Partner organisation: ANCI Lazio.

Country: ITALY

NUTS2 region: Lazio Region.

Contact person: Andrea Vignoli

email address: project@ancilazio.it
phone number: +39 06 68808460

Policy context

The Action Plan aims to impact: Investment for Growth and Jobs
programme European Territorial Cooperation
programme Other regional development policy
instrument

Name of the policy instrument addressed: POR FESR Lazio 2014-2020 Azione 4.6.1 e Azione 4.6.3 (Obiettivo Tematico 4)

General background

L'analisi SWOT, effettuata a livello regionale da Anci Lazio durante la prima fase di REGIO MOB, ha mostrato che i problemi dei trasporti pubblici nelle città europee e nel territorio del Lazio sono molto simili.

Nella Regione Lazio è emerso, in sintesi, quanto segue: il trasporto pubblico locale (TPL) soffre di una serie di problemi dovuti sostanzialmente all'inefficacia nel far fronte alla congestione del traffico nella capitale, nella sua area metropolitana e in altri centri urbani a livello regionale.

La mobilità dei pendolari è aumentata del 50% tra il 2004 e il 2013 (in particolare, da 550 mila viaggi giornalieri a 820 mila). Inoltre, la necessità di ottimizzare il sistema di trasporto pubblico è stata ampiamente discussa durante le riunioni delle parti interessate, coinvolgendo il settore pubblico e privato.

Ciò che è emerso è che alcune aree regionali non sono servite dai trasporti pubblici locali, in particolare, nelle aree periferiche della città metropolitana di Roma, dell'entroterra regionale e delle zone rurali, poiché il volume della domanda in queste aree non è d'interesse economico per gli operatori dei trasporti.

Le comunità in queste aree non hanno accesso ai servizi di trasporto pubblico e sono socialmente escluse. Di conseguenza, la scarsa qualità del servizio di trasporto pubblico porta a un ulteriore aumento del tasso di motorizzazione.

Gli utenti residenti in tali aree devono far riferimento ai servizi esistenti in Comuni di maggiori dimensioni ubicati nelle aree limitrofe.

In alcuni casi il criterio di spostamento non è nemmeno collegato al sistema di trasporto pubblico più prossimo all'abitazione ma la scelta, ove possibile, è basata sulla velocità e la frequenza del sistema esistente anche a costo di effettuare spostamenti più lunghi con il proprio mezzo.

Tali flussi comportano un incremento di mezzi privati circolanti nel territorio regionale e la conseguente necessità di creare adeguati spazi di sosta in prossimità dei principali punti di accesso al trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, terminal bus, ecc).

Il progetto REGIO-Mob ha focalizzato l'analisi SWOT principalmente nell'area target identificata nel territorio dei Castelli Romani ubicati a SUD dell'area metropolitana di Roma.

Nel dettaglio l'analisi SWOT realizzata identifica:

Strengths	Weaknesses:
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presenza di un Sistema di trasporto pubblico locale nei maggiori centri della Regione; ✓ Presenza sul territorio regionale di buon livello di qualità e di capacità delle arterie ferroviarie e di alcune arterie stradali; ✓ Sufficiente livello di accessibilità dei Comuni dell'area target; ✓ Sufficiente livello di qualità di connessione delle arterie di trasporto (ferrovie, strade autobus, ecc.); ✓ Presenza di un sistema di trasporto pubblico regionale anche verso i Comuni più piccoli e/o isolati; ✓ Presenza nell'area target di un territorio favorevole alla ciclabilità che rappresenta un potenziale turistico; ✓ Buona localizzazione dell'area target nel contesto regionale. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presenza di barriere di accesso in molte stazioni ferroviarie e terminal autobus; ✓ Assenza di supporti per la mobilità elettrica: alcune aree remote hanno infrastrutture di scarsa qualità per l'accesso a internet ed alla rete di telefonia cellulare; ✓ Carenza di collegamenti dei diversi sistemi di trasporto pubblico nelle aree rurali e periurbane; ✓ Presenza di una crescita demografica nelle aree remote con bassa densità di presenza di servizi; ✓ Assenza nell'area target di interconnessioni tra il TPL e il trasporto ferroviario; ✓ Lunghi tempi di spostamento per il trasporto pubblico + Carenza di presenza del trasporto pubblico, frequenza insufficiente; ✓ Alta dipendenza dalle auto private + Misure insoddisfacenti per fornire mezzi di accesso alternativi; ✓ Opzioni intermodali insoddisfacenti nel trasporto pubblico sia negli orari che nei nodi; ✓ Presenza carente di reti di piste ciclabili + Mancanza di stalli per biciclette presso le stazioni dei treni e degli autobus; ✓ Carenza di finanziamenti; ✓ Carenza di cooperazione tra Comuni; ✓ Scarsa consapevolezza dei vantaggi economici del trasporto alternativo; ✓ Carenza di pianificazione strategica.

