

A stylized graphic of an eye with a gear inside the iris, set against a dark grey background with various geometric shapes and lines. The eye is dark blue, and the gear is green and yellow. The background also features several small squares and rectangles in dark blue and green, and some horizontal lines in the top right corner. Two red horizontal bars are positioned on the left and right sides of the slide.

LE STRATEGIE SULLA REGOLAZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ: LA PIANIFICAZIONE E L'ATTUAZIONE

Stefano Riazola - DIRETTORE MOBILITA' E TRASPORTI – APRILE 2021



Comune di
Milano

Comune di Milano

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

OBIETTIVI STRATEGICI E OBIETTIVI SPECIFICI

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 38 dell'12 novembre **2018**, contiene le **strategie** e le **linee guida** sul futuro della **mobilità** per la città di Milano.

INDICATORI

Quota modale del trasporto pubblico
+ 6,9% viaggi di interscambio
+ 6,3% viaggi interni

Velocità commerciale del trasporto pubblico
+ 17,5 % viaggi interni

Flusso/capacità ora di punta
- 11,4 % viaggi interni

Carbonio elementare e NO2 - 76%
PM10 - 36%
PM2.5 - 45%

Carbonio elementare e NO2 - 76%
PM10 - 36%
PM2.5 - 45%

Mobilità sostenibile

Garantire elevata accessibilità

Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato

Ridistribuire lo spazio pubblico a favore della mobilità attiva

Incentivare il rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli

Equità, sicurezza, inclusione sociale

Ridurre l'incidentalità

Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore ed agli inquinanti atmosferici

Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità

Aumentare la libertà di scelta a favore di modi di mobilità sostenibile

Qualità ambientale

Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti

Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti

Prevenire e contenere l'inquinamento acustico

Migliorare la qualità del paesaggio urbano

Innovazione ed efficienza economica

Garantire l'equilibrio economico del sistema della mobilità

Internalizzare i costi ambientali, sociali e sanitari nelle politiche pubbliche

Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale

Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI

Le linee di indirizzo del PUMS sono articolate in 4 macro ambiti:

- Milano città metropolitana;
- accessibilità urbana con modo pubblico;
- spazio urbano come bene comune;
- **governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci.**

TEMA	MISURA	AZIONE
GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI	PRICING E REGOLAZIONE DEGLI ACCESSI	AREA B AREA C
	SOSTA	REGOLAZIONE TARIFFARIA DEMATERIALIZZAZIONE DEI TITOLI DIGITALIZZAZIONE DEI SISTEMI DI CONTROLLO SMART PARKING
	SERVIZI ALLA MOBILITÀ CONDIVISA E INNOVAZIONE	SHARING MOBILITY TAXI SHARING MOBILITY AS A SERVICE INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA
	CITY LOGISTICS	SMART DELIVERY FREVUE CICLO LOGISTICA C40

AREA B - Low Emission Zone

LA CITTA' E' A MISURA DI PERSONA

Come previsto dal **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**, nel **febbraio 2019** il Comune di Milano ha lanciato la più grande Zona a Traffico Limitato d'Italia e una delle più grandi **Low Emission Zone** d'Europa, chiamata **Area B**, ed è **delimitata da 189 varchi con telecamere** intorno al confine comunale. I sistemi sono predisposti per il **controllo dei veicoli più inquinanti** e per il controllo e la gestione dei **mezzi più pesanti** e di quelli utilizzati per il trasporto di **merci pericolose**.

L'accesso è sempre consentito per i veicoli Benzina Euro 6, Elettrici ed Ibridi.

