



# SUITS



Deliverable No.:	D4_Task 4.1
<b>Linee guida per il finanziamento innovativo</b>	
Acronimo del progetto:	SUITS
Titolo completo:	
<b>Supporting Urban Integrated Transport Systems;</b> (Supporto integrato dei sistemi di trasporto urbano); Strumenti trasferibili per le Autorità	
Accordo di Concessione No.:	690650
Work Package No.	4
Denominazione del Work Package:	
Finanziamento innovativo e sostenibile, approvvigionamento e innovazione aziendale	
Autori responsabili:	
<b>Arcadis</b> , United Kingdom Aleksii Lugovoi, Alice Parker	
Recensori:	
<b>Arcadis</b> , United Kingdom Dr Olga Feldman	
Data:	22.05.2018
Stato:	v1 – Versione per l'applicazione Pilota
Livello di divulgazione:	PP



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

## Dichiarazione di non responsabilità

Le presenti linee guida rappresentano un documento di ricerca sviluppato dal progetto SUITS (Supporto integrato dei sistemi di trasporto urbano; strumenti trasferibili per le autorità), un'azione quadriennale di ricerca e innovazione, con l'obiettivo di aumentare la capacità di sviluppo delle autorità locali e dei soggetti interessati al trasporto per attuare misure di trasporto sostenibile. SUITS è uno dei tre progetti dell'iniziativa EU's CIVITAS 2020 incentrata su piani di mobilità urbana sostenibile. Il progetto SUITS ha ricevuto finanziamenti dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea ai sensi dell'Accordo di Concessione n. 690650 / 2016.

Questo documento è una versione di bozza con livello di divulgazione PP – limitata ad altri partecipanti al programma (inclusi i servizi della Commissione) ed è fornita per test e riscontri. Questa versione sarà utilizzata nel contesto della legislazione in vigore.

I risultati di queste bozze di Linee Guida saranno testate e analizzate durante un'Applicazione Pilota Condotta dal comune di Alba Iulia (Romania) nell'ambito del progetto SUITS.

La versione finale delle Linee Guida sarà pubblicata a novembre 2019, in 9 lingue diverse ufficiali dell'Unione Europea.

E' vietato copiare, distribuire o pubblicare il contenuto dei materiali presentati in queste Linee Guida in qualsiasi forma, da qualsiasi persona fisica o giuridica, senza il consenso scritto degli autori.

Le informazioni e le opinioni contenute in questi progetti di Linee Guida sono quelle degli autori e non riflettono necessariamente l'opinione ufficiale dell'Unione Europea. Né le istituzioni e gli organi dell'Unione Europea o alcuna persona che agisce per loro conto possono essere ritenuti responsabili per l'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni in essa contenute.

I riscontri sono benvenuti! L'unico grande aiuto per migliorare ciò che facciamo è il riscontro che riceviamo dai professionisti delle autorità locali e delle parti interessate, i potenziali beneficiari: [office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)

## Partner di progetto

Organizzazione	Abbreviazione	Paese	Squadra principale per le linee guida sul finanziamento
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulckaia
Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística	ITENE	ES	Dolores Herrero
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
SmartContinent LT UAB	SC	LT	
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
SBoing	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Citta di Torino	TORINO	IT	
Coventry City Council	CCC	UK	Sunil Budhdeo
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
MAKIOS S.A.	MAKIOS	EL	Nikos Sfitis, Theodoros Theodoulidis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	
Wuppertal Institute für Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilità	RSM	IT	Marco Surace, Francesco Lacorossi
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis – Task 4.1 Leader	ARCADIS	UK	Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker

## Storia del documento

Data	Autore	Azione	Stato	Livello di divulgazione
03.07.17	INTECO Dan Caraman	Commenti e idee generali riguardanti la struttura e il contenuto delle linee guida		
25.08.17	MAKIOS Nikos Sfitis	Meccanismo di finanziamento dei pedaggi HGV V0.1		
26.08.17	KALAMARIA Krinos Ioannis	Breve descrizione del meccanismo di finanziamento del marchio, della sponsorizzazione e dei diritti di denominazione V0.1 v0.=		
11.09.17	ARCADIS Eliza Shaw	Breve meccanismo di finanziamento del crowdfunding V0.1		
20.09.17	ITENE Loli Herrero	Breve meccanismo di finanziamento CIL v0.1		

Data	Autore	Azione	Stato	Livello di divulgazione
22.09.17	INTECO Isolda Constantin	Collaborazione con le organizzazioni di ricerca e il meccanismo di finanziamento dei consorzi di ricerca breve V0.1		
24.09.17	LEVER Olympia Papadopoulou	Breve meccanismo di finanziamento del cambiamento climatico v0.1		
25.09.17	InnDEA Angel Navarro	Breve meccanismo di finanziamento delle imposte di vendita V0.1		
28.09.17	WI Frederic Rudolph	Obblighi di pianificazione e rimborsi del meccanismo di finanziamento V0.1		
09.10.17	VTM Sofia Martins	Breve meccanismo di finanziamento delle strade a pedaggio V0.1		
10.10.17	ARCADIS	Bozza iniziale del lavoro 4.1 Linee guida per il finanziamento innovativo	V0.1 - Bozza	RE
27.10.17	InnDEA Angel Navarro	Breve meccanismo di finanziamento del cambiamento climatico V0.2		
10.11.17	INTECO Dan Caraman	Revisioni e commenti sulle linee guida T4.1 V0.1		RE
14.11.17	TUI Sebastian Spundflasch	Breve meccanismo di finanziamento per le cooperative dei cittadini V0.2		
12.12.17	MAKIOS Theodoros Theodoulidis	Meccanismo di finanziamento dei pedaggi HGV V0.2		
19.12.17	INTECO Isolda Constantin	Collaborazione con le organizzazioni di ricerca e il meccanismo di finanziamento dei consorzi di ricerca breve V0.2		
15.01.17	ARCADIS	Seconda bozza del lavoro 4.1 Linee guida sul finanziamento innovativo. Affrontare i commenti dei partner.	V0.2 - Bozza	RE
25.01.18	EUROKLEIS Iana Dulaskaia	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1		RE
25.01.18	INTECO Cristiana Damboianu	Collaborazione con organizzazioni di ricerca e meccanismo di finanziamento dei consorzi di ricerca breve V0.3		
31.01.18	Coventry	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1 V0.2		RE
31.01.18	ITENE Loli Herrero	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1 V0.2		RE

Data	Autore	Azione	Stato	Livello di divulgazione
01.02.18	INTECO Dan Caraman	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1 V0.2		RE
01.02.18	Angel Navarro InnDEA	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1 V0.2		RE
02.02.18	WI Frederic Rudolph	Revisione e commenti sulle linee guida T4.1 V0.2		RE
02.02.18	KALAMARIA Krinos Ioannis	Meccanismo di finanziamento del marchio, della sponsorizzazione e dei diritti di denominazione V0.2		
09.02.18	EUROKLEIS Iana Dulckaia	Vendita di competenze e conoscenze sul meccanismo di finanziamento breve V0.1		
20.02.18	InnDEA Angel Navarro	Breve meccanismo di finanziamento delle imposte sulle vendite V0.21		
26.02.18	ITENE Loli Herrero	Sintesi del meccanismo di finanziamento CIL V0.2		
20.03.18	EUROKLEIS Iana Dulckaia	Vendita di competenze e conoscenze sul meccanismo di finanziamento breve V0.2		
29.03.18	Arcadis	Versione aggiornata basata sulle opinioni dei partner.	V1.0 – Prima edizione	RE
22.05.18	Arcadis	Versione per l'applicazione pilota da tradurre e inserimento della dichiarazione di non responsabilità	V1.0 Versione per l'applicazione pilota	PP

Livello di divulgazione:

PU - Pubblico

PP – Limitato agli altri partecipanti al programma (compresi i servizi della Commissione)

RE – Limitato ad un Gruppo specificato dal consorzio (compresi i servizi della Commissione)

CO – Riservato, solo per i membri del consorzio (compresi i servizi della Commissione)

# Sommario

Elenco delle tabelle.....	8
Elenco delle figure.....	9
Abbreviationi.....	9
<b>Sintesi .....</b>	<b>10</b>
Introduzione.....	10
Ambiente normativo, strategia e governance .....	11
I sistemi di finanziamento attuali per il trasporto urbano sostenibile e la mobilità variano ampiamente .....	12
Approcci di finanziamento innovative .....	12
Raccomandazioni .....	13
<b>1. Introduzione.....</b>	<b>14</b>
1.1. SUITS: Scopi generali e obiettivi.....	15
1.2. Obiettivi delle linee guida per il finanziamento innovativo .....	16
1.3. Come usare le linee guida.....	16
1.4. Parti interessate chiave nello sviluppo delle linee guida attuali.....	17
<b>2. Metodologia di ricerca.....</b>	<b>18</b>
<b>3. Ambiente normativo, strategia e governance .....</b>	<b>19</b>
3.1. Quadro giuridico e normativo: l'UE .....	19
3.1.1. <i>Regolamento generale delle finanze</i> .....	19
3.1.2. <i>Regolamento relativo alle finanze correlate ai trasporti e alla mobilità</i> .....	20
3.2. Quadro giuridico e normativo: Stati membri dell'UE .....	21
3.2.1. <i>Regolamento generale delle finanze</i> .....	21
3.2.2. <i>Regolamento relativo alle finanze correlate ai trasporti e alla mobilità</i> .....	21
3.3. Tendenze attuali nelle città partner.....	22
3.3.1. <i>Finanziamento per il trasporto urbano e la mobilità nelle città</i> .....	23
3.3.2. <i>Riepilogo</i> .....	25
<b>4. Approcci innovativi.....</b>	<b>25</b>
4.1. Principi finanziari innovativi.....	25
4.2. Importanza di approcci di finanziamento innovativi.....	25
<b>5. Meccanismi di finanziamento innovativi .....</b>	<b>27</b>
5.1. Tassa sul traffico.....	29
5.2. Obbligazioni municipali economiche.....	31
5.3. Crowdsourcing .....	33
5.4 Imposta di registro (SDLT) .....	35
5.5 Finanziamento della lotteria .....	37
5.6 Raccolta volontaria.....	39
5.7 Sistemi di tariffazione HGV.....	41
5.8 Tassa sul parcheggio sul posto di lavoro (WPL).....	43
5.9 Imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL).....	46
5.10 Pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione .....	48
5.11 Collaborare con altre città, consorzi di ricerca e aziende private.....	51
5.12 Cooperative cittadine.....	53