Opportunities:	Threats:
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bus per spostamenti per lo shopping organizzati da Associazioni no-profit per cittadini anziani e con disabilità; ✓ Maggiori finanziamenti per le infrastrutture di trasporto dall'UE; ✓ Connessioni ferroviarie/Crescita del trasporto ferroviario; ✓ Garantire il trasporto pubblico con l'aiuto del turismo; ✓ Creare percorsi pedonali attraenti; ✓ Trasporto pubblico orientato alla domanda; ✓ Adattamento del trasporto pubblico ai fabbisogni delle persone anziane; ✓ Incremento delle infrastrutture ferroviarie nella regione; ✓ Promozione di network di servizi tra il trasporto ferroviario ed il TPL; ✓ Portare nuovi servizi di trasporto orientati alla domanda nelle aree rurali; ✓ Creazione di network tra i servizi di noleggio biciclette (bike-sharing) ed il TPL; ✓ Sviluppo di servizi di car-sharing e car-pooling. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Scarsa domanda esistente per i servizi autobus e ferroviario li rende scarsamente remunerative; ✓ Continua decrescita dei servizi di TPL; ✓ Espansione delle aree urbane + Congestione del traffico + Incremento del numero di pendolari + Congestione dei colli di bottiglia; ✓ Diminuzione dei finanziamenti per il TPL nelle aree rurali; ✓ Scarsa redditività non crea interesse per creare nuovi servizi nelle aree rurali; ✓ Ulteriore cancellazione di line di autobus per la carenza di passeggeri; ✓ Differenze crescenti nella frequenza delle connessioni bus tra aree turistiche e insediamenti rurali; ✓ La tendenza alla urbanizzazione nelle aree peri-urbane aumenta l'uso delle auto private; ✓ A causa del declino della rete di trasporto pubblico, diminuisce la disponibilità della popolazione più lontana ad utilizzarli; ✓ Il trasporto pubblico diventa difficile da finanziare a causa della scarsa domanda e dei tagli fiscali; ✓ Diminuzione dell'importanza del trasporto ferroviario regionale; ✓ Elevati volumi di traffico e inquinamento dovuti al crescente uso di veicoli private.

L'Azione 4.6.1 e l'Azione 4.6.3 (Obiettivo Tematico 4) del POR FESR Lazio 2014-2020 attuate dalla Regione Lazio mirano fundamentalmente a:

1. acquistare nuovi autobus ecologici con maggiore capacità per il trasporto pubblico regionale sotto la gestione della società pubblica COTRAL (Deliberazione: 27/05/14 - Numero: 298);
2. acquistare nuovi convogli ferroviari per il trasporto regionale sulle principali linee di accesso a Roma (Deliberazione: 19/04/17 - Numero: 201).

Tali investimenti potranno garantire un sistema di trasporto regionale più ecologico per diverse decine di migliaia di passeggeri, incrementando la capacità complessiva giornaliera del sistema di trasporto pubblico regionale.

