



Prot. n. 087

Napoli, 06 maggio 2020

Al Presidente del Consiglio
Regionale

SEDE

Mozione

Oggetto: Rete di mobilità d'emergenza e nuove politiche di trasporto pubblico locale.

I sottoscritti Consiglieri regionali, Maria Muscarà, Valeria Ciarambino e Vincenzo Viglione, ai sensi dell'articolo 121 del Regolamento interno del Consiglio regionale, presentano la seguente mozione al fine di promuovere una deliberazione del Consiglio regionale sulla materia in oggetto.

Premesso che:

- a) il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 aprile 2020 ha dato avvio alla "Fase 2" di gestione dell'emergenza Covid19, con la graduale ripresa di talune attività lavorative, delle attività ambulatoriali e degli spostamenti legati al tempo libero e all'incontro con i congiunti;
- b) l'aumento degli spostamenti costituisce un fattore di stress per il sistema della mobilità urbana ed extra urbana, su scala regionale e locale, destinato ad aumentare con la ripresa delle ulteriori attività e dunque dei rischi di sovraffollamento dei mezzi di trasporto pubblico e di congestionamento del traffico per eccessivo utilizzo delle auto private, su cui occorre intervenire tempestivamente adottando misure organizzative e di prevenzione atte a scongiurare nuove ondate di contagi;
- c) in tutta Italia, enti locali e regioni stanno ragionando su come ripensare il servizio di trasporto collettivo alla luce delle nuove esigenze: città come Milano, Roma, Firenze, Palermo, Torino, Bologna stanno già portando avanti soluzioni di potenziamento della ciclabilità e hanno aperto tavoli di confronto con le associazioni e i tecnici; la Regione Emilia-Romagna ha previsto investimenti per il riconoscimento di incentivi al bike to work e alla mobilità ciclistica come alternativa all'auto; la Regione Lombardia finanzia i comuni che realizzano interventi per la mobilità sostenibile;
- d) le scelte che saranno assunte in questa fase, ai vari livelli di governo, potrebbero segnare una svolta nel modo di pensare al trasporto pubblico locale avvicinando l'Italia alle altre nazioni Europee per migliorare la qualità di vita nelle città e la qualità dell'aria, in particolare in regioni come la Campania che sconta un ritardo notevole nell'attuazione di politiche mirate alla incentivazione della mobilità sostenibile;



considerato che:

- a) i gestori dei servizi di trasporto pubblico hanno evidenziato le criticità dettate dalla ridotta capacità dei mezzi per effetto dell'obbligo di distanziamento che riduce la capienza al 25% rispetto all'ordinaria e dalle probabili code e gli assembramenti nelle stazioni e sui treni, situazione già verificata nel primo giorno di parziale ripresa delle attività con allarmanti affollamenti negli orari di punta, in particolare sui treni dell'EAV;
- b) le aziende del TPL non dispongono delle risorse atte a garantire le attività di controllo sul rispetto delle misure di protezione sanitaria da parte dei passeggeri né di quelle necessarie a dotarsi tempestivamente di indicatori di saturazione, di telecamere intelligenti per monitorare possibili assembramenti in collegamento con centrali operative;
- c) la stessa tenuta economica del servizio è a rischio per effetto dei minori ricavi, circa il 90 % in meno, con perdita certificate per circa 4 milioni al mese nel caso di EAV e 5 milioni al mese l'ANM e delle maggiori spese dovute all'utilizzo ridotto dei mezzi, alle sanificazioni e ai servizi flessibili sperimentali avviati;
- d) l'associazione nazionale ASSTRA ha avanzato una serie di proposte generali per le fasi emergenziali, quali:
 - Istituire una cabina di regia tra società di trasporto, rappresentanze di imprese e lavoratori, amministrazioni locali e Università necessaria per definire le modalità operative di ripartenza;
 - Definire un ripensamento globale dei servizi che tenga conto sia del reale potenziale di mobilità oggi disponibile, sia di una diversa e nuova organizzazione della vita lavorativa, della vita scolastica e di tutti quei settori che devono ripensare modelli produttivi che garantiscano la sicurezza dei cittadini e dei lavoratori nella ripartenza, da perseguirsi attraverso un ridisegno degli orari delle città e dei territori e una transizione dall'integrazione modale all'integrazione tra il sistema di trasporti e il sistema produttivo;
 - Valorizzare il principio di unitarietà ed integrazione della rete di trasporto da perseguirsi attraverso una rimodulazione dei servizi necessaria a garantire il distanziamento sociale all'interno dei mezzi di trasporto, evitando inefficienti duplicazioni tra servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico e servizi di mercato che incidono negativamente sull'equilibrio economico del contratto di servizio;
 - Prevedere, nell'alveo dei contratti di servizio e ove non già prevista, la possibilità per le aziende di trasporto di offrire servizi di trasporto dedicati (ad esempio collegamento con le fabbriche) e parallelamente incentivare attraverso la leva fiscale gli accordi tra le imprese e i lavoratori finalizzati ai servizi di trasporto;
 - Utilizzare le opportunità offerte dai servizi a chiamata che può rappresentare una risposta efficace per rispondere alla rimodulazione degli orari delle città;