5.13 Scambio di emissioni.....	55
5.14 Obblighi di pianificazione/Contributi degli sviluppatori .....	58
5.15 Finanziamento dell'ammortamento fiscale .....	61
5.16 Imposta sulle vendite.....	63
5.17 Strade a pedaggio .....	65
5.18 Competenza di vendita e conoscenza tecnica.....	67
5.19 Vendita di terreni e proprietà.....	69
5.20 Donazioni come parte degli acquisti dei consumatori.....	71
5.21 Sovvenzioni da fondazioni e trust privati.....	73
<b>6. Raccomandazioni .....</b>	<b>75</b>
5.2. Raccomandazioni aggiuntive.....	75
5.2.1 <i>Stabilire Centri di innovazione urbana o "Catapulte"</i> .....	75
5.2.2 <i>Primo approccio alla tecnologia per gli investimenti</i> .....	76
5.2.3 <i>Open Data e trasparenza</i> .....	76
5.2.4 <i>Mobilità come servizio</i> .....	76
<b>6. Conclusioni .....</b>	<b>77</b>
<b>7 Riferimenti e collegamenti .....</b>	<b>78</b>
7.1. Ulteriori informazioni e collegamenti .....	78
7.2. Riferimenti.....	79

## Elenco delle tabelle

Tabella 1 Coinvolgimento delle parti interessate .....	11
Tabella 2 Raccomandazioni.....	14
Tabella 3 Tassa sul traffico .....	30
Tabella 4 Obbligazioni ecologiche municipali .....	32
Tabella 5 Crowdsourcing .....	34
Tabella 6 Imposta di registro .....	36
Tabella 7 Lotterie .....	38
Tabella 8 HGV Caratteristiche chiave .....	42
Tabella 9 Tassa sul parcheggio sul posto di lavoro .....	45
Tabella 10 Imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL).....	47
Tabella 11 Pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione .....	50
Tabella 12 Collaborare con altre città, consorzi di ricerca e aziende private .....	52
Tabella 13 Cooperative Cittadine .....	54
Tabella 14 Scambio di emissioni.....	57
Tabella 15 Obblighi di pianificazione/Contributi degli sviluppatori .....	60
Tabella 16 Finanziamento dell'ammortamento fiscale .....	62
Tabella 17 Imposta sulle vendite.....	64
Tabella 18 Strade a pedaggio .....	66
Tabella 19 Competenza di vendita e conoscenza tecnica .....	68
Tabella 20 Vendita di terreni e proprietà .....	70
Tabella 21 Donazioni come parte degli acquisti dei consumatori .....	72
Tabella 22 Sovvenzioni da fondazioni e trust privati .....	74

## Elenco delle figure

Figura 1 Matrice indicativa dei meccanismi di finanziamento .....28

## Abbreviazioni

CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
EC	Commissione Europea
EU	Unione Europea
DfT	Dipartimento per i trasporti
H2020	Horizon 2020
SUITS	Supporto dei sistemi di trasporto integrato urbano
STP	Societatea de Transport Public
TfL	Trasporto per Londra
WP	Work Package

# Sintesi

## Introduzione

Le linee guida per i meccanismi di finanziamento innovativi rappresentano uno strumento utile ed efficiente per le autorità locali e le altre parti interessate nelle città di piccole e medie dimensioni per applicare finanziamenti innovativi in vista di progetti e schemi di trasporto e mobilità sostenibili.

Il progetto SUITS (Supporto dei sistemi di trasporto integrato urbano) è finanziato dalla Commissione Europea per contribuire a raggiungere l'obiettivo di promuovere trasporti e mobilità sostenibili in tutta l'UE. L'obiettivo generale del progetto SUITS è quello di condividere le migliori pratiche e sviluppare strumenti decisionali che contribuiranno ad aumentare la capacità delle autorità locali e di altre parti interessate di finanziare e attuare misure di trasporto e mobilità sostenibili nelle città di piccole e medie dimensioni.

Queste linee guida costituiscono uno dei tre principali risultati del Work Package 4 (WP4) di SUITS, il cui obiettivo generale è di massimizzare l'efficacia e la sostenibilità delle misure di trasporto attraverso le migliori pratiche trasferibili, nuovi modelli di finanziamento e opportunità per nuove voci commerciali. Sono stati sviluppati tre documenti di orientamento separati, come segue:

1. Linee guida per il finanziamento innovativo
2. Linee guida per gli appalti innovativi
3. Linee guida per modelli di business innovativi

Gli obiettivi chiave delle linee guida per il finanziamento innovativo sono:

- Presentare i meccanismi di finanziamento esistenti e gli approcci al finanziamento sostenibile utilizzati per i progetti di trasporto e mobilità nelle città di piccole e medie dimensioni (P-M), inclusi capitale, entrate e finanziamenti per la manutenzione, ove opportuno.
- Esporre eventuali lacune nelle attuali conoscenze e capacità organizzative che impediscono alle città di P-M di identificare, sperimentare o adottare nuovi approcci di finanziamento per progetti di mobilità sostenibile.
- Presentare meccanismi e strategie di finanziamento innovativi che siano scalabili e trasferibili a progetti di mobilità sostenibile nelle città P-M.
- Presentare le migliori pratiche internazionali attraverso uno strumento decisionale sotto forma di una matrice di meccanismi di finanziamento.
- Migliorare la capacità amministrativa e organizzativa delle autorità locali nelle città P-M di utilizzare meccanismi di finanziamento innovativi.

I risultati chiave delle linee guida per il finanziamento innovativo sono:

- una raccolta di documenti sul meccanismo di finanziamento innovativo, compresi studi di casi selezionati e fasi di attuazione per le città P-M;
- una matrice di meccanismi di finanziamento per mostrare agli utenti delle linee guida quali meccanismi di finanziamento innovativi sono più adatti a specifici tipi di progetti di trasporto e mobilità sostenibili; e

Si prevede che i principali beneficiari degli orientamenti saranno i comuni urbani europei di piccole e medie dimensioni, che attualmente non hanno la capacità di identificare e attuare nuovi approcci di finanziamento.

Le principali parti interessate coinvolte nello sviluppo di queste linee guida sono riportate nella Tabella 1.

Parte interessata	Coinvolgimento nello sviluppo delle linee guida
Arcadis	Gestione delle attività associate allo sviluppo delle linee guida, lo sviluppo delle linee guida finali, la preparazione di una serie di riassunti del meccanismo di finanziamento innovativo, e revisione e aggiornamento di riassunti del meccanismo di finanziamento innovativo preparato dai partner nel Task 4.1.
SUITS Partners	I partner con il contributo assegnato al Task 4.1 erano responsabili della preparazione di riassunti di meccanismi di finanziamento innovativi e fornire opinioni sulle linee guida.
SUITS partner Città	Le città partner hanno individuato lacune nella capacità di finanziamento, fornito opinioni sul formato delle linee guida e fornito informazioni sui meccanismi di finanziamento attuali che utilizzano per misure di mobilità e trasporto sostenibili.

**Tabella 1 Coinvolgimento delle parti interessate**

## **Ambiente normativo, strategia e governance**

La promozione di trasporti e mobilità sostenibili è importante a livello dell'UE e, sebbene vi sia poca legislazione in materia di finanziamento di trasporti e mobilità sostenibili in particolare, esiste molta legislazione che fissa il finanziamento dei trasporti e si concentra fortemente sull'aumento della sostenibilità dei trasporti. Ad esempio, esiste un regolamento che stabilisce le regole per l'utilizzo del meccanismo per collegare l'Europa, uno strumento finanziario per finanziare i trasporti e la mobilità nell'UE, che afferma che i progetti sono eleggibili per il finanziamento solo se promuovono un'economia a basse emissioni di carbonio e aumentano la sostenibilità mezzi di trasporto.

In confronto, a livello di Stati membri dell'UE, c'è poca legislazione e regolamentazione per quanto riguarda il finanziamento dei progetti di trasporto e mobilità, in particolare quelli che sono sostenibili. Tuttavia, esempi specifici di paesi Germania, Grecia, Italia, Regno Unito e Romania evidenziano l'esistenza di una grande quantità di quadri giuridici e normativi riguardanti la finanza generale e gli investimenti negli Stati membri dell'UE, nonché vari organismi autorevoli che controllano come finanza e finanziamenti sono distribuiti per i progetti di trasporto e mobilità. Inoltre, la maggior parte dei finanziamenti è regolamentata in base ai piani di investimento nazionali, quindi, a discapito di pochi quadri giuridici, ci sono regole su come possono essere spesi diversi tipi di fondi, compresi quelli spesi per progetti di trasporto e mobilità.

## I sistemi di finanziamento attuali per il trasporto urbano sostenibile e la mobilità variano ampiamente

I sistemi di finanziamento attuali per il trasporto urbano sostenibile e la mobilità variano ampiamente da città a città e comprendono sistemi di finanziamento pubblici e privati, nonché partenariati pubblico-privati (PPP). La maggior parte delle città riceve un certo livello di finanziamenti nazionali e comunitari, sebbene le città S-M tendano a ricevere finanziamenti molto inferiori rispetto alle grandi città. Questo spiega come aiutare le città S-M ad aumentare la loro capacità di sfruttare i meccanismi di finanziamento innovativi disponibili per promuovere il trasporto urbano sostenibile e la mobilità.

