



Audizione sulla mobilità

AULA COMMISSIONE 8A LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI – SENATO DELLA REPUBBLICA

Via degli Staderari n. 2 - Palazzo Carpegna, terzo piano

24 luglio 2017

DATI DI CONTESTO

- **Un modello di mobilità costoso** - L'attuale modello di mobilità mostra limiti di efficacia e produce costi di breve e di lungo periodo: incidenti, inquinamento, rumore, congestione e occupazione del suolo, insoddisfazione della domanda. I costi della mobilità sono internalizzati solo parzialmente nelle tariffe dei servizi e nella percezione degli utenti: non c'è disincentivo economico per scelte di trasporto ad elevato impatto ambientale.
- **Mercato potenziale** - C'è una domanda di efficacia e di qualità dello spostamento che l'attuale offerta di mobilità collettiva non è in grado di soddisfare. E' un fabbisogno di nuovi e diversi servizi che copre gran parte del territorio italiano, uno spazio che le politiche pubbliche dovrebbero ripensare e rendere praticabile.
- **Terreno fertile** - Rispetto al paradigma "*avoid / shift / improve*" l'**efficacia delle politiche** per la mobilità sostenibile può rivelare margini di miglioramento inaspettati. Finora si è agito migliorando le prestazioni delle modalità più inquinanti. Ora emergono nuovi comportamenti di mobilità su cui politiche ben formulate e attuate possono fare presa con efficacia. Gli esempi e le buone prassi nei Comuni italiani sono crescenti.
- Al di là delle differenze ancora sensibili tra livello di servizio tra centro nord e sud, della necessità di convogliare maggiori finanziamenti, dell'ingiustificato "basso" valore tariffario italiano rispetto la media europea, il TPL riveste comunque un ruolo fondamentale non soltanto per l'economia del Paese ma per la vivibilità e la competitività delle nostre città. É nelle città di medio grandi dimensioni infatti che è più alto il fabbisogno di mobilità pubblica, sono più complessi gli scenari di infrastrutturali e gestionali, più accesa la competizione dell'offerta privata

“innovativa”. Alcuni dati da più fonti autorevoli (da ISTAT a Audimob-ISFORT) elaborati dall’ANCI evidenziano che in tredici anni (dal 2002 al 2015) la mobilità a basso impatto (tra cui il TPL) ha perso terreno in modo sostanziale, **dal 37,2% al 27,6% del totale degli spostamenti**. Solo nelle grandi città, quelle con più di 250 mila abitanti, i mezzi collettivi catturano una quota significativa degli spostamenti (circa il 30%), lasciando alla motorizzazione privata poco meno del 70% ma scontando un tempo medio di spostamento giornaliero superiore alla media nazionale (circa 71’ contro 60’).

- Le città capoluogo metropolitane sono centri che attraggono e generano traffico, con flussi in ingresso e in uscita di considerevole impatto e che richiedono soluzioni gestionali complesse. Rispetto agli oltre 9 milioni di residenti, il 4,5% si sposta sistematicamente fuori città (studio / lavoro) mentre oltre un milione e settecentomila di city users attivano un flusso giornaliero di spostamenti in ingresso. Per contro, nei piccoli centri (Comuni sotto i 100 mila abitanti) il trasporto pubblico urbano appare ormai marginale, potendo contare su uno scarso 3% degli spostamenti, mentre nella fascia intermedia la mobilità collettiva tradizionale ne “cattura” meno del 10% (Isfort 2016). C’è un divario crescente tra grandi città e Comuni piccoli e medi: nei primi il trasporto pubblico, anche se in crescente difficoltà, rappresenta l’unica soluzione delle amministrazioni per gestire gli spostamenti sistematici di vasta scala, mentre nei secondi non sembra rientrare tra gli strumenti prioritari di gestione della mobilità, ormai nettamente soverchiato dalle soluzioni individuali.
- Oltre al costo individuale rilevante che va associato al modello di mobilità privata attuale vi sono quello sociale ed ambientale legato all’impatto sulla salute e sulla qualità della vita. Gli impatti principali riguardano innanzitutto l’incidentalità e poi l’inquinamento dell’aria, il rumore, la congestione e il consumo di suolo. Accanto alla mobilità collettiva pubblica, spesso vetusta e dalle performance insoddisfacenti, si stanno sviluppando modelli di offerta più flessibili, incentrati sull’uso delle tecnologie di connettività e su mezzi privati di ultima generazione. Si sta sviluppando di una nuova generazione di servizi che, partendo dal car sharing propone opzioni per le diverse gamme di spostamenti, che vanno da quelli più orientati alla **sharing economy, all’evoluzione dei tradizionali sistemi di noleggio**. Due sono le chiavi di lettura o le direzioni che i Comuni anche mediante le aziende TPL devono intraprendere per colmare il gap oggi esistente e risolvere le criticità della mobilità urbana: **innovazione e sostenibilità**.
- **Valorizzare le esperienze progettuali europee e territoriali** - Ci sono ormai anni di attività progettuali e di implementazione sulla mobilità sostenibile in Europa. Le linee guida UE sui PUMS sono punto di riferimento essenziale. Le esperienze italiane di città grandi e medie vanno valorizzate e messe in comune. Si può imparare anche dal campo confinante delle energie pulite e del risparmio, per diffondere buone pratiche in termini di progetto e attuazione.