considerato, altresì, che:



- a) recenti evidenze scientifiche hanno dimostrato la maggior diffusione del virus a causa di livelli elevati di smog (Università di Bologna, Università di Catania, Dipartimento di biostatistica dell'Harvard T.H. Chan School of Public Health, Boston) e la possibile correlazione fra inquinamento atmosferico e aumento della mortalità;
- b) la riduzione del traffico veicolare durante *il lockdown*, d'altro canto, ha fatto registrare effetti altamente positivi sulla qualità dell'aria nelle città migliorando la vivibilità dei centri urbani, anche grazie ad un aumento degli spostamenti a piedi e all'intensificarsi dei rapporti commerciali con le attività di prossimità;
- c) in un documento congiunto numerose associazioni di carattere nazionale tra cui FIAB, Legambiente e BikeItalia, hanno avanzato proposte puntuali per una risposta sostenibile alle nuove esigenze di mobilità in queste fasi emergenziali; tali proposte riguardano in sintesi:
 - regolamentazione percorsi pedonali e corsie ciclabili in sola segnaletica, doppio senso bici, strade residenziali a 10 km/h aperte ai pedoni, strade scolastiche, intermodalità bici-TPL (Rete di Mobilità di Emergenza/Transizione);
 - incentivi e finanziamenti quali Fondo interventi urgenti mobilità sostenibile dei Comuni (per realizzare quanto previsto al punto 1), bonus-mobilità per i cittadini (acquisto bici elettriche, servizi di bike sharing e micromobilità), premialità e rimborsi chilometrici;
 - mantenimento delle misure di equilibrio del sistema della mobilità, come le ZTL, la sosta regolamentata, le corsie preferenziali;
 - smart working differenziazione degli orari di attività economiche e uffici, i sistemi di consegna a domicilio, privilegiando ed incentivando quelli su bicicletta e cargo-bike;
 - Riconoscimento, promozione e finanziamento della mobilità attiva (pedonalità e ciclabilità) come modo di trasporto urbano resiliente;
 - Istituzione di un gruppo di lavoro tecnico-scientifico che coordini e armonizzi le misure di cui ai punti precedenti all'interno di un Piano di Mobilità di Emergenza/Transizione Covid-19;
 - campagne informative per stimolare stili di vita basati su forme di mobilità attiva, indispensabili per tenersi in salute e recuperare la forma fisica;

atteso che:

- a) alla Regione è attribuito l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale (TPL) come previsto e disciplinato dalla legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 e dall'articolo 1, commi 89, 90, 91 e 92, della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5.";
- b) l'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi piani attuativi di settore adottato con Delibera di Giunta regionale n. 306 del 28/06/2016 per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite



all'asse 7 trasporti del por 2014-2020 pur prevedendo tra i principi generali le politiche per l'incentivazione della mobilità pedonale e ciclabile non annovera nell'elenco degli interventi attuativi misure significative in tal senso;

