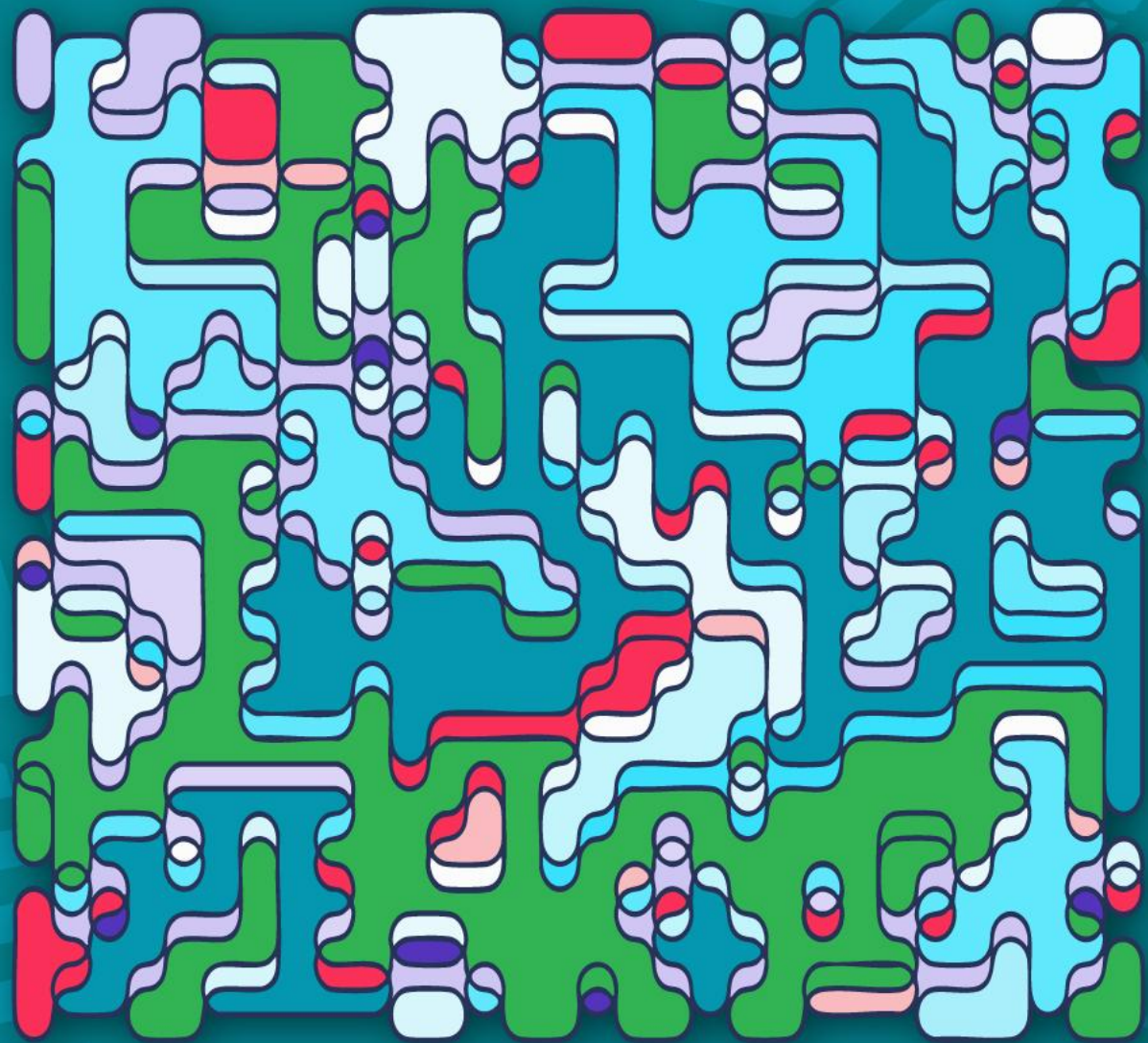




1° Green Paper sulla povertà dei trasporti

CONTRASTARE



Partiamo dall'art. 8 del Regolamento del SCF...

- Diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, in tutte le articolazioni di questa tipologia (veicoli privati e pubblici, passeggeri e merci, nuovi e usati, a motore o senza, a due, tre e quattro ruote)
- Sviluppo della mobilità attiva
- Sviluppo della mobilità condivisa (intesa come insieme dei servizi di trasporto pubblico di linea e non di linea, inclusi il trasporto a domanda e la sharing mobility)
- Sviluppo di infrastrutture (fisiche e digitali), funzionali alla mobilità a zero e basse emissioni, anche in un'ottica di integrazione tra mobilità condivisa e attiva

...e poi la GUIDANCE per la redazione dei PSC



Sostituzione di veicoli endotermici ed elettrificazione

Supporto per gli ecosistemi dei veicoli a zero emissioni (veicoli e infrastrutture) - Sostegno finanziario o incentivi fiscali per il loro acquisto e acquisto diretto da parte di enti pubblici.



Sussidi per l'acquisto o il leasing di veicoli a zero emissioni destinati alle microimprese (ad esempio taxi, furgoni, camion, veicoli a uso speciale o cargo-bike).



Schemi per il noleggio o leasing di veicoli a zero emissioni per i gruppi vulnerabili in base a fattori come il reddito, l'accessibilità dei trasporti pubblici, e i tempi e le distanze tra casa e luogo di lavoro per evitare effetti regressivi.



Investire in infrastrutture di ricarica pubbliche intelligenti e bidirezionali a prezzi competitivi, in aree con utenti vulnerabili e in povertà da trasporto.



Offrire bonus aggiuntivi per la rottamazione di veicoli diesel e benzina, con la garanzia che non vengano acquistati veicoli sostitutivi inquinanti.



Mobilità attiva

Promuovere l'uso di biciclette, e-bike, cargo-bike e soluzioni di micromobilità, favorendo sia la creazione di infrastrutture ciclabili sicure che colleghino aree a basso reddito con destinazioni chiave, oltre a sussidi per acquisto, noleggio a lungo termine o leasing di biciclette, e-bike o cargo-bike.



Trasporti pubblici

Incentivare l'uso di trasporti pubblici economici e accessibili, supportando enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo di mobilità sostenibile su richiesta, mobilità condivisa e opzioni di mobilità attiva.



Integrare il trasporto pubblico con servizi on-demand, mobilità come servizio (MaaS) e mobilità condivisa per coprire l'intera catena di percorsi, inclusi il primo e ultimo miglio, tenendo conto delle esigenze dei gruppi vulnerabili nelle aree remote e svantaggiate



Estendere l'offerta di trasporto pubblico e le infrastrutture correlate, soprattutto in aree rurali e urbane poco servite, beneficiando gli utenti vulnerabili dei trasporti.



Offrire voucher sovvenzionati per il trasporto pubblico, i servizi on-demand, MaaS e mobilità condivisa.



Integrazione Bicicletta/Trasporto pubblico

Investire in hub di mobilità per facilitare lo scambio e le connessioni tra trasporto pubblico, mobilità condivisa, ciclismo e camminata nelle aree suburbane, periurbane e rurali.

Il principio cardine: la selettività

Utenti vulnerabili dei trasporti



- Individui e famiglie in condizioni di povertà dei trasporti (povertà strutturale)
- Individui e famiglie, compresi quelli a reddito basso e a reddito medio-basso, che risentono in modo significativo dell'introduzione dell'ETS2 (povertà indotta)



- Microimprese, che risentono in modo significativo dell'introduzione dell'ETS2 (povertà indotta)

...principio confermato anche nel **Pass-on** (art. 9)

Esempio selettività: Veicoli Basse e Zero emissioni

- Cambiamento sostanziale nella progettazione: **non più incentivi generalizzati**, ma strumenti **rivolti a specifici gruppi di destinatari**, individuati in base alla condizione economica (ad esempio attraverso indicatori come l'ISEE) + altri parametri.
- Vincoli stringenti sulle **caratteristiche dei beni incentivati** (coerenza tra l'entità dell'incentivo e la capacità di spesa dei beneficiari) per es. introduzione di soglie di prezzo per i veicoli ammessi all'incentivo o il fatto di rivolgersi al mercato dell'usato)
- Forme di acquisto che riducono **barriera all'investimento iniziale** (Leasing o NLT)
- Segmentazione del tipo di mobilità a cui ci si rivolge (la **mobilità quotidiana**) piuttosto che l'ambito geografico (**mobilità urbana**).