- **Opportunità che si possono vanificare** Le condizioni favorevoli possono essere vanificate dall'assenza di coordinamento tra le istituzioni incaricate di promuovere la mobilità sostenibile. Emerge la necessità: 1) di una visione condivisa degli obiettivi (cosa), 2) di una chiarezza sulla pluralità della strumentazione attuativa (come) e delle responsabilità ai diversi livelli amministrativi.
- In Italia l'offerta di mobilità collettiva è caratterizzata da **prestazioni mediamente insoddisfacenti**:
 - il 65% degli italiani si muove in auto (Isfort 2016)
 - sul tot.spostamenti il 69,8% è combinato pubblico/privato
 - sovrapposizione fra profilo dei consumatori «forti» di mobilità e profilo socio-anagrafico per alto tasso di utilizzo dell'auto per gli spostamenti
 - la spesa in conto capitale pro - capite per il TPL è scesa da 68 Euro (media 2008-10) a 40,6 (media 2012-14),
 - il parco autobus ha un'età media di 11,5 anni/squilibrio tra grandi e piccoli comuni e tra nord e sud

Da questo punto di vista sono state **avviate azioni di forte stimolo agli investimenti** per il rinnovo del parco mezzi. Il MIT- nella più ampia strategia Connettere l'Italia - ha emanato un primo bando Consip per il rinnovo del parco autobus per un valore complessivo di circa 255 Milioni di Euro, suddiviso in 9 lotti (per tecnologia di trazione) e un totale di mezzi stimato complessivo pari a 1.600 mezzi. Importante risulta per le città metropolitane il ruolo del **Programma Operativo 2014-2020 PON Metro** in cui l'obiettivo tematico 4 - efficienza energetica e sostenibilità - ha un notevole peso in termini di dotazione finanziaria. In generale tutti i PO FESR regionali possono canalizzare un enorme flusso finanziario in tal senso. Rimane il problema di **rendere coerenti gli strumenti e le modalità attuative, supportando da un lato le città senza ingabbiarle in meccanismi eccessivamente stringenti e poco innovativi**, a partire dall'obbligo di acquisto tramite centrale di committenza nazionale.

- Nel 2014 la velocità commerciale urbana è stata di 19,5 Km/h (16,6 Km/h nei grandi Comuni, dati Censis). Viste complessivamente, le aziende di gestione della mobilità locale mostrano una scarsa propensione all'innovazione, essendo basate su una governance disincentivante (responsabilità locali, finanziamenti centrali) e su un modello di business antiquato, messo in crisi dalla scarsità di investimenti e da gestioni poco efficienti e lungimiranti (alti costi di manutenzione/gestione). Nonostante la revisione dei criteri di riparto del Fondo TPL vada nella direzione di una maggiore efficienza, l'offerta di servizi rimane il più delle volte ancorata a strutture sociali e stili di vita del secondo dopoguerra e non riesce a recepire i nuovi bisogni di mobilità che emergono dalla popolazione. Inoltre proprio le aziende di trasporto pubblico locale dovrebbero essere supportate e stimolate a modificare il portafoglio di offerta, ad allargare al mix di mobilità collettiva e dolce, a cambiare radicalmente modelli di gestione del parco mezzi (laddove troppo spesso la criticità è rappresentata dalla manutenzione -> sperimentare leasing, noleggi a lungo termine, ecc.)