L'accesso è progressivamente vietato ai veicoli:

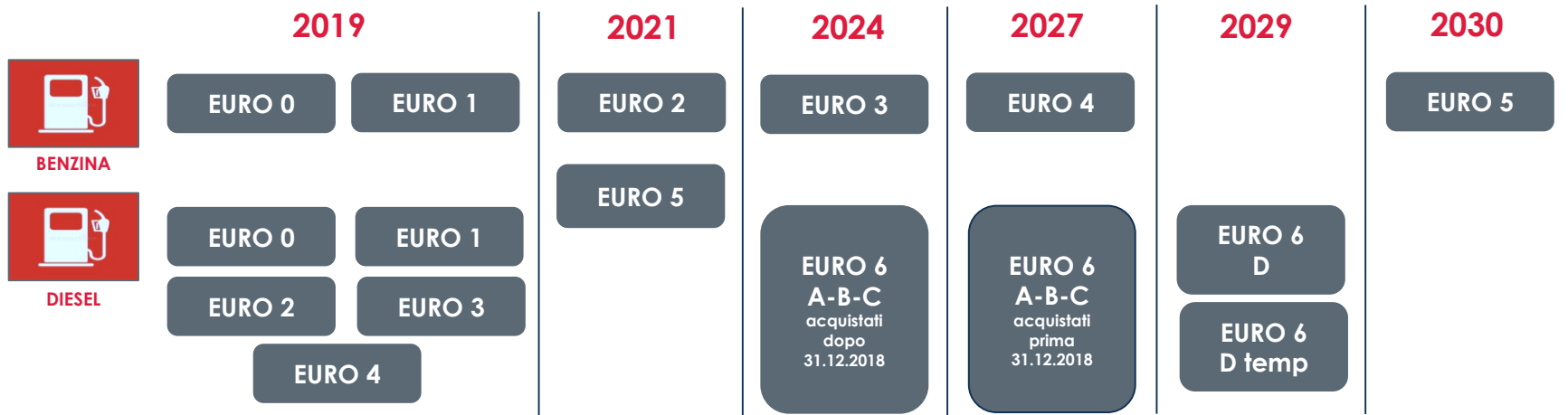


AREA C - Pollution & Congestion charge

VERSO UN'AREA CENTRALE CARBON FREE

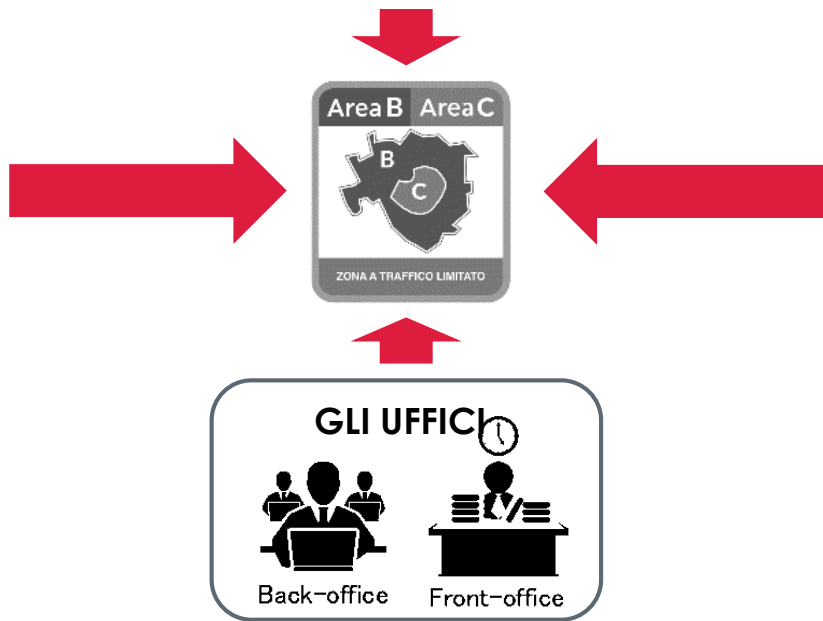
Area C è un'area del **centro storico** di Milano con **restrizioni di accesso** per alcune tipologie di veicoli. Coincide con la **Zona a traffico limitato (ZTL) Cerchia dei Bastioni** ed è **delimitata da 43 varchi con telecamere**, di cui 7 a uso esclusivo del trasporto pubblico. La congestion charge è attiva dal **lunedì al venerdì dalle 7.30 alle 19.30**. Il **pagamento (5€)** deve essere attivato il giorno stesso o non oltre la mezzanotte del giorno successivo di accesso e permette ai veicoli di circolare, uscire e rientrare in Area C tutte le volte che si vuole in un giorno. L'accesso è gratuito per i veicoli elettrici, ciclomotori e motoveicoli e per i veicoli ibridi M1 (propulsione elettrico-termica) con contributo emissivo ≤ 100 g/km. L'accesso è sempre consentito per i veicoli Benzina Euro 6.