- c) non ha trovato attuazione l'art. 13 della Legge Regionale 5 aprile 2016, n. 6, in cui è previsto che "per perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano, anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi, la Regione Campania elabora il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) in coerenza con la vigente pianificazione territoriale e ambientale regionale";
- d) l'azione regionale a valere sui fondi strutturali europei in tema di mobilità sostenibile è stata incentrata principalmente sul rinnovo del parco mezzi, con acquisiti che solo in percentuale minima hanno riguardato mezzi elettrici o a metano;
- e) anche nelle "Linee Guida sullo Sviluppo Urbano" approvate con Delibera n. 314 del 31/05/2017 per la definizione del Programma Integrato Città Sostenibile delle Città medie" PICS , misura prevista sull'asse X del PO FESR 2014/2020, la mobilità ciclabile e quella pedonale non sembrano occupare un posto centrale nell'ambito degli indirizzi forniti dalla Regione agli enti attuatori, seppur il miglioramento della qualità dell'aria e delle condizioni di vita nelle città siano tra i principi ispiratori dell'intervento;
- f) l'Ordinanza n. 40 del 30 aprile 2020 ha disposto dal 4 maggio 2020 e fino al 17 maggio 2020, la riattivazione dei servizi TPL in misura del 60 % dei servizi programmati in ordinario con l'utilizzo obbligatorio dei DPI per personale a bordo e passeggeri raccomandando, a tutte le amministrazioni pubbliche, enti e società controllate di adottare prioritariamente modalità di *smart working* e differenziare gli orari di ingresso e uscita nelle aziende e negli uffici;
- g) con l'Ordinanza n.41 del 01 maggio 2020 sono state adottate *Linee guida per misure di sicurezza e prevenzione regionali per il trasporto pubblico locale e di linea*, prevedendo, tra le altre misure, l'istituzione di un Cabina di Regia regionale per poter concertare con gli enti locali e con gli attori coinvolti i termini, principi e le modalità specifiche relative ad un'offerta di servizi adeguata da assolvere le esigenze di *mobilità collettiva* nel rispetto delle necessarie condizioni di sicurezza sanitaria;

ritenuto che:

- a) l'analisi dell'attuale scenario rende necessario fornire risposte tempestive e adeguate ai problemi di mobilità collettiva;
- b) occorre ripensare il sistema del trasporto pubblico e procedere alla riorganizzazione delle città e dei servizi adeguata alle nuove esigenze emergenziali in grado di assicurare la sicurezza sanitaria del servizio di trasporto, concordata con istituzioni e aziende del settore, sulla base delle seguenti condizioni:
 - limitare gli spostamenti mediante il ricorso allo *smart working*;