Leasing sociale (Francia)

Programma governativo di leasing agevolato per veicoli elettrici, con canoni mensili compresi tra 100 e 150 euro, riservato ai lavoratori con reddito max di 15.400 euro, che vivono a più di 15 km dal posto di lavoro o che dichiarano di guidare più di 8.000 km all'anno. Dal 2024, l'incentivo è riservato ai veicoli con un'impronta carbonica inferiore a 14,75 tonnellate di CO₂, escludendo alcuni modelli prodotti fuori dall'UE.

Ecobonus per l'acquisto di veicoli elettrici (Italia)

Dal 2019 ad oggi l'Ecobonus ha assunto quattro principali configurazioni, con progressive revisioni dei requisiti e del sostegno in chiave redistributiva. Il criterio ISEE è stato introdotto nel 2022 come maggiorazione del contributo per i beneficiari a più basso reddito, divenendo successivamente criterio di selettività e soglia per l'accesso al contributo massimo. Anche il sostegno massimo per le auto elettriche è cambiato nel tempo passando da 6.000 euro a 13.750 euro; nell'assetto più recente, il bonus massimo è pari a 11.000 euro (ISEE inferiore a 30.000 euro). Il prezzo massimo dell'auto agevolabile resta invece fissato a 35.000 euro IVA esclusa.

Programma Clean Cars 4 All (USA)

Incentivo per la rottamazione di veicoli inquinanti con contributi per l'acquisto o il leasing di veicoli elettrici o ibridi plug-in, oppure con voucher per trasporto pubblico o e-bike. Include anche il supporto per ricarica domestica o carte prepagate di ricarica. È destinato ai residenti a basso reddito delle comunità svantaggiate della California.

Esempio selettività: Voucher e Mobility Wallet

- Voucher/buoni mobilità, cashback, mobility wallet **profilati** per indirizzare le risorse **verso specifici gruppi di utenti**.
- Non solo profilazione dei destinatari, ma anche delle **tipologie di spostamenti**, (ad esempio quelli che avvengono in aree svantaggiate o in specifiche finestre temporali).
- Paradigma MaaS, dal biglietto/abbonamento singolo operatore - singolo servizio al **bundle di mobilità** con all'interno più opportunità di mobilità agevolata

Bonus trasporti (Italia)

Il Bonus Trasporti, introdotto nel 2022, prevedeva un contributo fino a 60 euro per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico e ferroviario. Inizialmente destinato a persone con reddito fino a 35.000 euro, nel 2023 la soglia è scesa a 20.000 euro. Nel 2024 e 2025 non è stato rinnovato: al suo posto è stata prevista una carta elettronica da 500 euro per famiglie economicamente vulnerabili.

Incentivi sociali per vehicle sharing (varie città)

Diverse città europee hanno introdotto formule di mobilità condivisa con tariffe agevolate o servizi dedicati a utenti vulnerabili. A Rotterdam, Dots applica sconti a studenti, anziani, disoccupati e a chi utilizza il servizio in quartieri a basso reddito. A Grenoble, Mvélo+ modula le tariffe in base al reddito. A Lione, Vélo'v offre biciclette gratuite fino a un anno a giovani, studenti e disoccupati. A Bruxelles, 400.000 euro sono stati destinati a progetti di carsharing inclusivo per famiglie numerose, anziani e persone con disabilità.

Buoni taxi

Buoni taxi nella città di Trento rivolti a specifiche categorie vulnerabili: donne dai 16 anni in orario notturno, persone con disabilità residenti nel comune e cittadini over 75. La misura punta a rafforzare accessibilità e sicurezza negli spostamenti, offrendo un sostegno mirato a chi può incontrare maggiori difficoltà nell'uso dei servizi di trasporto.