### Approcci di finanziamento innovative

Ai fini delle presenti linee guida, i "finanziamenti innovativi" si riferiscono a meccanismi di finanziamento creativi nel pensare, che mobilitano, governano o distribuiscono fondi in modo da andare oltre i tradizionali processi di finanziamento. Il finanziamento innovativo include anche pratiche di finanziamento che non sono state precedentemente applicate al trasporto e alla mobilità sostenibili, così come meccanismi che possono essere ben stabiliti in alcune città, ma non ampiamente applicati nelle città europee P-M.

Approcci innovativi al finanziamento di trasporti e mobilità sostenibili nelle città europee di S-M dimensioni sono importanti, a causa della maggiore pressione sulle fonti tradizionali di finanziamento causata dalla riduzione dei bilanci pubblici nazionali e locali e dall'aumento della crescita della popolazione e dell'urbanizzazione. Inoltre, gli investitori tradizionali dei trasporti e della mobilità rilevano una certa riluttanza ad investire in progetti di trasporto e mobilità sostenibili, poiché non si aspettano un rendimento finanziario sufficientemente elevato, in quanto i benefici tendono ad essere più diffusi (come la maggiore competitività delle città, la crescita economica, o l'uso efficiente di una risorsa spaventosa).

I meccanismi di finanziamento innovativi scelti e valutati in queste linee guida sono:

- Tassa sul traffico
- Obbligazioni ecologiche municipali
- Crowdsourcing
- Imposta sulla tassa di bollo (SDLT)
- Finanziamento della lotteria
- Raccolta volontaria
- Schemi di ricarica HGV
- Imposta sul parcheggio sul posto di lavoro (WPL)
- Imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL)
- Pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione
- Collaborazione con altre città, consorzi di ricerca e aziende private
- Cooperative per cittadini
- Scambio di quote
- Obblighi di pianificazione/Contributi degli sviluppatori
- Finanziamento dell'ammortamento fiscal
- Imposta sulle vendite
- Strade a pedaggio

- Esperienza di vendita e conoscenza tecnica

Allegati di riassunti del meccanismo di finanziamento possono essere trovati in Appendice C.

La matrice dei potenziali meccanismi di finanziamento sono mostrati nella Sezione 5.28.

## Raccomandazioni

La Tabella 2 mostra raccomandazioni progettate per aiutare le autorità locali nelle città di P-M dimensioni a promuovere un ambiente che possa supportare e incoraggiare l'innovazione e l'efficienza nel trasporto sostenibile e nel finanziamento della mobilità.

	Raccomandazione	Descrizione
Rafforzamento delle capacità	Favorire l'innovazione	Coinvolgere i programmi di R&S a sostegno dell'innovazione.
	Formazione e sviluppo umano	Formare le persone interessate coinvolte nel finanziamento di trasporti e mobilità sostenibili per aumentare la consapevolezza degli obiettivi politici e dei meccanismi di finanziamento disponibili. Lavorare anche trasversalmente per sfruttare la maggior parte delle competenze tecniche multisettoriali.
Raccomandazioni aggiuntive	Stabilire centri di innovazione	I centri di innovazione urbana (noti anche come "catapulte") possono aiutare a connettere accademici, leader di città, imprenditori e imprese per ispirare soluzioni intelligenti per il trasporto e la mobilità.
	Primo approccio alla tecnologia per gli investimenti	Dare priorità agli investimenti per migliorare i servizi digitali per i clienti e la fornitura di informazioni per i servizi di trasporto per ottimizzare le reti esistenti e migliorare l'esperienza degli utenti.
	Open Data e trasparenza	Fornire open-data per migliorare lo sviluppo del prodotto per soluzioni città intelligente.
	Mobilità come servizio (MaaS)	MaaS è un modello di distribuzione della mobilità che combina opzioni di diversi fornitori di servizi di trasporto in un unico servizio mobile, per contribuire a ridurre la proprietà dell'automobile e aumentare l'uso delle reti di trasporto pubblico esistenti.

## Tabella 2 Raccomandazioni

### 1. Introduzione

Molte città europee di piccole e medie dimensioni (P-M) affrontano problemi causati dal traffico e dalla congestione. Il trasporto su strada urbano rappresenta il 40% di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal trasporto su strada in Europa e fino al 70% di altri inquinanti dal settore dei trasporti. Inoltre, la congestione nell'UE, spesso situata all'interno e attorno alle aree urbane, costa quasi 100 miliardi di euro all'anno, pari all'1% del PIL collettivo dell'UE (EC, n.d.). La promozione di trasporti urbani efficienti e sostenibili e la mobilità possono contribuire a ridurre questi problemi e a raggiungere gli obiettivi in un'ampia gamma di quadri politici. Ciò può comportare benefici economici e sociali più ampi e portare a migliori risultati di salute e benessere per i cittadini delle città.

La Commissione Europea (CE) promuove trasporti e mobilità sostenibili attraverso una raccolta di documenti, politiche, ricerche e investimenti mirati. Nel 2007, la CE ha adottato the Green Paper "[Verso una nuova cultura per la mobilità urbana](#)", un documento di consultazione che ha aperto un ampio dibattito sulle questioni chiave della mobilità urbana, delineando una tabella di marcia per il trasporto urbano e la mobilità che è ecologico, accessibile, sicuro e protetto per tutti i cittadini europei. Sulla base delle consultazioni di questo documento, nel 2009, la CE ha adottato il [piano d'azione sulla mobilità urbana](#). Questo documento ha proposto misure per incoraggiare le autorità locali, regionali e nazionali a raggiungere i loro obiettivi di mobilità sostenibile, ed è stato il primo pacchetto di sostegno completo nel campo della mobilità urbana. Dalla sua pubblicazione, la CE ha creato una serie di altri strumenti per le autorità, tra cui il [pacchetto di mobilità urbana](#) 2013 che ha stabilito procedure e meccanismi di sostegno finanziario a livello europeo per la preparazione dei piani di mobilità urbana.

Quasi la metà (44%) di tutti i cittadini urbani dell'UE vive in regioni urbane di piccole e medie dimensioni con meno di 500.000 persone, tuttavia gran parte dell'innovazione e della ricerca corrispondente per il trasporto e la mobilità sostenibili provengono da grandi città europee (Commissione Europea 2014). La CE ha riconosciuto il fatto che sono necessari investimenti e ricerche mirati per colmare il divario di conoscenze e capacità che le città di piccole e medie dimensioni stanno affrontando, in modo che siano in grado di raggiungere i loro obiettivi di mobilità. Questo è il contesto della ricerca SUITS (Supporto dei sistemi di trasporto integrato urbano: Strumenti trasferibili per le autorità), che è finanziata nell'ambito del programma HORIZON 2020.

L'obiettivo generale di SUITS è quello di aumentare la capacità delle autorità locali nelle città P-M di sviluppare e implementare strategie e tecnologie di trasporto e mobilità sostenibili, integrate e accessibili. Il progetto SUITS condivide le migliori pratiche e sviluppa una gamma di materiali per consentire alle città P-M di aumentare la capacità di finanziare e attuare misure di trasporto e mobilità sostenibili e piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP) che sostengano la trasformazione della mobilità.

La presente relazione si concentra sui meccanismi di finanziamento per il trasporto e la mobilità sostenibili, dal momento che il finanziamento è una questione affrontata da molte città e regioni in tutta Europa. Tradizionalmente, le infrastrutture di trasporto pubblico sono

state finanziate da finanziamenti pubblici attraverso la tassazione, l'indebitamento, i profitti operativi o una combinazione di questi. A seguito della ridotta capacità dei governi di trovare finanziamenti per i sistemi di mobilità e di trasporto, gli approcci di finanziamento innovativi sono diventati sempre più importanti.

Questa guida è stata ideata per aiutare le autorità locali delle città P-M a prendere decisioni in merito all'identificazione degli approcci di finanziamento più appropriati per raggiungere obiettivi di mobilità urbana sostenibile. Più specificamente, si concentra su approcci di finanziamento nuovi e innovativi che, per una serie di ragioni, non sono attualmente ampiamente utilizzati dai comuni P-M.

I principali risultati di questo orientamento sono una serie di brevi riassunti che illustrano potenziali approcci di finanziamento innovativi e una matrice di meccanismi di finanziamento adatti a progetti di mobilità sostenibile.

## **1.1. SUITS: Scopi generali e obiettivi**

L'obiettivo generale del progetto SUITS è quello di identificare le lacune di capacità nella conoscenza delle metodologie P-M delle città nel finanziamento della mobilità sostenibile. Le lacune di capacità possono esistere a causa di tagli di bilancio, cambiamenti organizzativi, cambiamenti tecnologici, nuovi fornitori di mobilità, mutevoli aspettative dei cittadini e nuove direttive UE e tendenze generali nel comportamento di mobilità. SUITS fornisce una cassetta degli attrezzi e metodi per aiutare le città P-M ad aumentare la loro capacità di pianificare, finanziare e implementare il trasporto e la mobilità sostenibili attraverso un esercizio di condivisione delle conoscenze delle migliori pratiche in tutta Europa.

Con il Pacchetto di lavoro 4 (WP4), sono stati sviluppati tre documenti di orientamento separati per aiutare le autorità locali nelle città di P-M a implementare pratiche innovative per il trasporto e la mobilità sostenibili. I documenti di orientamento sono:

1. Linee guida per l'applicazione di approcci di finanziamento innovativi e sostenibili (questa relazione)
2. Linee guida per gli appalti innovativi; e
3. Linee guida per lo sviluppo di progetti bancabili, nuovi modelli di business e partnership.