L'accesso è progressivamente vietato ai veicoli:



AREA C – AREA B

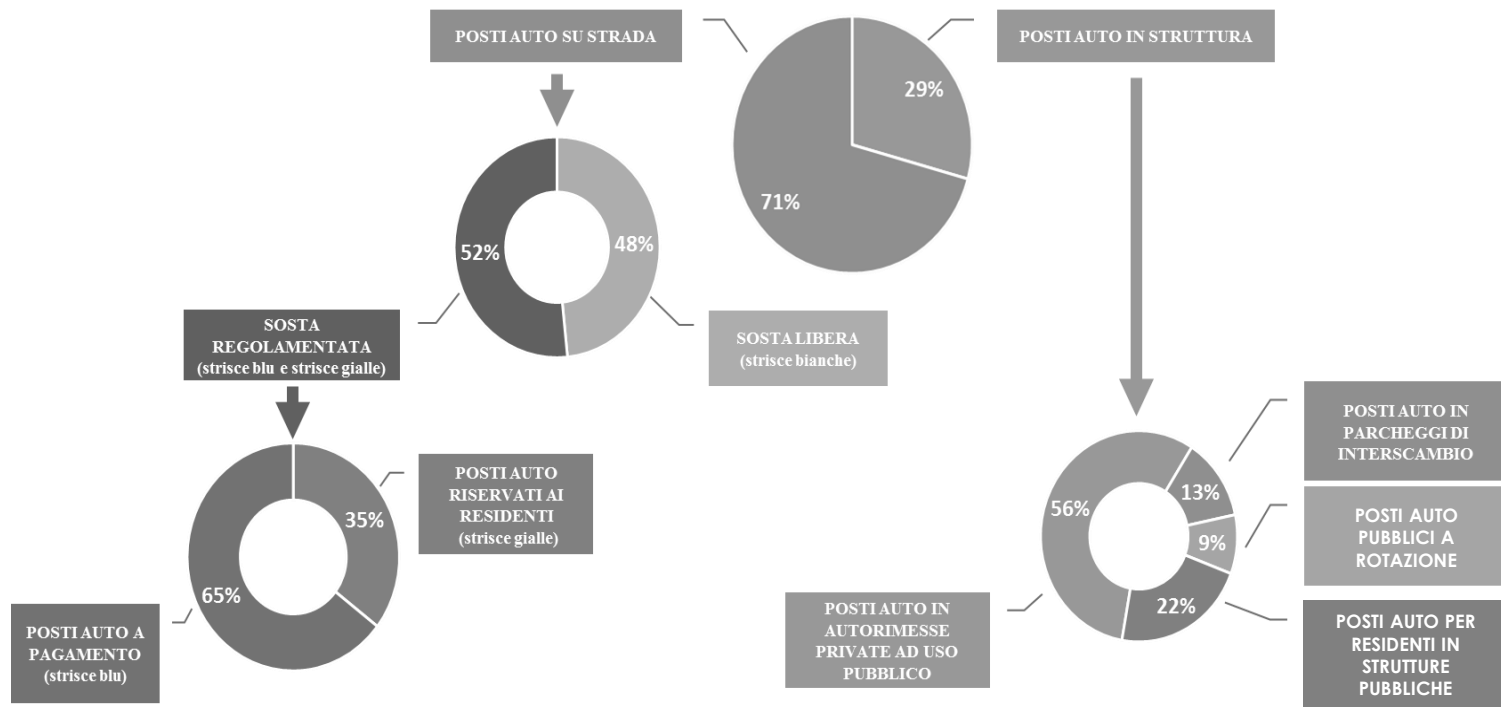
ARCHITETTURA DEL SISTEMA



SOSTA REGOLAMENTATA

LA DOTAZIONE COMPLESSIVA

La **dotazione complessiva di stalli per la sosta regolare** prevede un totale di **n. 424.988** di cui **n. 124.450 in strutture** (pubbliche e private) e **n. 300.538 posti su strada**, di questi n. 145.400 per la sosta libera e n. 155.138 per la sosta regolamentata. La sosta regolamentata si suddivide poi in sosta riservata ai residenti n. 54.999, e a pagamento n. 100.139; come meglio dettagliato nella figura che segue.



SOSTA REGOLAMENTATA

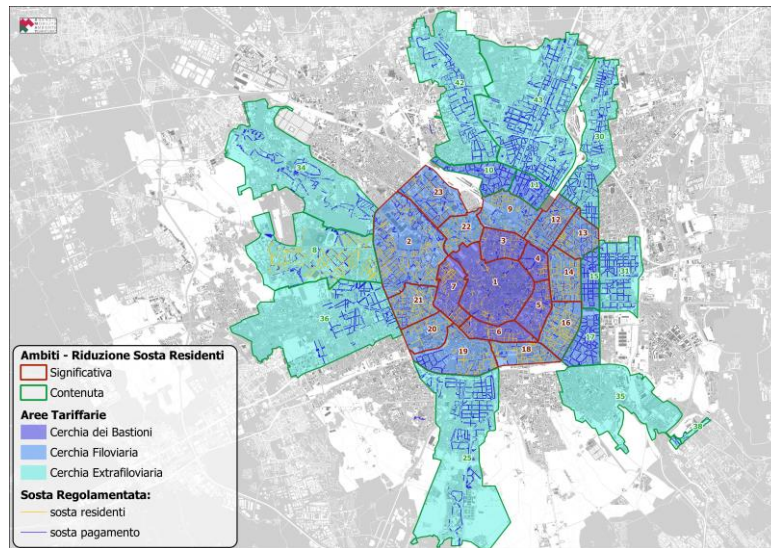
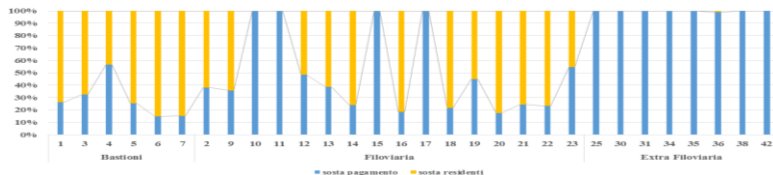
REGOLAZIONE TARIFFARIA

L'attuale sistema delle tariffe **per la sosta su strada** è suddiviso in ambiti numerati che hanno tariffe, orari e durate diverse:

- **Cerchia dei Bastioni: € 3,00 ora;**
- **Cerchia Filoviaria: € 2,00 ora;**
- **Cerchia Esterna: € 1,20 ora.**

A causa dell'epidemia da Covid-19 il Comune di Milano ha sospeso il pagamento della sosta negli spazi riservati ai residenti (strisce gialle) e negli spazi a pagamento (strisce blu) su tutto il territorio cittadino, dal 5/11/2020 fino a nuovo provvedimento.

Complessivamente l'offerta di sosta gratuita per i residenti è pari al 35% del totale degli stalli regolamentati su strada.



A Milano sono presenti circa 600 autorimesse aperte al pubblico, Gli **importi medi tariffari per la sosta in struttura**, sono di seguito rappresentati rispetto alla posizione del parcheggio nelle tre cerchie: Bastioni, Filoviaria e Extrafiloviaria.