- L'evoluzione degli strumenti di pianificazione dai PUT ai PUM ha già immesso le amministrazioni comunali in un percorso di apprendimento delle tematiche di governo della mobilità urbana. Gli orientamenti comunitari per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile rappresentano il quadro di riferimento indispensabile per l'evoluzione in senso sostenibile della pianificazione. Tuttavia i PUMS sono ancora uno strumento volontario e l'approccio necessario richiede risorse, competenze e attitudini non ancora diffuse presenti nelle tecnostutture locali -> PUMS MODULARE A SECONDA GRANDEZZA COMUNE. Per stimolare i Comuni a pianificare occorrono risorse dedicate. Attualmente sono al vaglio della Conferenza Unificata le linee guida nazionali per la redazione dei PUMS.
- **Il contesto normativo** ha visto negli ultimi anni vari sviluppi con accelerate recenti ma **soffre di notevole frammentazione, a volte a scapito della coerenza della strategia complessiva del Paese**, rispecchiando di fatto la frammentazione della governance.
- **Incentivi** - Nell'ambito del Capo IV bis della Legge del 7 agosto 2012, n. 134, volto alla predisposizione di disposizioni mirate a favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive erano comprese diverse misure. Una di queste era relativa all'incentivo per l'acquisto dei veicoli a basse emissioni complessive. La misura, a carattere sperimentale, aveva finalità espressamente ambientali e puntava allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso la diffusione di flotte pubbliche e private, con particolare riguardo all'ambito urbano, nonché l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive. Nello specifico, il Ministero dello Sviluppo Economico aveva implementato una Piattaforma per la gestione delle prenotazioni dei contributi. Anche il Fondo Kyoto prevedeva una quota parte delle risorse da destinare all'incentivazione per acquisto di veicoli a basse o zero emissioni, gestito dal Ministero dell'Ambiente.
- **Infrastrutture** - Il DECRETO SVILUPPO stabiliva che entro il 1 giugno 2014 i Comuni dovevano adeguare i loro regolamenti edilizi condizionando il conseguimento del titolo abilitativo edilizio, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 mq e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, all'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box auto, siano essi pertinenziali o meno. Nello stesso decreto si precisava che anche per le infrastrutture private relative alle **colonnine adibite alla ricarica si tratta di opere di urbanizzazione primaria realizzabili su tutto il territorio comunale in regime di esenzione dal contributo di costruzione.** Tale obbligo è stato ripreso nel decreto di recepimento della DAFI - Direttiva combustibili alternativi, proprio per dare uno sprone all'attuazione tuttora rallentata del PNIRE Piano nazionale dell'infrastruttura di ricarica elettrica. Nel Decreto di stabiliscono requisiti minimi per la costruzione di **infrastrutture per combustibili alternativi inclusi punti di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento per gas naturale compresso e liquefatto inclusi biocarburanti e biometano, idrogeno** (in Italia c'è un piano appositamente dedicato all'idrogeno), gas

di petrolio liquefatto. Stabilisce inoltre specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e rifornimento. ANCI aveva presentato diverse proposte emendative e relative osservazioni, gran parte delle quali accolte nel testo attualmente in ultima versione, poichè riguardavano questioni cogenti per i Comuni, molte inerenti problematiche di tipo amministrativo con lo sviluppo della mobilità elettrica.