Selettività e scelte



Veicoli a basse e zero emissioni



Voucher e Mobility Wallet



Microimprese vulnerabili



Servizi di mobilità condivisa



Infrastrutture fisiche e digitali



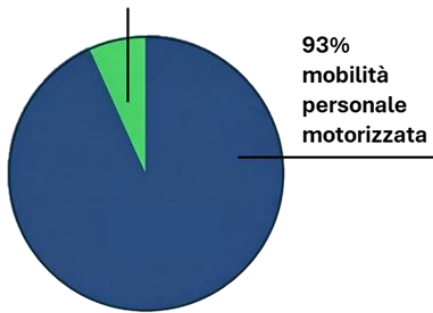
Infrastrutture mobilità attiva



- **Effetto 1: Misure lato domanda** - La necessità di individuare in modo puntuale i beneficiari orienta fortemente gli strumenti verso forme di incentivo alla domanda
- **Effetto 2: Difficoltà a integrare misure lato offerta** - La realizzazione di infrastrutture, così come l'erogazione di servizi di trasporto pubblico, risulta disincentivata di fatto
- **Effetto 3: Nazionale vs locale** - Nella pratica, il dispositivo del pass-on combinato con i requisiti di selettività e con i meccanismi di rendicontazione dell'attuazione degli interventi, rende più complessa l'attuazione delle misure che si rivolgono ai vulnerabili in modo indiretto

La compensazione degli «effetti avversi»

7% mobilità
condivisa/sostenibile



93%
mobilità
personale
motorizzata



PATOLOGIA

La ripartizione modale in Italia è sbilanciata verso la mobilità personale motorizzata (impatto: emissioni di CO2, inquinamento atmosferico, congestione, incidentalità, etc.)



TERAPIA

«Farmaco» per curare la patologia (Estensione dell'ETS al trasporto stradale)



CO-TERAPIA

«Farmaco» per curare gli effetti indesiderati della terapia (misure, investimenti, sostegno al reddito dedicati ai vulnerabili)



- **Un meccanismo che si inceppa proprio quando la vulnerabilità aumenta** - Quando il bisogno di intervento sulla vulnerabilità aumenta, rischia di non esserci né il quadro politico né le risorse necessarie per contrastarla.
- **“short terminism”** - Politiche con impatto immediato, più facili da attivare e rendicontare, ma meno adatti a sostenere trasformazioni strutturali del sistema della mobilità.
- **Temporaneità e difficoltà nell'attivazione di nuovi servizi di mobilità** - Gli interventi dal lato dell'offerta di nuovi servizi di mobilità risultano difficili da sviluppare ma un abbonamento gratuito/scontato al TPL, per esempio, funziona solo dove il servizio esiste già, non serve a creare nuova offerta.

Il Fondo sociale per il clima è un punto di partenza, non di arrivo

- **“Weak data, weak policy”**: senza dati, le politiche pubbliche non saranno efficaci - Analizzare chi si muove e perché, non solo la dimensione spazio-temporale dello spostamento
- **Ecobonus per i veicoli: più opzioni, massimo impatto** - Problema di capienza e impatto delle risorse a disposizione: elevato costo unitario/ bassa capacità di spesa dei destinatari/ampiezza della platea/
- **Sostenere la mobilità condivisa: «OPEX first»** - Se c'è fallimento di mercato, è necessario il sostegno pubblico strutturato, dunque OPEX
- **Non limitare il focus ai soli centri urbani** - Aumento dell'accessibilità del territorio con mobilità attiva/condivisa e divari territoriali esistenti.
- **Considerare l'accessibilità, quando si pianifica il territorio** - Non solo “come ci si può muovere”, ma anche “dove possiamo trovare le opportunità”.
- **Considerare i costi nascosti: non esistono misure a costo zero** – La necessità della compensazione implica comunque dei costi.
- **Compensare temporaneamente i vulnerabili o trasformare stabilmente il futuro?** Compensare gli effetti delle disuguaglianze o intervenire sulle loro cause strutturali non è neutrale dal punto delle policy
- **Il Fondo sociale per il clima è un punto di partenza, non di arrivo** - Il contrasto alla povertà dei trasporti richiede un approccio che coinvolga l'intero quadro delle politiche di mobilità sostenibile



1° Green Paper sulla povertà dei trasporti

CONSIDERARE