	Bastioni	Filoviaria	Extrafiloviaria
Sosta oraria a rotazione	3,5 €	2 €	1,6 €
Abbonamenti mensili notturni	110 €	88 €	55 €
Abbonamenti mensili 24h	267 €	177 €	100 €
Abbonamenti mensili diurni	280 €	154 €	70 €
Abbonamenti mensili notturni + weekend 24h	180 €	127 €	70 €
Abbonamenti mensili moto 24h	65 €	78 €	80 €

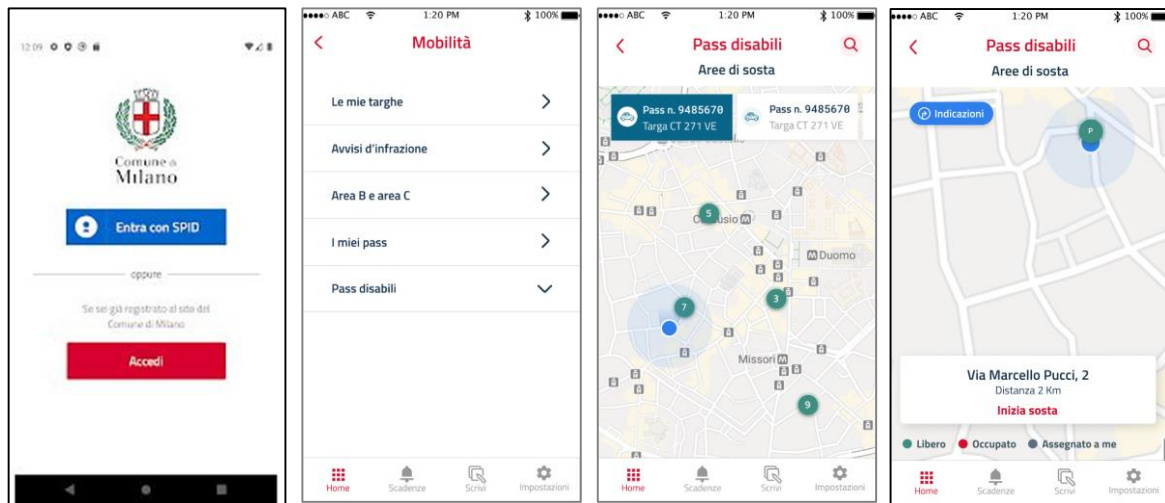
SMART PARKING

MONITORAGGIO DEGLI STALLI DI SOSTA

Il progetto Smart Parking è stato avviato dall'Amministrazione comunale e cofinanziato dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti nell'ambito dei finanziamenti previsti dalla L. 472/99 per la mobilità nelle aree urbane. Il progetto ha come obiettivo l'uso su ampia scala di tecnologie per il monitoraggio e la gestione della sosta.

Nel caso specifico è previsto il controllo su due specifiche tipologie di stalli di sosta:

- **Aree destinate alla Sosta per disabili (571 Stalli);**
- **Aree destinate alla Sosta carico e scarico (702 Stalli).**



L'utente dall'APP del Cittadino può accedere ai servizi per la «Mobilità» e cercare le aree di sosta libere, al fine di evitare la mobilità erratica per la ricerca dello spazio di sosta libero.

Si potrà inoltre utilizzare l'APP per selezionare il parcheggio libero ed effettuare il «check-in» nel momento in cui iniziano la sosta sullo spazio monitorato.

Gli organi di controllo utilizzeranno l'APP per visualizzare la localizzazione degli stalli di sosta che risultano occupati da soggetti non aventi titolo.

DEMATERIALIZAZIONE DEI TITOLI DIGITALIZZAZIONE DEI SISTEMI DI CONTROLLO

Il progetto @PASS, avviato nel 2016, è finalizzato alla digitalizzazione dei processi di rilascio delle autorizzazioni, alla dematerializzazione dei titoli e alla digitalizzazione dei controlli da parte del personale incaricato.