Queste tre relazioni hanno gli obiettivi generali di:

- Identificazione di come diverse misure di trasporto e mobilità sono attualmente finanziate, acquistate e gestite;
- Assimilazione di dati pubblicati su finanziamenti innovativi, acquisti e modelli di business;
- Valutare l'applicabilità dei meccanismi in relazione ai requisiti delle parti interessate del trasporto e della mobilità; e
- Presentare le migliori pratiche sotto forma di uno strumento di supporto alle decisioni.

Al fine di testare l'applicabilità e la fattibilità degli strumenti di supporto alle decisioni, verrà condotta un'applicazione pilota all'interno del Comune di Alba Iulia, con l'assistenza dei leader del WP4. Verrà quindi redatto un Report di applicazione pilota per trasmettere i risultati del progetto pilota e riflettere sugli strumenti di idoneità sviluppati nell'ambito del

WP4. Aggiornamenti e raccomandazioni per il miglioramento saranno fatti e applicati di conseguenza.

Le tre linee guida sono complementari l'una all'altra e costituiscono un pacchetto da recepire nella Task 4.5 "Integrazione della metodologia e pianificazione degli strumenti di supporto", in modo che, insieme, possano migliorare la capacità delle autorità locali di attuare misure di mobilità urbana sostenibile.

A seguito del completamento di tutti i pacchetti di lavoro e dello studio pilota, le nove città partner (Coventry, Stoccarda, Erfurt, Palanga, Roma, Valencia, Torino, Alba Iulia e Kalamaria) applicheranno la conoscenza fornita dal portafoglio SUITS. Ciò aiuterà i partner a far crescere la capacità amministrativa e ad attuare meccanismi di finanziamento innovativi per il trasporto e la mobilità sostenibili.

Al termine della domanda pilota e del periodo di attuazione del progetto, saranno valutate le attività e i risultati delle nove città partner. A luglio 2020, si svolgerà un seminario per presentare le attività e i risultati ottenuti nelle nove città partecipanti.

## **1.2. Obiettivi delle linee guida per il finanziamento innovativo**

Gli obiettivi chiave delle linee guida sui meccanismi di finanziamento innovativi sono:

- Presentare i meccanismi di finanziamento esistenti e gli approcci al finanziamento sostenibile utilizzati per i progetti di trasporto e mobilità nelle città di piccole e medie dimensioni (P-M), inclusi capitale, entrate e finanziamenti per la manutenzione, ove opportuno.
- Esporre eventuali lacune nelle attuali conoscenze e capacità organizzative che impediscono alle città di P-M di identificare, sperimentare o adottare nuovi approcci di finanziamento per progetti di mobilità sostenibile.
- Presentare meccanismi e strategie di finanziamento innovativi che siano scalabili e trasferibili a progetti di mobilità sostenibile nelle città P-M.
- Presentare le migliori pratiche internazionali attraverso uno strumento decisionale sotto forma di una matrice di meccanismi di finanziamento.
- Migliorare la capacità amministrativa e organizzativa delle autorità locali nelle città S-M di utilizzare meccanismi di finanziamento innovativi.

Si prevede che i principali beneficiari di questa relazione saranno i comuni urbani europei di piccole e medie dimensioni che attualmente non dispongono del personale e della capacità organizzativa necessaria per identificare e attuare nuovi approcci finanziari, anche se hanno un piano di sviluppo della mobilità esistente.

## **1.3. Come usare le linee guida**

La Guida è stata sviluppata in modo che potesse essere letta come un documento autonomo. Tuttavia, al fine di ottenere il massimo da esso, questa Guida dovrebbe essere letta insieme ad altri due rapporti che sono stati preparati come parte del WP4 SUITS: "Acquisti innovativi" e "Nuovi modelli aziendali relativi al trasporto".

Il rapporto è stato strutturato nel modo seguente:

- Sezione 1 - introduzione;
- La sezione 2 fornisce una panoramica della metodologia di ricerca;

- La sezione 3 presenta alcuni aspetti normativi, strategici e di governance rilevanti e identifica le tendenze attuali nelle città europee P-M;
- La sezione 4 delinea i principi di finanziamento innovativi e l'importanza degli approcci di finanziamento innovativi;
- La sezione 5 identifica i meccanismi di finanziamento innovativi che città P-M possono utilizzare per finanziare progetti di mobilità sostenibile;
- Sezione 6 - delinea ulteriori raccomandazioni; e
- Sezione 7 - riassume i risultati.

I principali risultati di questa guida sono:

- Una raccolta di documenti sul meccanismo di finanziamento innovativo, compresi studi di casi selezionati e fasi di attuazione per le città P-M; e
- Una matrice di meccanismi di finanziamento.

I singoli riassunti, che sono contenuti nell'appendice C, forniscono una panoramica concisa dei meccanismi di finanziamento innovativi identificati. Ciascun riassunto include un riepilogo e una caratteristica generale di un meccanismo di finanziamento, oltre a comprovati precedenti, casi di studio e linee guida per l'implementazione nelle città P-M.

La matrice dei meccanismi di finanziamento mostra quali meccanismi di finanziamento innovativi sono più adatti a finanziare specifici tipi di progetti di trasporto e mobilità sostenibili.

#### **1.4. Parti interesaste chiave nello sviluppo delle linee guida attuali**

I principali soggetti interessati hanno svolto un ruolo in varie fasi dello sviluppo di queste linee guida. L'UE è responsabile per il finanziamento dello sviluppo di questi orientamenti nell'ambito del programma Horizonte 2020, il più vasto programma di ricerca e innovazione dell'UE.

ARCADIS è stato responsabile della preparazione di alcuni documenti di meccanismo di finanziamento innovativi selezionati e della Guida stessa, nonché della gestione del contributo dei partner alla Task 4.1.

I partner con il contributo assegnato alla Task 4.1 erano responsabili della preparazione di riassunti dei meccanismi di finanziamento, oltre che per fornire opinioni sulla Guida. Ogni partner ha selezionato un meccanismo di finanziamento (in base al proprio interesse individuale, competenza e conoscenza) per riassumere in un breve riassunto.

I Partner della città sono stati coinvolti nell'identificazione delle lacune nella capacità di implementare meccanismi di finanziamento innovativi nelle autorità locali e nell'assistere i task leader del WP4 nello sviluppo del formato delle Linee guida. I partner della città hanno anche contribuito alla sezione 3.3, sulle tendenze attuali per il finanziamento di progetti di trasporto e mobilità sostenibili nelle città P-M. Anche se è stata raggiunta una certa comprensione delle tendenze attuali nelle città partner nelle indagini di caratterizzazione della città intraprese durante il WP2, sono state condotte interviste telefoniche informali semi-strutturate per acquisire ulteriore comprensione.

Attraverso la comunicazione e i workshop in corso, i partner della città hanno rivelato la loro preferenza per una guida chiara e concisa, per includere non solo le descrizioni dei meccanismi di finanziamento, ma anche esempi pertinenti, studi di casi, raccomandazioni e

guide di attuazione. Per soddisfare questa richiesta, il contenuto di questo rapporto era limitato alle informazioni più rilevanti per aiutare i comuni europei P-M a migliorare le proprie conoscenze e capacità.

## **2. Metodologia di ricerca**

Questo rapporto utilizzava una varietà di fonti di dati primarie e secondarie. Le fonti primarie includevano interviste semi-strutturate e conversazioni informali con le singole città partner. Queste interviste sono state condotte per raccogliere informazioni sullo status quo e sulla futura applicabilità dei meccanismi di finanziamento. Fonti secondarie comprendevano pubblicazioni da riviste peer-reviewed, pubblicazioni e libri sui media, nonché rapporti e articoli open source pubblicati da agenzie governative, università, enti senza fini di lucro, società di consulenza private e centri di innovazione.

### **Disponibilità di informazioni**

Il principale ostacolo incontrato durante la preparazione di questo studio è stata la vastità delle informazioni disponibili sugli approcci di finanziamento che erano stati utilizzati da diverse autorità, organizzazioni e gruppi per finanziare i loro progetti e attività. Pertanto, i partner SUITS si sono avvalsi del loro giudizio professionale per scegliere fonti e casi di studio più pertinenti per questa guida. I meccanismi di finanziamento che sono stati ritenuti i più adatti alle città P-M per finanziare le loro aspirazioni di mobilità sostenibile sono stati inclusi nella relazione e valutati in dettaglio. Inevitabilmente, ci sono altri meccanismi di finanziamento utili che non sono stati identificati da questa ricerca. In quanto tale, questo non è un elenco esauriente di strumenti.

È inoltre emerso che manca una ricerca sottoposta a peer review che analizzi i meccanismi di finanziamento esistenti/tradizionali utilizzati specificamente dalle città P-M per finanziare il loro programma di mobilità sostenibile. Le informazioni disponibili per queste linee guida sono state principalmente sotto forma di prove soggettive, come rapporti governativi e pubblicazioni sui media, o da rapporti di bilancio delle autorità locali e documenti interni. Le informazioni ricevute dalle città partner sono state anche utilizzate per informare le Linee Guida.

### **Vincoli**

Per giudicare l'applicabilità dei meccanismi di finanziamento identificati e dei loro potenziali effetti sulle città S-M è stato necessario un giudizio professionale basato sulle prove e ricerche disponibili. Tuttavia, senza studi precedenti e successivi, gli effetti di tali interventi non possono sempre essere valutati correttamente. Seguendo la domanda pilota e le opinioni ricevute dai partner della città, le linee guida possono essere aggiornate.

Anche se in precedenza era stato applicato un meccanismo finanziario per finanziare progetti di mobilità sostenibile, i casi di studio non costituivano sempre un campione rappresentativo richiesto per una solida valutazione. Pertanto, i risultati dei casi di studio dovrebbero essere trattati più come prove non confermate che sono specifiche per contesto e cultura.