- diluire il traffico delle ore di punta ampliando la flessibilità oraria di ingresso/uscita dei lavoratori e di apertura degli esercizi commerciali;
 - promuovere il commercio e l'organizzazione di servizi di prossimità;
 - favorire l'organizzazione condivisa del trasporto collettivo attraverso le figure del mobility manager aziendale e d'area;
 - garantire flessibilità nei servizi di trasporto con l'introduzione nei contratti di servizio della possibilità di attivazione di servizi a richiesta per le principali utenze;
 - sostenere le aziende del TPL per implementare le misure di sicurezza attraverso sistemi conta persone, di videosorveglianza e collegamento con le centrali operative delle autorità preposte al controllo;
 - implementare la dotazione di applicazioni, sistemi di prenotazione e pagamento online dei biglietti;
- c) al contempo, è necessario:
- operare un raccordo con il livello nazionale per ricevere gli indirizzi di carattere generale per lo svolgimento in sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale;
 - garantire il coordinamento tra Istituzioni (Regione, Provincia, Comuni) e aziende di trasporto pubblico;
 - realizzare una Rete di Mobilità di Emergenza cittadina, di concerto con i Comuni e le Province, per stimolare l'utilizzo di mezzi di trasporto ecologici di ridotte dimensioni in grado di garantire il distanziamento sociale e la realizzazione di percorsi ciclopedonali, anche sperimentali, per incentivare la mobilità pedonale e l'uso della bicicletta per gli spostamenti giornalieri in sicurezza;
 - potenziare le Zone a Traffico Limitato
 - garantire il mantenimento dei parcheggi a pagamento per disincentivare l'uso delle auto private ed evitare il congestionamento del traffico urbano;
- d) per la città di Napoli, la Regione potrebbe intervenire per promuovere il ripristino e la manutenzione di percorsi alternativi attraverso impianti di ascensore, scale mobili intermodali in grado di collegare la parte alta della città con il centro storico alleggerendo il carico del trasporto pubblico;
- e) è necessario favorire soluzioni innovative ed ecosostenibili attraverso bandi regionali rivolti alla:
- concessione di incentivi agli enti locali che prevedano l'utilizzo di parte della carreggiata per delimitare, in via sperimentale, apposite corsie ciclabili o ciclo-pedonali, il ripristino di percorsi di mobilità attiva alternativi già esistenti quali scale mobili intermodali e ascensori o la creazione di centri di assistenza, info-point e custodia biciclette presso stazioni ferroviarie e parcheggi di interscambio;
 - concessione di incentivi per l'acquisto di biciclette, elettriche o muscolari, e dispositivi per la micro-mobilità elettrica urbana;
 - realizzazione di *App* per mappare gli spostamenti e riconoscere forme di incentivazione all'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto per i percorsi casa-scuola, casa-lavoro in collaborazione



- con datori di lavoro, istituzioni scolastiche e universitarie, e per gli acquisiti tramite accordi con le associazioni di categoria degli esercizi commerciali;
- riconoscimento di incentivi alle aziende di trasporto pubblico per l'attivazione di servizi sperimentali flessibili, a richiesta e per implementare sistemi di prenotazione e pagamento online dei biglietti e misure di sicurezza nelle stazioni e sui mezzi;
- f) per raggiungere tali obiettivi, è indispensabile il coinvolgimento delle istituzioni, le autorità di controllo dei trasporti, i gestori dei servizi di mobilità e il mondo produttivo, le associazioni di categoria, i sindacati, le associazioni di settore, ambientaliste e dei consumatori, gli enti di ricerca sollecitando la sottoscrizione di specifici accordi.

**Tutto ciò premesso, considerato, atteso e ritenuto
Il Consiglio regionale impegna la Giunta regionale a**

1. affidare alla Cabina di Regia prevista nell'allegato 1 all'Ordinanza n. 41 del 01 maggio 2020, in funzione di gruppo di lavoro tecnico scientifico di coordinamento regionale a supporto all'attività della Giunta, la definizione di termini, principi e modalità per realizzare Reti di Mobilità di Emergenza cittadine e riorganizzare il trasporto pubblico locale, in raccordo con il livello nazionale e secondo le indicazioni fornite dalle associazioni del settore dei Trasporti e della mobilità sostenibile, con la più ampia partecipazione degli attori sociali interessati e in collaborazione con ACAMIR, individuando gli interventi immediatamente realizzabili in Campania;
2. revisionare il Piano Direttore della Mobilità Regionale sviluppando interventi attuativi per potenziare la mobilità ciclopedonale, urbana ed extra urbana, e l'inter-modalità;
3. riprogrammare gli investimenti del PO FESR e individuare ulteriori risorse disponibili su differenti linee di finanziamento da destinare ad interventi regionali per la rimodulazione del servizio pubblico di trasporto collettivo e per incentivare la mobilità attiva.

Maria Muscarà

f.to Valeria Ciarambino

f.to Vincenzo Viglione