- **Domanda** - Nel nostro Paese il **rapporto veicoli elettrici/punti di ricarica è pari allo 0,66**; per poter parlare di mercato maturo questo rapporto dovrebbe attestarsi a circa 1 veicolo per punto di ricarica. Attualmente i paesi più virtuosi sono la Cina con un rapporto di 1,05 e la Svezia con 0,99.
- Anche il **Codice della Strada** sta subendo necessariamente una serie di modifiche e correzioni necessarie ad adeguare le norme al cambiamento di abitudini di mobilità, di organizzazione necessaria, di evoluzione dell'offerta. **Molto c'è ancora da fare soprattutto nella necessità di rendere sicuro l'utilizzo dello stesso spazio stradale e urbano a un crescente numero di utenti e diversi veicoli**, molti dei quali non previsti dal codice stesso.
- **Trasporto Pubblico Locale** - Passi avanti sono stati fatti negli ultimi mesi sulla riforma del TPL. Nel **DL 50/17** cosiddetta Manovrina, si sancisce la stabilizzazione del fondo TPL, svincolandone la dotazione dal gettito dell'accisa e quindi dalle fluttuazioni relative. Si introduce inoltre il tema della sostituzione dei mezzi gomma e ferro, dando anche la possibilità alle aziende TPL (anche private) di locazione e di utilizzo delle centrali di acquisto nazionali.
- Nel **DEF 2017**, si prevede che entro il 2017 venga realizzato il completamento della riforma dei servizi pubblici locali, tra cui della disciplina del trasporto pubblico locale. Tra le azioni già intraprese rientrano inoltre quelle volte a incentivare lo sviluppo del trasporto pubblico locale e lo stanziamento di fondi per il completamento di tram, linee metropolitane e stazioni oltre agli investimenti per il rinnovo del parco mezzi. Tra le iniziative in fase di sviluppo rientra infine, la trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto attraverso le Smart Road definite come l'insieme di infrastrutture stradali che punta ai due obiettivi fondamentali di sostenibilità e miglioramento della qualità della vita. Alla procedura Consip a cui si accennava ai punti precedenti per l'acquisto centralizzato di 1.600 nuovi autobus a livello nazionale si sommano le risorse già stanziare dalla Legge di Bilancio per il 2017 per il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile destinato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative. Infatti è stato istituito presso il MIT un Fondo per acquisto o noleggio di mezzi adibiti al TPL compreso il trasporto regionale destinato anche alla riqualificazione elettrica dei mezzi (210 Ml per 2019 e 2020, 130 Ml per 2021, 90 Ml per 2022). **La Legge di Bilancio prevede, inoltre, per ciascuno degli anni 2018 e 2019, interventi a favore di investimenti produttivi, in particolare per modalità di alimentazione alternativa.** Con tali risorse il MISE, d'intesa con il MIT, può stipulare convenzioni con INVITALIA e con i dipartimenti

universitari specializzati nella mobilità sostenibile. Stanziati 2 milioni nel 2017, 50 milioni nel 2018 e 250 milioni a decorrere fino al 2033.

- E' in corso di pubblicazione la graduatoria dell'Avviso al Bando connesso al Collegato Ambientale "Programma sperimentale casa-scuola casa-lavoro" che vede circa un centinaio di Comuni singoli e associati con proposte valutate positivamente. In tal senso, anche l'espressione progettuale della copertura di fabbisogni, spesso spontaneamente organizzata dal basso, avrebbe bisogno di maggiore accompagnamento e al tempo stesso procedure più snelle per raggiungere solidità, bancabilità e sostenibilità nell'attuazione.

