

SOSTEGNO ALLA DOMANDA DEL TPL E DEL TRASPORTO SOSTENIBILE

redatto a cura di: Regione Piemonte - Settore Pianificazione Trasporti e Infrastrutture – Ezio Elia (ezio.elia@regione.piemonte.it).

A seguito del dibattito e approfondimenti intervenuti nell'incontro del 2/10/2019 si presenta la seguente sintesi sul tema del sostegno alla domanda di TPL.

Il tema si inserisce nel contesto dell'Obiettivo di policy 03 "Europa più connessa" ma con effetti anche per → Europa più intelligente (O1) /Europa più verde (O2)/ Europa più vicina ai cittadini (O5).

Riguardo agli obiettivi specifici è interessato quale prevalente il c3 - sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera.

Altri Obiettivi specifici interessati:

c4) Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile (e in particolare: promuovere soluzioni di trasporto intelligenti per ottimizzare l'uso delle infrastrutture e la qualità dei servizi)

c2) Sviluppare una rete transeuropea di trasporto sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale

Inquadramento esperienza in corso

La Regione Piemonte nel 2018 ([D.C.R. n. 256-2458](#)) ha approvato il nuovo Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti per fronteggiare, in una logica di anticipazione e non di emergenza, le nuove esigenze di cittadini e imprese. Il PRMT è un piano strategico e ragiona su un orizzonte temporale di lungo periodo, fissa le linee guida per lo sviluppo del settore e gli obiettivi da raggiungere al 2020, 2030 e 2050 in piena coerenza con i dettami europei. La Regione, dando attuazione al PRMT intende operare il rinnovamento del settore trasporti, mettendo in campo un processo finalizzato a valorizzare la mobilità, riconducendola al tradizionale ruolo di "volano di sviluppo", riducendo gli effetti negativi che impattano sul territorio e progettando un sistema che risponda in modo adeguato alle nuove esigenze di cittadini e imprese.

La Regione Piemonte è in avanzato stato di attuazione del proprio sistema di bigliettazione elettronica BIP, e con la D.G.R. n. 22-7210 del 13.7.2018 si è data l'obiettivo di fare crescere ed evolvere l'infrastruttura digitale del BIP andando a costituire la piattaforma pubblica abilitante per consentire il passaggio ad un nuovo sistema tariffario regionale integrato, basato su logiche di best fare e pay-per-use, in grado di garantire una gestione sempre più integrata, interoperabile e multimodale dei differenti servizi di mobilità, a partire dai servizi di TPL regionale, e dei relativi titoli di viaggio, secondo il paradigma del "Mobility as a Service" (MaaS). Con un approccio che mette il "cittadino al centro delle proprie politiche" la Regione ha puntato sul MaaS, o "Mobilità come servizio": un nuovo concetto di mobilità che deve consentire ai cittadini di accedere in modo semplice ed immediato, anche dal proprio smartphone, a tutti i servizi di mobilità disponibili per raggiungere una certa destinazione, attraverso un'unica applicazione ed un unico strumento di pagamento, favorendo scelte di mobilità sostenibile alternative all'auto privata, dal bus al treno, dal bike sharing al car sharing, al taxi, etc.

Il nuovo paradigma del MaaS, che vede alcune significative esperienze all'estero, se sviluppato da tutte le Regioni europee con caratteristiche di interoperabilità e standard comuni, consentirà di progredire verso un mercato unico dei trasporti UE cooperativo e interconnesso. L'iniziativa è, quindi, di potenziale interesse anche per le altre regioni europee; la sfida riguarda quattro diversi ambiti di innovazione: business, utenti finali, tecnologia e politica.

Proposta

In questo contesto argomentativo l'ambito di intervento proponibile è quello di **sostenere la domanda di trasporto pubblico migliorando gli aspetti di accessibilità al servizio e la connessione con i servizi complementari di trasporto sostenibile (on demand)**.