OBIETTIVI STRATEGICI

- Predisposizione di un piano di semplificazione ed efficientamento, che intende **modernizzare i rapporti tra l'amministrazione e gli utenti semplificando la burocrazia**. L'utilizzo del web usato ancora una volta come **strumento di riduzione della spesa e maggiore livello di qualità dei procedimenti e assetti organizzativi**.
- Razionalizzare e consolidare un processo di dematerializzazione per **garantire una gestione documentale più efficace e funzionale** e di conseguenza, **semplificare le procedure** a vantaggio sia di chi opera nell'ente che dell'utente finale

OBIETTIVI SPECIFICI

- **semplificazione dei procedimenti**, intesa come snellimento dell'attività amministrativa e riduzione degli adempimenti incombenti sui richiedenti (esibizione di certificati e documenti);
- **trasparenza dei processi**, per ricostruire un rapporto di fiducia con i cittadini;
- **efficientamento dei servizi studiati per il cittadino** - sempre e ovunque si trovi - attraverso l'integrazione ed l'interoperabilità dei sistemi esistenti e con l'aumento della produttività dei dipendenti della PA attraverso una maggiore collaborazione, semplificazione dei processi e utilizzo di strumenti standard;
- **dematerializzazione dei procedimenti amministrativi per aumentare la velocità dei processi, contribuire alla riduzione della spesa pubblica**, in termini sia di risparmi diretti (carta, spazi, ecc.) sia di risparmi indiretti (tempo, efficienza, ecc) ed incrementare le entrate relativamente al sanzionamento dei comportamenti illegittimi.

OBIETTIVI DEL PROGETTO @PASS

SEMPLIFICAZIONE

TRASPARENZA

EFFICIENZA

RISPARMIO

AUMENTO DELLE
ENTRATE

I PROCESSI

IL RILASCIO, IL TITOLO, I CONTROLLI E L'UTILIZZO

DIGITALIZZAZIONE PROCESSI RILASCIO

E' L'INSIEME DELLE AZIONI DA COMPIERE PER GESTIRE, IN MODALITA' DIGITALE, IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI

- Analisi processi AS-IS
- Reingegnerizzazione processi TO-BE
- Implementazione o sviluppo del back end del sistema di rilascio e gestione dei permessi
- Accordi con fornitori di dati esterni (MCTC, INPS, ...) e sviluppo WS per scambio dati
- Adozione atti adeguati alla procedura reingegnerizzata
- Predisporre strumenti di informazione a supporto degli operatori

DEMATERIALIZZAZIONE TITOLO

E' IL PASSAGGIO DAI TITOLI CARTACEI AI TITOLI DIGITALI

- Adeguare, se necessario, la segnaletica
- Gestire la comunicazione esterna

DIGITALIZZAZIONE CONTROLLI

E' L'INSIEME DELLE AZIONI DA COMPIERE PER EFFETTUARE I CONTROLLI CON L'AUSILIO DI STRUMENTI DIGITALI

- Analisi processi AS-IS
- Reingegnerizzazione processi TO-BE
- Sviluppare servizi digitali (WS tra i sistemi di autorizzazione e i sistemi di controllo) per verifiche in real time
- Acquisire le tecnologie per la gestione dei processi di controllo in strada
- Sviluppare Qservice per scambio dati sanzioni e sistemi di notifica push
- Adozione atti adeguati alla procedura reingegnerizzata
- Predisporre strumenti di informazione a supporto degli operatori
- Gestire la comunicazione esterna

DIGITALIZZAZIONE USO

E' L'INSIEME DELLE AZIONI DA COMPIERE PER FORNIRE AGLI UTENTI UN SISTEMA DI RILASCIO E GESTIONE DELLE AUTORIZZAZIONI DIGITALI

- Analisi processi AS-IS
- Reingegnerizzazione processi TO-BE
- Implementazione o sviluppo del front end del sistema di rilascio e gestione dei permessi
- Migrazione, se necessario, dei dati da banche dati esistenti alla nuova piattaforma
- Predisporre strumenti di informazione a supporto degli utenti
- Gestire la comunicazione esterna