POSIZIONE ANCI

- ✓ Condividere un approccio e un portafoglio di strumenti omogenei già in fase di regolamentazione della mobilità urbana. In tal senso ANCI sta per diffondere le linee guida ai Comuni per regolazione della mobilità urbana. Uniformare le regole d'accesso e di utilizzo della strada, anche su e con gli incentivi non monetari o indiretti, improntati alla neutralità tecnologica tra i combustibili a parità di "emissioni zero" (elettrico, idrogeno e biometano) – riteniamo sia di forte stimolo anche culturale e comportamentale;
- ✓ Conoscere la domanda di mobilità – dati abitudini della propria popolazione.
- ✓ Prevedere e regolare già in fase di pianificazione urbanistica (quartieri residenziali/abitazione con posti auto/parcheggi e ricariche - > no occupazione di suolo) ragionando in modo integrato tra settori (efficienza energetica abitativa e mobilità) e tra territori/servizi (interoperabilità tra comuni limitrofi/area vasta/città metropolitana, sistemi di pagamento, di bigliettazione, ecc.). Investire e finanziare già la fase programmatoria (PUMS) perchè non si sviluppi un approccio sterile "taglia/incolla" come avvenuto nella prima fase del Patto dei Sindaci per i Piani d'Azione per l'energia e la sostenibilità.
- ✓ Verificare spazi di sperimentazione di soluzioni/servizi innovativi per la mobilità urbana in partenariato pubblico privato. In tal senso Anci ha lanciato una call per selezionare un portafoglio di soggetti qualificati con cui confrontare soluzioni innovative di mobilità sul piano offerta e fabbisogni dei Comuni e della domanda, innalzando il livello di progettazione e individuazione degli interventi.
- ✓ Pubblico per funzione esemplare e public procurement -> ricambio parco auto comunale o utilizzo di mobilità lenta. É necessario puntare sull'integrazione delle diverse modalità di mobilità in un mix equilibrato, puntando nelle grandi aree urbane e nei centri storici a disincentivare la mobilità privata, innalzando i servizi di mobilità pubblica, lenta e condivisa, attraverso intermodalità. Sostituire l'attuale parco auto privato, tra i più alti d'Europa, con altrettanti veicoli a combustibili alternativi tra cui elettrici non risolve il problema del congestionamento e dell'occupazione di suolo
- ✓ Utilizzare un approccio neutro verso la tecnologia di trazione -> a seconda dei diversi territori e delle esigenze di mobilità (si pensi ad esempio all'orografia del territorio italiano) si dovrà utilizzare una tecnologia di trazione rispetto ad un'altra, propendendo per un MIX di risorse. Alcune tecnologie a impatto zero, come ad esempio l'elettrico, presentano oggi alcune criticità alla luce soprattutto del modello

italiano di produzione e distribuzione. Puntare sulla tecnologia richiede quindi a nostro avviso una riforma complementare dell'attuale modello, anche alla luce della Strategia Energetica Nazionale oggi in consultazione. ANCI propone in tal senso una revisione del modello di distribuzione a favore di una generazione diffusa (modello francese) che si adatta maggiormente agli obiettivi di sostenibilità e autonomia energetica locale. Inoltre si ricorda che l'Italia ha un enorme problema / potenziale di riconversione delle aree industriali di raffinazione petrolchimica in tutto il territorio che potrebbero vedere nuova vita in tal senso; in tal senso occorre guardare alle buone pratiche di economia circolare che permettono di valorizzare e ottimizzare le risorse di ciascun territorio (esempio di Acea Pinerolese e produzione biometano da riutilizzo raccolta biomassa/stralci potatura).

- ✓ Puntare maggiormente sulla ricerca e sviluppo in termini di stoccaggio diffuso e multipurpose, spesso associato all'idrogeno, che rappresenta una tecnologia a impatto zero alternativa e in crescita esponenziale anche a livello applicativo.
- ✓ ANCI ribadisce la necessità di normare meglio nel Codice della Strada l'utilizzo crescente della bicicletta, anche alla luce dei risvolti penali, tutelando certamente il ciclista ma parimenti chi utilizza con altri mezzi la medesima carreggiata. Ugualmente occorre normare l'introduzione crescente nella logistica urbana delle cargo bike piuttosto che dei mezzi "ibridi" mono/bi ruota come il cosiddetto sideways.
- ✓ Richiesta ANCI al MIT dei dati (gratuiti per i Comuni) relativi alle ZTL in entrata e uscita, per migliorare la regolazione urbana e la customizzazione delle soluzioni.
- ✓ Prevedere un sistema per disincentivare l'occupazione illimitata dello stallo e del punto di ricarica pubblici da parte degli utenti finali, al fine di prevenire un problema in crescita via via esponenziale per le amministrazioni comunali, data l'evidente "scarsità" di spazio/suolo nelle aree urbane.
- ✓ Prevedere forme di incentivazione diretta, accanto a quelle indirette, al ricambio/acquisto parco auto per la mobilità collettiva a emissioni zero (bus, taxi, car sharing, mezzi di servizio, ecc.).
- ✓ Prevedere forme di agevolazione dei punti di ricarica elettrica privata, specie quelle condominiali, assimilandoli agli interventi di efficienza energetica, mediante lo strumento della detrazione fiscale dall'imposta lorda ai fini sia IRPEF che IRES con aliquote da valutare in base all'impatto stimato e con massimali annuali.
- ✓ Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, Se ANCI concorda con la necessità di diversificazione delle azioni verso il trasporto pubblico locale in termini di maggiore efficienza e sostenibilità ambientale dei mezzi e quindi del servizio, ribadisce la necessità di non limitare la finalizzazione delle risorse, almeno nel medio periodo, alla trazione elettrica ma di estendere al paniere più ampio di combustibili alternativi in linea con la direttiva europea DAFI, con le potenzialità e le diverse dotazioni di risorse nel nostro Paese, con l'esigenza di tutelare intere filiere produttive e di stimolare il consolidamento e la nascita di nuove, come ribadito dal Pacchetto europeo Clean Energy Package (sostenendo filiere locali in ottica di recupero risorse come quelle agricole o di manutenzione del verde urbano - ad esempio biometano).
- ✓ Si rileva la necessità che sia data attuazione alla legge "Delrio" n. 56 art. 44, ovvero che i fondi per il TPL destinati alle città metropolitane siano a queste ultime assegnate