### **Applicabilità**

È stato fatto ogni sforzo per garantire che questa guida sia utile per una vasta gamma di autorità municipali di P-M, con diversi livelli di capacità e struttura organizzativa. Tuttavia, la

capacità di attuare i risultati e la raccomandazione di questa guida dipenderà dalla scala e dalla densità di una città, dalla governance, dalle strutture organizzative, dall'atteggiamento nei confronti di nuove idee e approcci innovativi, dalla capacità esistente e dalle risorse disponibili.

### 3. Ambiente normativo, strategia e governance

In primo luogo, questo capitolo discute le politiche e la legislazione, elaborate a livello UE e a livello degli Stati membri, che si riferiscono al finanziamento di progetti di trasporto e mobilità sostenibili. In secondo luogo, questo capitolo identifica le tendenze attuali nel finanziamento di progetti di trasporto e mobilità sostenibili nelle città S-M.

#### 3.1. Quadro giuridico e normativo: l'UE

In seguito alla recente crisi economica, l'UE ha adottato oltre 40 nuove normative finanziarie per contribuire a ripristinare la stabilità finanziaria e la fiducia del mercato (Commissione Europea, 2016). La legislazione e i regolamenti finanziari conferiscono al Parlamento Europeo il potere di impedire la spesa per progetti che non rispettano le regole stabilite in questi quadri (Unione Europea, 2017). Per quanto riguarda i trasporti e la mobilità, esistono vari quadri legislativi e regolamentari che illustrano in dettaglio come questi fondi dell'UE possono essere spesi.

Dal momento che l'UE si è impegnata nel 2013 ad incoraggiare iniziative di trasporto e mobilità sostenibili, è stato messo in atto un numero maggiore di corrispondenti normative e quadri normativi. Per ottenere finanziamenti per i progetti di trasporto e mobilità, sono stati intensificati i criteri relativi alla sostenibilità ambientale di un progetto. Esistono diverse opzioni di finanziamento per i progetti di trasporto e mobilità, come il [Fondo strutturale e di investimento europeo \(fondi SIE\)](#), il [Meccanismo per collegare l'Europa \(CEF\)](#) e il [Fondo europeo per gli investimenti strategici](#).

##### 3.1.1. Regolamento generale delle finanze

[Il regolamento \(UE, EURATOM\) n. 966/2012](#) è il documento legislativo centrale che stabilisce le norme finanziarie applicabili al bilancio generale dell'UE. I finanziamenti per tutte le operazioni nell'UE devono rispettare queste regole.

La [politica regionale](#) (nota anche come politica di coesione) e il [piano di investimenti per l'Europa](#) sono le principali politiche di investimento dell'UE, in cui viene speso un terzo del bilancio dell'UE. La politica regionale riguarda tutte le regioni e le città all'interno dell'UE e sostiene la crescita economica, lo sviluppo sostenibile e la qualità della vita. Una delle priorità chiave della politica regionale per il periodo 2014-2020 è costituita dai trasporti e dalle reti energetiche, con particolare attenzione a "mobilità intelligente, trasporto multimodale, trasporto pulito e mobilità urbana" (Commissione Europea, 2017c).

Il piano di investimenti per l'Europa, noto anche come piano Juncker, è un ambizioso piano di investimenti infrastrutturali, stabilito nel 2013, che mira a sbloccare ulteriori investimenti pubblici e privati per le infrastrutture fornendo garanzie e supporto tecnico. Gli obiettivi chiave del piano sono "rimuovere gli ostacoli agli investimenti; fornire visibilità e assistenza tecnica ai progetti di investimento; e utilizzare in modo più intelligente le risorse finanziarie". Vi sono tre pilastri fondamentali del piano: il [Fondo europeo per gli investimenti strategici \(FEIS\)](#), che costituisce il nucleo del piano di investimenti per l'Europa; il [Portale del progetto](#)

[di investimento europeo/Hub consultivo per gli investimenti](#), che offre assistenza tecnica per progetti di investimento; e rimuovere gli ostacoli normativi nazionali e comunitari per migliorare il contesto imprenditoriale (Commissione Europea, 2017c). [Il regolamento \(UE\) 2015/17](#) stabilisce norme relative al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), al portale del progetto europeo per gli investimenti e all'hub consultivo europeo per gli investimenti. Il regolamento sottolinea che il finanziamento del FEIS dovrebbe sostenere solo investimenti strategici in progetti che sono di interesse comune agli obiettivi dell'Unione.

Ad esempio, il FEIS ha sostenuto il comune di Las Palmas, Gran Canaria, per ottenere un prestito di 50 milioni di euro dalla BEI per finanziare una rete di autobus ad alta capacità a Las Palmas, Gran Canaria. Il progetto comprende una nuova linea di autobus ad alta capacità di 11,7 km con nuove piste ciclabili e l'ampliamento dei marciapiedi, nonché 17 nuovi autobus ibridi ed elettroenergetici. Questo prestito non sarebbe stato possibile senza la garanzia del FEIS e i servizi di supporto del Centro di consulenza per gli investimenti che hanno contribuito a far decollare il progetto.

### **3.1.2. Regolamento relativo alle finanze correlate ai trasporti e alla mobilità**

Gran parte della recente legislazione sul trasporto e la mobilità a livello UE sottolinea l'importanza della sostenibilità. L'ultima legislazione dell'UE in materia di trasporti e mobilità, che fornisce dettagli sul modo in cui il nuovo bilancio UE dovrebbe essere speso, è stata adottata nel 2013. Prima di allora, la legislazione per i finanziamenti dell'UE per i progetti di trasporto e mobilità ha fatto poco per incoraggiare la mobilità "più ecologica", e generalmente non sono riusciti a considerare gli impatti degli inquinanti atmosferici, dell'uso del suolo e dei gas serra causati dai trasporti. Tuttavia, nel 2013 l'UE ha promesso che un minimo del 20 per cento del bilancio UE di un trilione di euro per il periodo 2014-2020 sarà speso per gli obiettivi di adattamento e protezione del clima, con cento miliardi di euro da utilizzare per progetti riguardanti il trasporto e la mobilità sostenibili (Trasporti e Ambiente, 2017). Da allora, la legislazione sul finanziamento e il finanziamento della mobilità e dei trasporti dell'UE si è concentrata maggiormente su trasporti e mobilità sostenibili.

Il [meccanismo per collegare l'Europa \(CEF\)](#) è il principale strumento finanziario per finanziare i progetti di trasporto e mobilità a livello dell'UE. Il CEF è stato lanciato per la prima volta nel 2014 e ha fornito fondi per trasporti europei, energia e infrastrutture digitali. La maggior parte di questo finanziamento, oltre ventiquattro miliardi di euro per il periodo tra il 2014 e il 2020, è stato assegnato ai trasporti europei (rete transeuropea di trasporto), di cui circa undici miliardi di euro saranno disponibili solo per progetti negli Stati membri che possono beneficiare del Fondo di coesione.

[Il regolamento \(UE\) n. 1316/2013](#) stabilisce le regole per l'utilizzo del CEF. Il regolamento è fortemente incentrato sulla mobilità e sui trasporti sostenibili, mentre i progetti di trasporto e mobilità possono beneficiare del finanziamento CEF solo se soddisfano i criteri di un aumento dei modi di trasporto sostenibili e promuovono un'economia a basse emissioni di carbonio. Esiste anche un requisito legale per le valutazioni socio economiche costi-benefici che devono essere eseguite per tutti i progetti che si applicano all'uso di questo fondo. Questo per dimostrare che il progetto è pianificato in linea con tutta la legislazione ambientale nazionale e dell'UE e in un modo efficiente sotto il profilo delle risorse.

[Il regolamento \(UE\) 1315/2013](#) riguarda le norme per il finanziamento della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), compreso il tipo di progetti TEN-T su cui l'UE può

investire. Progetti che soddisfano gli obiettivi dell'UE e che contribuiscono alla RTE -T orientamenti, sono ammissibili per l'assistenza finanziaria dell'Unione. Il regolamento specifica che ogni due anni la Commissione Europea deve pubblicare una relazione sullo stato dei lavori in cui è stata spesa l'assistenza finanziaria per le TEN-T. Oltre a ciò, la Commissione europea deve indicare in che modo la spesa per ciascun progetto sostiene coerentemente gli orientamenti dell'UE, in linea con i loro obiettivi e priorità.

Sebbene vi sia poca legislazione in materia di finanziamento di trasporti e mobilità sostenibili in particolare, vi è molta legislazione che copre il finanziamento dei trasporti e si concentra fortemente sull'aumento della sostenibilità di questo trasporto. Gli esempi selezionati di legislazione per il finanziamento dell'UE a livello generale e specifico per i trasporti sono stati scelti per dimostrare l'ampia gamma e l'importanza della legislazione UE in materia di finanziamento e la sua attenzione alla promozione della mobilità e dei trasporti sostenibili.

## **3.2. Quadro giuridico e normativo: Stati membri dell'UE**

Tutti gli Stati membri dell'UE sono tenuti a recepire le direttive finanziarie a livello UE nelle leggi nazionali e ad adottare le misure comunicate dalla Commissione Europea. In alcuni casi, affinché queste leggi siano pienamente efficaci, è richiesta l'adozione di misure di attuazione a livello nazionale negli Stati membri dell'UE (Commissione Europea, 2017b).

Questo capitolo mette in evidenza i quadri normativi e legali che sono stati implementati in vari Stati membri dell'UE, in primo luogo una revisione dei quadri giuridici e normativi per gli investimenti generali che sono stati fatti in questi paesi, seguita da una discussione di quadri legali e regolatori che sono più specifici per gli investimenti nel settore dei trasporti e della mobilità, in particolare nei trasporti e nella mobilità sostenibili.

### **3.2.1. Regolamento generale delle finanze**

All'interno degli Stati membri esistono diversi tipi di quadri giuridici e normativi che disciplinano la finanza e gli investimenti da parte delle autorità nazionali, regionali e locali, nonché da parte di organizzazioni private. Oltre alle leggi in materia di finanza, alcuni Stati membri hanno organismi regolatori specifici che regolano queste leggi.