DOVE SIAMO

LE DISCIPLINE VIGENTI

LE DISCIPLINE	RILASCIO DEMATERIALIZATO	TITOLI DEMATERIALIZATI	CONTROLLI DIGITALIZZATI	DIGITALIZZAZIONE ADI	DIGITALIZZAZIONE USO
Sosta Residenti (righe gialle)	SI	SI	SI	SI	SERVIZIO WEB PASS ON LINE
Sosta a pagamento (righe blu)	SI	SI	SI	SI	APP MyCicero, Easypark, TelepassPay PARCOMETRI SMS
Sosta disabili	SI	NON PREVISTA PER LEGGE	SI	SI	APP del CITTADINO
Sosta libera (righe gialle e blu)	SI	SI	SI	SI	APP PASS SOSTA LIBERA SERVIZIO WEB SOSTA LIBERA
ZTL semplici	SI	SI	SI		SERVIZIO WEB PASS ON LINE
ZTL Area B	SI	SI	SI		SERVIZIO WEB MYAREAB
ZTL Area C	SI	SI	SI		SERVIZIO WEB MYAREAC
Aree Pedonali	SI	SI	SI		SERVIZIO WEB PASS ON LINE

ANALISI DEI RISCHI

BENEFICI E RISCHI

La politica ha accolto sin da subito **questo progetto** fortemente innovativo **con un approccio compiuto ed evoluto**.

È stato fatto un forte uso delle tecnologie disponibili sia con riferimento a quelle digitali e di servizio al cittadino, sia in relazione alle tecnologie operative dirette ad integrare informazioni e processi operativi all'interno della macchina comunale.

Il progetto **@PASS**, **si è concretizzato in un ampio programma di sviluppo ed innovazione**

BENEFICI

- **miglioramento del servizio offerto ai cittadini;**
- **miglioramento dell'immagine dell'Amministrazione;**
- **riduzione delle spese** legate alla realizzazione e spedizione dei permessi;
- **aumento delle entrate** legate all'efficientamento dei controlli;
- **riduzione del personale** da dedicare al rilascio dei titoli (assegnato ad altre funzioni);
- **miglioramento della metodologia di lavoro.**

RISCHI

La dimensione progettuale ha impattato con la difficoltà di gestione derivante dal numero di persone coinvolte, dalla dimensione tecnologica e dalla dimensione economica del progetto.

I **fattori di rischio** sono stati:

- la **rilevanza strategica del progetto e le alte aspettative di risultato;**
- la **dimensione economica** (costo di sviluppo);
- il **tempo di sviluppo** (numero complessivo di mesi/persona previsti);
- Il **numero di persone coinvolte nel coordinamento.**

I RISULTATI OTTENUTI



CONDIVISIONE DEI DATI = possibilità di creare una banca dati condivisa e aggiornata in tempo reale per l'accesso alle informazioni relative ai permessi e alle sanzioni pendenti e ricevute sulle targhe



OTTIMIZZAZIONE DI PROCESSO = conseguente alla riduzione delle problematiche che nascono dalla granularità dei sistemi e disuniformità delle informazioni



RISPARMIO = generato dalla riduzione del personale impegnato in front e back office, dematerializzazione dei pass, maggior precisione sui controlli effettuati e dalla crescente affidabilità dei processi di emissione delle sanzioni



VISIBILITA' = la maggior efficacia e trasparenza sui processi amministrativi e sanzionatori si traduce in efficientamento del processo di pagamento da parte degli utenti che grazie alla visibilità data alla informazioni, acquisiscono coscienza della sanzione e risultano più stimolati a sanare in tempi brevi il proprio debito



COMUNICAZIONE = la solidità del dato di base e delle informazioni consente di migliorare e semplificare la comunicazione al cittadino sui processi sanzionatori e sulle buone pratiche da adottare per evitare di incorrervi.