Le soluzioni adottate dalla Regione Lazio, pertanto, vanno nella direzione giusta, per il raggiungimento del *self-defined indicator* individuata da ANCI Lazio, ma lasciano del tutto inalterato il tragitto casa/stazioni/terminal bus (cosiddetto ultimo miglio).

L'azione di ANCI Lazio si è pertanto focalizzata su questo ultimo aspetto, al fine di favorire l'adozione di idonei strumenti atti ad accrescere l'utilizzo di forme di mobilità sostenibile su tutti i tratti della mobilità regionale dei pendolari.

La strategia scelta è stata incentrata sul miglioramento delle politiche complementari alla mobilità regionale in ingresso a Roma in modo da migliorare l'intero sistema di mobilità in termini di efficienza e sostenibilità.

Tutti i partner del progetto hanno presentato soluzioni che affrontavano le problematiche sopra esposte, seppur con metodologie, tecnologie e dimensioni differenti che derivano principalmente da:

1. diverse dimensioni demografiche delle aree studiate (ad. Es.si passa da aree con 21.917 abitanti – caso di Niepolomice - ad aree con 500.000 ab. (caso di Edimburgo)
2. i differenti flussi di pendolari e di visitatori giornalieri che si spostano nei diversi centri;
3. il diverso livello di sviluppo delle infrastrutture esistenti;
4. le diversità morfologiche del territorio e il diverso livello di utilizzo del suolo (si passa da aree con ampi spazi disponibili allo sviluppo delle infrastrutture ad aree densamente costruite con difficoltà di pianificazione di nuove infrastrutture di trasporto);
5. da strutturazioni differenti delle competenze in merito a pianificazione, realizzazione e gestione di infrastrutture di mobilità (le competenze nei vari territori possono essere a livello Nazionale, Regionale o Comunale);
6. Il diverso livello di sviluppo delle normative e delle relative politiche di mobilità sostenibile;
7. La diversa disponibilità di fondi da destinare alla mobilità.

E' stato dunque necessario realizzare uno studio analitico delle diverse buone pratiche proposte, verificandone l'efficacia rispetto al contesto specifico esistente nella Regione Lazio.

Da tale studio è emerso che non tutte le buone pratiche rappresentavano soluzioni applicabili al contesto regionale di riferimento, seppur rappresentando delle soluzioni efficaci,.

Alla luce di quanto esposto, sono state sviluppate 3 Azioni per la mobilità sostenibile, da integrare negli strumenti di politica regionale della Regione Lazio di seguito descritte in dettaglio:

- I. **Schemi di Park&Ride** (Parcheggi di interscambio) per sviluppare e migliorare i nodi di scambio di trasporto multimodali (Obiettivo tematico 4 del FESR del POR);
- II. **Miglioramento della fruibilità del trasporto pubblico locale a livello regionale grazie all'infomobilità.**

ACTION 1

A seguito del percorso di apprendimento delle buone prassi, ANCI LAZIO ha proposto di implementare le migliori pratiche introdotte da SEStran (Regno Unito) e PROMETNI (Slovenia), che riguardano la realizzazione di schemi **Park&Ride**, al fine di migliorare i nodi di scambio di trasporto multimodali nella Regione Lazio.

Sulla base di quanto già precedentemente descritto nella Premessa Generale, è necessario intervenire per facilitare lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile integrati in ambito regionale nelle aree di sosta dei pendolari utilizzando i nuovi mezzi acquistati attraverso i fondi del POR FESR Lazio 2014-2020.

In tale campo, la Regione Lazio gestisce un bando di finanziamento dei Comuni per la realizzazione di nodi di scambio attraverso la Legge Regionale n. 122/1989 "Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale" approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n.393 e alla successiva Delibera Regionale del 1 marzo 2016, n. 69 (Approvazione della Scheda Modalità Attuative Programma Operativo (MAPO) relativa alle Azioni 4.6.1 "Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto", 4.6.2 "Interventi di mobilità sostenibile urbana anche incentivando l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrezzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte" e 4.6.3 "Sistemi di Trasporto Intelligenti" dell'Asse prioritario 4 - Energia sostenibile e mobilità).