I dettagli relativi agli esempi specifici per paese di regolamentazione delle finanze negli stati membri dell'UE sono riportati nell'Appendice A.

### **3.2.2. Regolamento relativo alle finanze correlate ai trasporti e alla mobilità**

Le leggi e i regolamenti che regolano gli investimenti e il finanziamento di progetti di trasporto e mobilità variano significativamente da un paese all'altro. In alcuni degli Stati membri dell'UE, come la Grecia, sembra esserci una mancanza di leggi e regolamenti direttamente connessi ai finanziamenti per la mobilità, in particolare per quanto riguarda i trasporti sostenibili e il finanziamento della mobilità. D'altra parte, alcuni Stati membri dell'UE con una forte attenzione alla sostenibilità hanno leggi e regolamenti in vigore per quanto riguarda il finanziamento di sistemi di trasporto e mobilità sostenibili. In molti Stati membri dell'UE esistono organismi autorevoli che regolano i trasporti e la mobilità, compreso il modo in cui sono finanziati<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory\\_bodies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory_bodies_en)

Le leggi e i quadri normativi nazionali in materia di trasporti fissano spesso misure riguardanti la finanza e gli investimenti. Tuttavia, anche se esistono regolamenti per governare gli investimenti nel settore dei trasporti e della mobilità, potrebbero essere superati e non sempre adeguati all'attività posta dalla necessità di investire in trasporti e mobilità sostenibili.

Complessivamente, nonostante varie leggi riguardanti il finanziamento dei trasporti e la mobilità negli Stati membri dell'UE, sembra che una parte sostanziale dei finanziamenti nel settore dei trasporti e della mobilità sostenibili non sia controllata da quadri giuridici e normativi. Per la maggior parte dei progetti di trasporto e mobilità sostenibili, i finanziamenti sono ricevuti da qualsiasi organizzazione che voglia investire nel progetto, e ci sono poche leggi che sono associate a dove il finanziamento può venire e come viene distribuito.

Nella maggior parte degli Stati membri, i fondi nazionali per i trasporti e la mobilità sono spesi conformemente alle strategie di investimento nazionali che definiscono le priorità per gli investimenti in questo settore. Più recentemente, le strategie di investimento nazionali si sono concentrate maggiormente su trasporti e mobilità sostenibili.

Nel complesso, sebbene vi siano poche disposizioni legislative e regolamentari in merito al finanziamento dei progetti di trasporto e mobilità, in particolare quelli sostenibili, vi è una grande quantità di quadri giuridici e normativi riguardanti la finanza generale e gli investimenti negli Stati membri dell'UE. Inoltre, vi sono vari organismi autorevoli che controllano e disciplinano il modo in cui finanziamenti sono accettati e distribuiti per i progetti di trasporto e mobilità negli Stati membri dell'UE. Inoltre, la maggior parte delle fonti di finanziamento e finanziarie per il trasporto sostenibile e la mobilità sono regolamentate in base ai piani di investimento nazionali e, pertanto, nonostante pochi quadri giuridici, esistono regole su come possono essere spesi diversi tipi di finanziamento.

I dettagli relativi agli esempi specifici per paese dei regolamenti sui trasporti e sulla mobilità finanziaria negli Stati membri dell'UE sono disponibili nell'appendice A.

### **3.3. Tendenze attuali nelle città partner**

Questo capitolo discute come le città di piccole e medie dimensioni attualmente finanziano trasporti e sistemi di mobilità sostenibili dando una panoramica generale della letteratura sull'argomento. I dettagli relativi agli esempi delle tendenze attuali nel finanziamento del trasporto sostenibile e della mobilità nelle città sono disponibili nell'Appendice B. Le informazioni presentate in questa Appendice sono state ricavate dai risultati dei sondaggi delle città partner (raccolti nel Pacchetto di lavoro SUITS 2), nonché interviste realizzate con le città partner come parte del Pacchetto di lavoro 4.

Tradizionalmente, i sistemi di finanziamento nelle città erano quasi completamente dipendenti dai finanziamenti a livello nazionale attraverso la tassazione. Le infrastrutture e le operazioni cittadine tendevano ad essere coperte da una tassa sulla proprietà. Tuttavia, più recentemente, l'aumento del rapporto debito pubblico/PIL, l'errata allocazione delle risorse a causa di interferenze politiche e il deficit pubblico hanno portato a una forte riduzione dei finanziamenti pubblici a livello nazionale (OECD, 2014; Pagano & Perry, 2008). Di conseguenza, i governi municipali e locali hanno visto diminuire i flussi di finanziamento dai governi nazionali e hanno sempre più cercato finanziamenti da una gamma più ampia di meccanismi, sia pubblici che privati.

I sistemi di finanziamento attuali per il trasporto urbano sostenibile e la mobilità variano ampiamente da città a città. Questo capitolo evidenzia le tendenze più comuni nei sistemi di finanziamento attuali utilizzati per finanziare trasporti urbani sostenibili e schemi di mobilità nelle città.

### **3.3.1. Finanziamento per il trasporto urbano e la mobilità nelle città**

La gamma di flussi di finanziamento utilizzati per finanziare i sistemi di trasporto e di mobilità comunali è complessa, a causa dei numerosi attori e modalità coinvolti nella pianificazione, consegna e gestione dell'infrastruttura. Tuttavia, esiste una struttura dominante dei finanziamenti per i trasporti e la mobilità per i comuni, che comprende una combinazione di finanziamenti pubblici e privati di diversa scala politica (nazionale, regionale, municipale, locale ecc.). Questa sezione offre una breve panoramica dei tipi di meccanismi di finanziamento pubblici e privati utilizzati per finanziare sistemi di trasporto e mobilità sostenibili all'interno delle città.

#### **3.3.1.1. Sistemi di finanziamento pubblico**

La finanza pubblica è controllata e assegnata dal governo nazionale, regionale o locale. Nonostante una riduzione delle finanze pubbliche nel corso dell'ultimo secolo, le autorità pubbliche sono ancora uno dei principali attori coinvolti nel finanziamento dei trasporti urbani e dei sistemi di mobilità. I vari livelli di autorità pubblica all'interno della gerarchia politica di un paese svolgono ruoli distinti nel finanziamento dei trasporti e della mobilità. Rispetto ad altre città, le maggiori e le capitali tendono a ricevere una quota maggiore di finanziamenti dal governo centrale a causa dell'attenzione politica. Le finanze per il trasporto urbano e la mobilità nella maggior parte delle altre città sono spesso di competenza dei governi regionali o municipali, con solo un certo grado di finanziamento dal governo centrale, anche se questo varia tra i paesi e le loro strutture geopolitiche (World Bank, n.d.).

La finanza pubblica tende a essere derivata da più fonti, come segue:

- *Tassazione (nazionale, regionale, comunale o locale)*: la tassazione nazionale è un contributo obbligatorio alle entrate della giurisdizione politica, imposte dal governo su beni come reddito dei lavoratori, proprietà dei veicoli, benzina e proprietà. L'imposizione fiscale a livello locale include le tasse sulle sostanze inquinanti e le imposte sui salari stanziati e sono avviate dalle autorità locali (Ubbels et al., 2004; (World Bank, n.d.). Ad esempio, il sistema "Versement Transport" in Francia e il " sistema di Vale-Transporte in Brasile sta tassando i sistemi che sono gestiti a livello locale, laddove vi sono obblighi posti a carico dei datori di lavoro per finanziare parte dei costi di spostamento dei loro dipendenti (World Bank, nd).
- *Acquisizione del valore (VC)*: VC è un meccanismo mediante il quale l'agenzia responsabile dello sviluppo di nuove infrastrutture riceve un contributo monetario da beneficiari locali (come proprietari di immobili e sviluppatori) per finanziare il progetto di infrastruttura (Enoch, Potter, & Ison, 2005). I proprietari e gli sviluppatori di proprietà locali dovrebbero beneficiare di un aumento dei valori di terreni e proprietà nell'area circostante la nuova infrastruttura, VC intende catturare parte di questo valore. Ad esempio, per lo sviluppo della Jubilee Line, gli sviluppatori di Canary Wharf hanno contribuito con un contributo di 400 milioni di sterline al costo della costruzione della linea Jubilee (Enoch et al., 2005).
- *Commissioni e spese per gli utenti*: le tariffe e gli oneri dell'utente sono commissioni applicate agli utenti dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto o tariffe per l'utilizzo non conforme dell'infrastruttura e dei servizi. Le tasse e gli oneri per l'utente possono

includere costi di congestione, pedaggi stradali, multe stradali, biglietti per autobus e treni o tariffe di parcheggio. Ad esempio, un'iniziativa abbastanza recente a Londra è stata la Central Congestion Charge di Londra, che ha contribuito a finanziare il potenziamento dei servizi di autobus per far fronte all'aumento dei passeggeri associato al calo del 20% del traffico stradale raggiunto dalla tassa di congestione (Enoch et al., 2005).

- *Finanziamenti UE*: la Commissione Europea fornisce sostegno finanziario alle città nell'UE attraverso una vasta gamma di strumenti finanziari, quali sovvenzioni per sostenere progetti, offrire appalti pubblici e fornire finanziamenti e sostegno settoriale. Le sovvenzioni dell'UE sono contributi finanziari diretti e provengono da fondi quali la Banca Europea per gli investimenti (BEI) e il Fondo di coesione. I contratti vengono aggiudicati mediante una procedura di appalto per l'acquisto di forniture, servizi o lavori, per attività che contribuiscono direttamente a specifici obiettivi di sviluppo stabiliti dall'UE e comprendono meccanismi quali il sostegno europeo congiunto per gli investimenti sostenibili nelle aree urbane (JESSICA) e Horizon 2020 (Commissione Europea, 2017a). JESSICA sostiene la rigenerazione e lo sviluppo urbano sostenibile attraverso meccanismi di ingegneria finanziaria, mentre Horizon 2020 è lo strumento finanziario utilizzato per attuare l'Unione dell'innovazione, un'iniziativa faro di Europa 2020 che mira a garantire la competitività globale dell'Europa. Il bilancio e il sostegno settoriale consistono in trasferimenti di denaro dal bilancio dell'UE a una tesoreria nazionale e aiutano a fornire progetti identificati dai paesi stessi.