direttamente. Infine, **Anci propone al Governo che l'utilizzo del Fondo in ciascun territorio regionale passi attraverso una condivisione della programmazione regionale sul trasporto pubblico affinché sia in linea con i fabbisogni dei Comuni**, mediante appositi accordi Regione-Comuni, e che una quota percentuale delle risorse sia destinato altrettanto stabilmente alla mobilità urbana.

IN SINTESI

É quantomai necessario:

- sostenere finanziariamente la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- pianificare forme di incentivazione (tra i diversi attori) dirette e indirette, al pari degli interventi di efficienza energetica;
- garantire certezza dei tempi e della dotazione nell'assegnazione delle risorse (il PNIRE e il Programma Sperimentale casa-scuola e casa-lavoro non sono stati in tal senso buoni esempi). Stabilizzare i fondi del cd "bando periferie" e del "Programma Sperimentale mobilità sostenibile" metterebbe nelle condizioni gli enti locali di potere programmare con una visione integrata e sinergica, anziché intervenire sulla base di contribuzioni una tantum;
- per l'infrastrutturazione di ricarica elettrica, indicare una decisione più chiara sullo standard da adottare. Ad oggi le città procedono in modo disforme e l'utente che si sposta tra territori diversi trova sistemi di ricarica differenti. Attualmente non esiste un modello unitario per quanto concerne i sistemi di pagamento e l'addebito del consumo in bolletta all'utilizzatore finale. Lo sviluppo tecnologico, attraverso le apps, potrebbe essere una facile soluzione;
- per i centri storici e i borghi sviluppare un sistema di regole che consenta di salvaguardare la grande delicatezza dei luoghi in cui avviene l'accesso delle merci e delle persone. Servono anche adeguamenti al Codice della Strada, che in materia di accertamento delle violazioni appare piuttosto lacunoso o, quanto meno, limita di molto l'azione delle Amministrazioni comunali;
- approfondire anche mediante interventi normativi e regolatori i temi della ciclabilità, dalla necessità di realizzare collegamenti non solo infracittadini, ma anche di connessione con le conurbazioni (almeno) dei Comuni capoluogo, ai nuovi sistemi "free floating" di bike sharing che stanno sostituendo quelli ad impianto fisso, alle norme del Codice della strada, introducendo anche una regolazione dei nuovi veicoli a mono-bi ruota;
- per il trasporto pubblico, una maggior forza per i sistemi di trasporto rapido di massa (quelli della vecchia l.211/1992), sostenuta economicamente anche nelle città medie, allo scopo di invertire la tendenza alla disaffezione verso l'utilizzo del TPL.;
- maggiore condivisione interventi programmati a livello regionale con i fabbisogni degli enti locali, per superare l'attuale criticità costituita dal riparto dei fondi TPL tra le Regioni;

- investire risorse per affrontare radicalmente le cause dell'inquinamento atmosferico e della congestione da traffico, anziché limitarsi a gestire le conseguenze (e a pagare il conto all'Europa per le procedure di infrazione avviate);
- Definire e rafforzare una strategia unitaria nazionale sul tema della mobilità, basata su un robusto impianto normativo a supporto e l'indicazione delle risorse, certe e cadenzate periodicamente, con cui alimentarne l'attuazione, come sembra si stia procedendo per il TPL.