Tale Legge Regionale è finanziata con fondi propri dell'Amministrazione Regionale e non presenta alcuna tipologia di vincolo e/o di premialità per i Comuni per quanto riguarda l'integrazione di infrastrutture e/o servizi a favore della mobilità sostenibile.

Il risultato sino ad oggi ottenuto è stato la realizzazione di aree di sosta "tradizionali" rivolte principalmente, se non esclusivamente, ai veicoli privati tradizionali.

Lo scenario attuale non facilita l'efficientamento della mobilità anche nei percorsi cosiddetti "ultimo miglio", ovvero il tratto casa-stazione ferroviaria / autobus / e viceversa oltre che sistemi di condivisione di mezzi di trasporto.

La Regione Lazio, infatti, sta al momento potenziando i treni e gli autobus che entrano a Roma.

Pertanto, ciò che è necessario è rinnovare i sistemi di parcheggio da adattare agli schemi **Park&Ride** e gli scambi multimodali. Attualmente le strutture **Park&Ride** del Lazio sono intese come sistema bi-modale (auto-treno) o sistema tri-modale (auto-bus-treno).

In virtù della legge regionale in vigore, comprese le misure del POR FESR che finanziano il trasporto pubblico locale (TPL), l'azione proposta consiste ad integrare nei **Park&Ride** forme di mobilità sostenibile quali car-sharing elettrico e punti di ricarica per la mobilità elettrica, car-pooling, bike-sharing, per assicurare una connessione efficace casa-autobus o stazione ferroviaria.

Il sistema implica l'introduzione dell'info-mobility a livello regionale (Azione 2).

Tale azione è realizzabile in forma "Hard", "Medium" o "soft" a seconda della priorità politica prescelta dalla Regione Lazio in fase di implementazione.

Entrambe le forme prevedono la modifica della Legge Regionale n. 122/1989 al fine di inserire le modifiche di seguito dettagliate.

In fase di adozione, la Regione Lazio può scegliere di adottare:

1. la forma "hard" ottenibile inserendo l'obbligo per i beneficiari di inserire nei progetti presentati tutte le soluzioni sopra esposte pena l'inammissibilità al finanziamento delle proposte sottomesse;
2. la forma "medium" ottenibile con l'obbligo per i beneficiari di inserire nei progetti presentati alcune delle soluzioni sopra esposte, anche definendo un numero minimo, pena l'inammissibilità al finanziamento delle proposte sottomesse;
3. la forma "soft" ottenibile inserendo nella griglia di valutazione delle proposte sottomesse una premialità di punteggio per i progetti presentati che prevedano la realizzazione delle soluzioni sopraesposte. Tale premialità può essere modulata a seconda del numero di soluzioni integrate ed in base alla tipologia delle stesse consentendo in tal modo alla Regione Lazio di poter definire soluzioni prioritarie da realizzare.

Nel dettaglio le misure proposte, da implementare nella diversa forma sopra descritta, sono le seguenti:

1. Realizzazione nei parcheggi finanziati di stalli dedicati ai veicoli elettrici dotati di stazioni di ricarica, secondo i parametri minimi di seguito indicati:
 - a) Per i parcheggi utilizzati esclusivamente per l'intermodalità di lunga sosta (giornaliera): 1 postazione doppia di ricarica da 3KW ciascuna ogni 50 posti auto disponibili;