### 3.3.1.2. Sistemi di finanziamento privati

Il finanziamento privato è un finanziamento reso disponibile dal settore privato, in cui le imprese private sono contrattate per completare o gestire progetti pubblici o dove il capitale è mobilitato da istituzioni finanziarie. Negli ultimi dieci anni gli investimenti privati nei sistemi di trasporto e mobilità e nelle infrastrutture sono aumentati in risposta alla riduzione della spesa pubblica. Generalmente, quando un servizio di trasporto pubblico è in franchising per il settore privato, il finanziamento dei veicoli e delle loro infrastrutture di supporto tende a diventare la responsabilità del franchising (World Bank, n.d.).

La finanza privata tende ad essere derivata da molteplici fonti, con la maggior parte dei finanziamenti privati per trasporti sostenibili e schemi di mobilità nelle città che tendono a venire da banche e istituzioni. Le banche e le istituzioni forniscono investimenti di capitale (prestiti) anticipati per finanziare i progetti di cui una città ha bisogno, ma richiedono flussi di entrate prevedibili in cambio del sostegno a questi progetti (BBA, 2015).

### 3.3.1.3. Partnership pubblico-privato (PPP)

Le partnership pubblico-privato (PPP) sono accordi contrattuali tra un'agenzia pubblica (federale, statale o locale) e un'entità del settore privato. Attraverso questo accordo, entrambe le entità accettano di condividere le proprie competenze e risorse per fornire un servizio di strutture per l'uso del pubblico in generale. Le aziende private considerano i PPP come un'opzione a rischio inferiore rispetto agli investimenti interamente privati e le organizzazioni pubbliche beneficiano degli investimenti di capitale.

L'approccio PPP viene sempre più adottato per fornire nuovi investimenti nel settore dei trasporti ed è ben consolidato in tutta Europa. Anche le istituzioni finanziarie internazionali stanno promuovendo sempre più questo approccio al finanziamento dello sviluppo. Ad esempio, lo sforzo di Maximizing Finance for Development (MFD) della Banca mondiale mira

a sfruttare il settore privato e ottimizzare l'uso delle scarse risorse pubbliche per finanziare progetti di sviluppo indirizzati alla mobilità urbana sostenibile.

### **3.3.2. Riepilogo**

I sistemi di finanziamento attuali nelle città, utilizzati per finanziare trasporti e mobilità sostenibili, tendono a comprendere finanziamenti pubblici e privati, sebbene i tipi di finanziamenti pubblici e privati tendano a variare da città a città. La letteratura esistente suggerisce che la maggior parte delle città riceve un certo livello di finanziamenti nazionali, anche se le città di piccole e medie dimensioni tendono a ricevere finanziamenti nazionali molto meno rispetto alle grandi città. Tuttavia, come mostrato nell'Appendice B, le risposte all'indagine ricevute nel WP2 mostrano che i finanziamenti nelle città partner provengono da fonti nazionali, regionali o dell'UE. Le ulteriori domande poste ai partner della città come parte della Task 4.1 hanno ulteriormente evidenziato dove questi finanziamenti nazionali, regionali e UE derivano specificamente. Ad esempio, Alba Iulia tende a fare molto affidamento sui finanziamenti dell'UE per finanziare il trasporto e la mobilità sostenibili, facendo domanda per varie sovvenzioni e programmi comunitari, mentre Stoccarda, che è una città molto più grande, tende a fare più affidamento sui finanziamenti a livello locale dal bilancio municipale.

## **4. Approcci innovativi**

### **4.1. Principi finanziari innovativi**

Ai fini delle presenti linee direttrici, per "finanziamento innovativo" si intendono meccanismi di finanziamento creativi nel pensare, che mobilitano, governano o distribuiscono fondi in modo da andare oltre i tradizionali processi di finanziamento. Il finanziamento innovativo include pratiche di finanziamento che non sono state applicate in precedenza a trasporti e mobilità sostenibili. Comprende anche meccanismi che possono essere ben consolidati e tradizionali in alcune città, ma non sono stati applicati ampiamente in altre città europee P-M.

I principi usati per valutare l'idoneità e l'applicabilità dei meccanismi di finanziamento innovativi identificati sono i seguenti:

- **Sostenibilità ambientale:** i meccanismi potrebbero essere utilizzati per sostenere gli investimenti verso opzioni di trasporto e mobilità a basse emissioni di carbonio, resistenti ai cambiamenti climatici;
- **Sostenibilità finanziaria:** i meccanismi non hanno un impatto negativo sulla capacità delle città P-M di cooperare con altri enti pubblici e organizzazioni private o di attrarre finanziamenti da altre fonti;
- **Complementarietà:** i meccanismi potrebbero essere utilizzati con altri meccanismi di finanziamento, comprese le fonti di finanziamento tradizionali e le entrate pubbliche;
- **Scalabilità:** i meccanismi potrebbero essere replicati e ridimensionati in altre città dell'UE;
- **Efficacia:** i meccanismi hanno la capacità di colmare le carenze di finanziamento e/o di creare nuovi flussi di finanziamento;

### **4.2. Importanza di approcci di finanziamento innovativi**

La visione della "Città del domani" europea è un luogo di rigenerazione ambientale, ecologica e verde, che richiede un nuovo equilibrio tra modi di trasporto pubblici e privati e mobilità. Per raggiungere questo equilibrio, le città di piccole e medie dimensioni sono attivamente incoraggiate dall'UE a promuovere una mobilità inclusiva, sostenibile e salutare

e ad adoperarsi per l'integrazione dei sistemi di trasporto multimodali (Unione Europea, 2011; AFD & MEDDE, 2014).

Tuttavia, in gran parte a seguito della Grande Recessione e delle politiche successive per ridurre i deficit del governo nazionale, i governi locali hanno visto ridimensionati i loro budget nell'ultimo decennio. L'aumento dei livelli di incertezza nel mercato ha ridotto significativamente la disponibilità di finanziamenti sia pubblici che privati (OECD, 2014). Di conseguenza, gli attuali flussi di investimento sono stati in gran parte insufficienti per soddisfare le esigenze delle infrastrutture di trasporto e di mobilità per sostenere gli obiettivi ambientali, la crescita economica e gli obiettivi sociali dell'UE. Inoltre, in tutta Europa, le responsabilità associate al finanziamento e alla gestione delle infrastrutture di trasporto e mobilità sono sempre più devolute ai governi locali e regionali. Nel frattempo, le città stanno affrontando una crescente pressione sui loro servizi a causa della crescita della popolazione e dell'urbanizzazione, mentre stanno sperimentando tagli nelle fonti di finanziamento tradizionali. Le misure e gli strumenti finanziari innovativi sono fondamentali per superare questo deficit di finanziamenti aiutando le autorità locali a diversificare i loro flussi di reddito.

Inoltre, gli investitori che potrebbero aver precedentemente investito in sistemi di trasporto e mobilità sono riluttanti ad investire in progetti di trasporto e mobilità sostenibili in quanto non si aspettano un rendimento finanziario sufficientemente alto. Gli investitori sono bravi a capire un singolo bene come una centrale elettrica o una strada a pedaggio, tuttavia, quando i benefici sono diffusi, come la maggiore competitività delle città, la crescita economica o l'uso efficiente di una risorsa spaventosa, i potenziali benefici monetari sono meno chiari e, quindi, meno attraente per un investitore. Questa percezione tende ad essere formata da vari fattori quali l'incertezza sui prezzi futuri dell'energia, i ritardi a lungo termine prima che un progetto raggiunga la maturità e la redditività e grandi volumi di investimenti richiesti (Commissione Europea, 2013). Pertanto, i sistemi di trasporto e mobilità sostenibili tendono a rientrare nella categoria dei progetti rischiosi e "non bancabili".

Questo è il motivo per cui gli approcci di finanziamento innovativi sono importanti e potrebbero essere utilizzati per colmare il divario di fondi causato dalla riduzione dei finanziamenti da parte degli investitori. Il finanziamento innovativo può ridurre il fattore di rischio percepito associato a progetti di trasporto e mobilità sostenibili e può fornire fondi più sufficienti, efficaci e stabili rispetto agli investimenti fiscali tradizionali (Unione Europea, 2011; Sun, Li & Xie, 2014; Commissione Europea, 2013).

## 5. Meccanismi di finanziamento innovativi

Questa sezione riassume i meccanismi di finanziamento innovativi che sono stati analizzati durante questo studio, con i riassunti completi contenuti nell'Appendice C. Le tabelle 3 - 23 forniscono una panoramica di tutti i meccanismi di finanziamento insieme a una breve serie di linee guida per l'attuazione. La matrice dei meccanismi di finanziamento presentata nella Figura 1, che i meccanismi di finanziamento innovativi sono più adatti a specifici tipi di progetti di trasporto e mobilità sostenibili.

La matrice è stata compilata utilizzando il giudizio professionale e le informazioni disponibili ed è intesa solo a scopo indicativo. Va notato che non copre tutti i progetti di trasporto e mobilità sostenibili che possono essere finanziati utilizzando i meccanismi di finanziamento identificati. Alcuni dei meccanismi di finanziamento individuati potrebbero anche essere potenzialmente utilizzati per altri progetti di trasporto e mobilità sostenibili diversi da quelli indicati nella tabella. L'applicabilità dei meccanismi di finanziamento identificati dipenderebbe dal contesto locale e sarebbe determinata dalla legislazione e dalla politica esistenti, dai piani di mobilità sostenibile nazionali e locali, nonché dalla volontà politica all'interno dell'amministrazione comunale di P-M.