Infatti, il principale protagonista del nuovo paradigma MaaS è il trasporto pubblico che, se gestito nell'attuale modus operandi, non sarà da solo in grado di sostenere una crescita della domanda. Per accompagnare lo shift verso modalità più sostenibili (bici e piedi, ma anche fra auto-in-proprietà e auto-in-uso) la tendenza emergente è quella di integrare il TPL con le modalità on demand, ovvero tutti quei servizi innovativi in grado di supportare la mobilità senza soluzione di continuità. Il MaaS trova applicazione non solo in ambito urbano e metropolitano, ma anche nelle aree a domanda debole (a volte coincidenti con le aree interne) dove il sostegno alla domanda di TPL è particolarmente cruciale.

Interventi e strumenti

Gli strumenti per supportare tali politiche sono quindi **investimenti in ITS, formazione, marketing e sviluppo di infrastrutture** sia a bordo dei mezzi ma soprattutto in tutte le stazioni di interscambio, comprese quelle ferroviarie aperte al pubblico (si pensi a tornelli fisici o elettronici).

Una maggiore accessibilità all'acquisto dei titoli di viaggio, garantita da un sistema di bigliettazione interoperabile (almeno a livello regionale) e la possibilità di offrire nuovi titoli svincolati dall'origine-destinazione e dall'azienda, basati sul concetto del pay-per-use e su forme di fidelizzazione, possono favorire un aumento generalizzato delle frequentazioni. Inoltre, con nuovi sistemi di tariffazione si può pensare, a parità di numero di utenti, di trasformare il "cliente aziendale" in "cliente dell'intero sistema del trasporto collettivo", quindi più disponibile all'utilizzo di tutte le modalità offerte dal trasporto collettivo, e dalle modalità complementari ad esso connesse, per le sue diverse esigenze di spostamento e non solo per il principale (casa-studio o casa-lavoro).

Paradigma sostanziale dei nuovi sistemi di tariffazione è il **check-in** (e per i servizi extraurbani, sia su ferro che su gomma, anche il **check-out**): ingresso nel sistema di trasporto. La necessità di rendere la convalida un gesto “meccanico”, in alcuni casi, può implicare la “chiusura” di sistemi oggi “aperti”: l’installazione di tornelli o di controlli sistematici (anche automatici) in ingresso/uscita dal sistema. Questa “chiusura”, essenziale per consentire il riparto dei ricavi tra i vari operatori utilizzati dal cliente, facilita altresì le operazioni di controlleria, riduce l’evasione tariffaria e le conseguenti tensioni tra gli addetti e la clientela. Inoltre, l’evasione tariffaria viene spesso associata, dall’utente regolare, ad un senso di abbandono e pertanto tali sistemi hanno, come conseguenza indiretta, una maggiore percezione di sicurezza personale.

L’attuazione delle suddette politiche richiede una forte regia pubblica almeno di livello regionale e un sostegno finanziario per le fasi di avvio. Inoltre è necessario programmare specifici interventi, tra i quali:

- 1) attrezzare le stazioni e i nodi di interscambio (interventi per gestire i nuovi titoli di viaggio e per promuovere l’intermodalità con i sistemi complementari – bici, sharing...);
- 2) adottare sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili;
- 3) dotarsi di centrali operative e di tecnologie informatiche a bordo mezzi;
- 4) definire standard e protocolli di scambio dati comuni;
- 5) definire accordi commerciali tra imprese (di tpl ma anche dei nuovi servizi complementari);
- 6) formare gli operatori del settore
- 7) sviluppare l’informazione integrata su orari e percorsi.

A corollario si segnalano ulteriori strumenti di sostegno alla domanda di TPL e trasporto sostenibile,

- investimenti di miglioramento e messa in sicurezza delle fermate, (pensiline, spazi di sosta, parcheggio bici, sistema informativo, ecc.) in particolare per le aree a domanda debole

- investimenti per messa in servizio di treni pendolari con trasporto bici e adeguamento percorsi nelle stazioni