- b) Per i parcheggi utilizzati in modo promiscuo per l'intermodalità di lunga sosta ed a servizio dei centri abitati (sosta breve): 1 postazione doppia di ricarica da 3KW ciascuna ed 1 postazione doppia di ricarica da 22KW ciascuna ogni 100 posti auto disponibili.
2. Posizionamento di rastrelliere per biciclette combinate a sistemi di ricarica per quelle a pedalata assistita preferibilmente in misura minima di n. 10 posti bici ogni 100 posti auto disponibili;
3. Inserimento di una priorità alla concessione del finanziamento per quei progetti che prevedono l'integrazione di diversi sistemi di mobilità sostenibile all'interno dell'area di sosta, garantendo la gratuità del parcheggio per i veicoli elettrici e per i veicoli utilizzati in forma condivisa quali car sharing e car pooling. Limitatamente a quest'ultima tipologia di mobilità condivisa, al fine di usufruire della gratuità del parcheggio i veicoli dovranno essere registrati e prenotati mediante piattaforme di car pooling riconosciute dal soggetto beneficiario del contributo mediante apposita convenzione;
4. Inserimento di una priorità alla concessione del finanziamento per quei progetti che garantiscano l'integrazione degli stessi con percorsi sicuri esistenti e/o in fase di realizzazione per favorire la mobilità pedonale delle persone;
5. Inserimento di una priorità alla concessione del finanziamento per quei progetti presentati nei comuni che hanno adottato o hanno in fase di adozione piani urbani della mobilità sostenibile e/o piani urbani per la mobilità elettrica;
6. Inserimento di una priorità alla concessione del finanziamento per quei progetti che siano integrati con sistemi di bike sharing esistenti e/o in fase di realizzazione.

PLAYERS INVOLVED

Regione Lazio in qualità di soggetto responsabile della politica identificata.

La ricaduta delle azioni è su tutti i comuni del Lazio come potenziali beneficiari dei contributi di cui alla Legge Regionale n. 122/1989.

TIMEFRAME

Per la modifica della Legge Regionale n. 122/1989, si stima necessaria una tempistica di 1 anno dall'avvio dell'iter procedurale.

Alla conclusione dell'iter procedurale di modifica della Legge Regionale, la stessa è immediatamente operativa in quanto non necessita di bandi per l'attuazione.

I Comuni del Lazio hanno a disposizione una finestra temporale prefissata per presentare i propri progetti con scadenza al 30 giugno di ciascun anno.

COSTS

Per l'attuazione della modifica non sono necessari costi.

L'importo dei contributi concessi su cui si potrà impattare, dipende dallo stanziamento di bilancio che la Regione Lazio decide di allocare su tale capitolo di spesa in ciascun anno.

FUNDING SOURCES

I fondi allocati sulla Legge Regionale n. 122/1989 sono garantiti da risorse proprie della Regione Lazio.

ACTION 2

Il trasporto pubblico urbano nella Regione Lazio assorbe, in termini di auto-km/anno, circa il 69% del totale dei sistemi di trasporto.

Il trasporto pubblico urbano (TPL) ha anche il maggior numero di passeggeri trasportati all'anno (circa l'85% del totale, con la città di Roma che assorbe circa il 77% della domanda del trasporto pubblico regionale).

Tuttavia, in termini di multi-modalità, vi sono alcune criticità che rendono poco attraente il trasporto pubblico.

In particolare, l'accessibilità al trasporto ferroviario mediante mezzi pubblici di trasporto su strada è oggi un concetto ancora poco radicato nel Lazio.

Pertanto, se l'azione n.1 si concentra sul sistema di **Park&Ride**, l'Azione 2 è strategicamente mirata al concetto di mobilità integrata, utilizzando la metodologia sviluppata dalla città di Lubiana per il "PUMS - Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile", per l'integrazione delle tariffe tra i servizi di trasporto pubblico che non è ancora completo ed esteso in tutta la Regione Lazio per quanto riguarda il TPL nei comuni con l'unica eccezione di Roma.

Il principio base della mobilità sostenibile si basa sul concetto dell'informazione agli utenti. Infatti soltanto rendendo capillari e facilmente disponibili le informazioni inerenti il sistema del TPL di tutti i Comuni laziali dove questo è presente, sia gestito direttamente da società pubbliche che affidato in gestione al privato, si consente ai cittadini di utilizzare al meglio i servizi offerti, spostando passeggeri dai veicoli privati al TPL.

Oggi tutti gli strumenti di pianificazione dei viaggi esistenti, nonché tutti gli strumenti di infomobilità operativi nella regione sono privi di tali informazioni in quanto non disponibili in forma aggregata ed "open source".

La Regione Lazio gestisce i bandi di finanziamento al TPL nei comuni laziali e le relative relazioni con i Comuni stessi attraverso la seguente normativa:

- a) L.R. 30/1998
- b) L.R. 9/2010 Art. 15 comma 103;
- c) L.R. 5/2006 Art. 15 comma 27.

L'azione proposta, pertanto, prevede l'introduzione dell'obbligo di trasmissione, alla Regione Lazio, dei dati provenienti dalle diverse società appaltatrici e/o Società pubbliche che gestiscono il servizio di trasporto urbano comunale, al fine di consentire la disponibilità dei dati di funzionamento del servizio stesso e il potenziale inserimenti negli strumenti attivi di pianificazione viaggi e di infomobilità. Ciò al fine di consentire l'integrazione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) a livello metropolitano e regionale incrementando l'ottimizzazione del servizio di trasporto pubblico regionale e interregionale con un aumento dell'efficacia del coordinamento degli orari del servizio stradale con quelli del servizio ferroviario.

Tale obbligo dovrebbe essere inserito negli strumenti gestiti dalla Regione Lazio di supporto al TPL esistenti al momento di concessione del contributo ai Comuni laziali.

Pertanto, l'Azione proposta mira ad integrare tale obbligo nelle seguenti Leggi Regionali del Lazio:

- a) L.R. 30/1998
- b) L.R. 9/2010 Art. 15 comma 103;
- c) L.R. 5/2006 Art. 15 comma 27.

Con l'inserimento di tale obbligo di fornitura dei dati informativi nel sistema di contribuzione della Regione Lazio a favore dei Comuni laziali, quest'ultimi dovrebbero impegnarsi ad inserire nei relativi capitolati di appalto la metodologia da adottare. Invece, nel caso in cui il servizio sia affidato ad una Società pubblica di gestione, questa metodologia dovrebbe essere integrata nel relativo contratto di servizio.

In entrambi i casi sopra citati, resta fondamentale garantire l'omogeneità dei dati forniti al fine di garantirne il pieno utilizzo su tutti i sistemi (open source).

In questo modo, buone pratiche come la "Rete tecnologica per il trasporto" sviluppata in Andalusia, la "Gestione del traffico al fine di favorire il trasporto pubblico" sviluppata presso la Regione di Edimburgo, la soluzione "Green e-Motion" della Regione della Macedonia, in Grecia, sono alcuni esempi per supportare e sviluppare un'efficace gestione della mobilità con soluzioni IT per una città più accessibile..

PLAYERS INVOLVED

Regione Lazio in qualità di soggetto responsabile delle politiche identificate.

La ricaduta delle azioni è su tutti i comuni del Lazio come potenziali beneficiari dei contributi di cui alle Leggi Regionali:

- a) L.R. 30/1998
- b) L.R. 9/2010 Art. 15 comma 103;
- c) L.R. 5/2006 Art. 15 comma 27.

TIMEFRAME

Per la modifica delle Leggi sopra indicate, si stima necessaria una tempistica di 1 anno dall'avvio dell'iter procedurale.

COSTS

Per l'attuazione della modifica non sono necessari costi.

L'importo dei contributi concessi su cui si potrà impattare, dipende dallo stanziamento di bilancio che la Regione Lazio decide di allocare su tale capitolo di spesa in ciascun anno.

FUNDING SOURCES

I fondi allocati sulle Leggi sopra indicate sono garantiti da risorse proprie della Regione Lazio.

Date 31/03/2018

Signature

Stamp of the organisation