D4\_Task 4.1\_v0.1 Linee guida per il finanziamento innovativo

		Financing Mechanism																	
		Congestion Charge	Municipal Green Bonds	Crowdfunding	Stamp Duty Land Tax	Lottery Funding	Voluntary Capture	HGV Charging Schemes	Workplace Parking Levy	Community Infrastructure Levy	Advertising, Sponsorship and Naming Rights	Collaborating with Other Cities, Research Consortia and Private	Citizen Cooperatives	Emissions Trading	Planning Obligations/ Developer Contributions	Tax Increment Financing	Sales Tax	Toll Roads	Selling Expertise and Technical
Sustainable Transport or Mobility Measure	Park and Ride	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Electric and Hybrid Buses	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓
	Bus Priorities	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Integrating Urban Freight	✓	✓			✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓
	Cycle Parking and Storage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cycle Lanes	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cycle Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Bike Sharing System	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Pedestrian Crossings	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Pedestrian Footpaths	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Pedestrian Signage	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Car Sharing Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Car Pooling Scheme	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Public Electric Vehicle Charging Services	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Parking Management Systems	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Tram/ Light Rail	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cable Cars	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Green Zones	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓
	Trip Planning Systems (i.e. Mobile Travel Planning Apps)	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓
	Personalised Travel Planning	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓	✓	✓
	Improving Availability of Travel Information	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Improving Train, Bus, Tram Stations	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Improving Accessibility to Transport for Disabled	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓
	Safety, Securness and Awareness Schemes	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓			✓		✓	✓	✓
CCTV for Public Transport	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	
Street Lighting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓		✓	✓	✓	

Figura 1 Matrice indicativa dei meccanismi di finanziamento

## 5.1. Tassa sul traffico

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Un supplemento per le persone che viaggiano con veicoli privati in alcune aree congestionate per incoraggiare modalità di trasporto alternative o percorsi.</li><li>• Aumenta le entrate aggiuntive per i progetti di trasporto e mobilità, migliorando allo stesso tempo le condizioni ambientali, alleviando la congestione e riducendo i tempi di percorrenza per il trasporto su strada.</li><li>• Il forte sostegno politico e l'accettabilità pubblica sono fondamentali per il successo dell'attuazione di un regime di pedaggio.</li></ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Una tassa di congestione o una addebito è un meccanismo di finanziamento e una strategia di gestione della mobilità che sovrattassa gli utenti dei servizi pubblici a seguito di un eccesso di domanda. Una tassa di congestione per il trasporto può includere maggiori costi di punta per l'uso del trasporto pubblico o la tariffazione stradale per ridurre la congestione. Abbraccia un approccio "stick" alla gestione del traffico, utilizzando incentivi negativi per incoraggiare gli utenti a cambiare il proprio comportamento. La tariffazione della congestione aiuta a gestire la domanda, consentendo di controllare la congestione senza aumentare l'offerta.</li></ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Come fonte di entrate sostanziali e consistenti, la tariffazione della congestione può essere utilizzata per finanziare le iniziative di trasporto e mobilità. Ciò richiede un contributo specifico al trasporto pubblico o un impegno/bilancio governativo che descriva gli usi della tassa sulla congestione.</li><li>• Incoraggia lo spostamento modale e una diminuzione dell'uso del veicolo entro i confini designati.</li><li>• Riduce la congestione del traffico durante le ore di ricarica, il che consente ambienti più salubri e un nucleo/regione urbana più sicura.</li><li>• Riduce la quantità di combustibili fossili consumati all'interno della zona a costo di congestione.</li></ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tassa sul traffico di Londra</li><li>• Tassa sul traffico di Gothenburg</li></ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'importo addebitato dovrebbe corrispondere al tipo di veicoli urbani e al loro contributo alla congestione del traffico.</li><li>• Trovare la tariffa giusta richiederà una considerazione ravvicinata, in quanto deve essere sufficientemente elevata da incoraggiare il cambiamento del comportamento, ma non deve essere troppo alta per incoraggiare una forte opposizione.</li><li>• L'utilizzo di una comunicazione e di un marketing efficaci otterrà supporto per lo schema. È particolarmente importante ottenere questo diritto al front-end del progetto, poiché le aspettative pubbliche devono essere gestite in anticipo.</li><li>• Una tassa di congestione sarà efficace solo se combinata con servizi di trasporto pubblico e mobilità migliorati e una maggiore attenzione alle iniziative a piedi e in bicicletta.</li><li>• Ipotecare le entrate derivanti da un tassa sul traffico, in modo che siano spese direttamente per migliorare il sistema di trasporto pubblico e di mobilità della città o della regione. Ciò contribuirà a raccogliere il sostegno del pubblico e ad incoraggiare ulteriormente il trasferimento modale.</li></ul>

- |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Se non è già stato fatto, ai governi nazionali potrebbe essere richiesto di creare una nuova legislazione per consentire ai comuni di attuare un sistema di tariffazione della congestione. Una volta raggiunto questo obiettivo, i governi nazionali possono lavorare a stretto contatto con i comuni per creare incentivi dall'alto verso il basso, ad es. il Fondo Svezia occidentale che ha contribuito a sostenere il sostegno politico locale per il regime.</li><li>• Formare potenti coalizioni tra gruppi economici, politici e ambientali al fine di creare slancio. Questo può essere particolarmente difficile, in quanto le principali parti interessate hanno spesso aspettative diverse e risultati desiderati.</li><li>• La tassa sul traffico può facilmente creare più problemi, ad es. spostando la congestione verso le aree limitrofe. È necessaria una meta-analisi del sistema di trasporto e mobilità della città e un esercizio di modellizzazione strategica per tenere conto delle condizioni locali.</li></ul> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Tabella 3 Tassa sul traffico**

## 5.2. Obbligazioni municipali 'green'

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le obbligazioni ecologiche sono uno strumento finanziario che consente investimenti istituzionali per progetti con benefici ambientali.</li> <li>• Le obbligazioni ecologiche sono particolarmente interessanti per gli investitori che incorporano criteri ambientali, sociali e di governance (i tre indicatori che misurano l'impatto sostenibile degli investimenti) nelle loro analisi degli investimenti.</li> <li>• Le obbligazioni municipali economiche per i progetti di trasporto e mobilità sostenibili potrebbero potenzialmente attrarre investitori che non sono tipicamente interessati ad investire in obbligazioni municipali e consentire ai residenti di investire in progetti di mobilità sostenibile nelle proprie comunità.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nei mercati finanziari, un'obbligazione è classificata come strumento di debito, che consente all'emittente di raccogliere capitali dagli investitori. L'emittente di un'obbligazione deve al debito un debito, di cui è tenuto a pagare interessi e/o a rimborsare il capitale alla data di scadenza. Le obbligazioni a rendimento fisso hanno generalmente un profilo di rischio più basso rispetto agli strumenti azionari. Ciò rende le obbligazioni più allettanti per gli investitori istituzionali che sono attratti da pagamenti costanti nel corso di un periodo di investimento.</li> <li>• Le obbligazioni ecologiche differiscono dalle altre obbligazioni perché possono essere utilizzate solo per finanziare progetti che mirano alla mitigazione e alla resilienza dei cambiamenti climatici, che comprende iniziative e progetti di mobilità sostenibile. Le obbligazioni municipali sono titoli di debito emessi da governi nazionali, autorità locali, enti regionali e altre agenzie governative per finanziare operazioni quotidiane e nuovi progetti.</li> <li>• Molti investitori sono attratti dalle obbligazioni ecologiche a causa della loro rigorosa due diligence e trasparenza. L'emittente di obbligazioni ecologiche è soggetta a regole severe e deve dimostrare agli investitori quanto siano "ecologici" i progetti. Le obbligazioni ecologiche sono particolarmente interessanti per gli investitori che prendono decisioni basate su criteri ESG, perseguono l'agenda ambientale e/o hanno una classe di attività separata per gli investimenti orientati al clima (Reichelt, 2010). Gli acquirenti di obbligazioni ecologiche includono investitori privati e pubblici, fondi pensione e compagnie assicurative.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le obbligazioni ecologiche incoraggiano gli investimenti in progetti di trasporto e mobilità sostenibili come il trasporto elettrico, ibrido, pubblico, ferroviario, non motorizzato, multimodale, infrastrutture per veicoli ad energia pulita e riduzione delle emissioni nocive.</li> <li>• Gli investitori apprezzano la trasparenza delle obbligazioni ecologiche.</li> <li>• Le obbligazioni municipali ecologiche emesse per progetti di trasporto e mobilità sostenibili possono attrarre investitori che non sono tipicamente interessati ad investire in obbligazioni municipali.</li> <li>• Possono essere utilizzati per finanziare o cofinanziare grandi progetti e le loro spese operative.</li> <li>• Le obbligazioni ecologiche possono essere utilizzate per raggruppare progetti ecologici più piccoli per aumentare la scala e la loro attrattiva per gli investitori.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La collaborazione tra diversi dipartimenti municipali a fini di emissione di obbligazioni ecologiche municipali potrebbe comportare benefici aggiuntivi per le autorità locali. I comuni che hanno intrapreso questo esercizio hanno trovato utile l'allineamento del governo locale come istituzione intorno all'agenda della sostenibilità.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza di standard e definizione universale delle obbligazioni ecologiche.</li> <li>• Mancanza di informazioni e conoscenza del mercato per le autorità locali, i governi nazionali e gli investitori.</li> <li>• Mancanza di un profilo di rischio chiaro associato ad investimenti ecologici specifici.</li> <li>• I governi subnazionali, come i comuni cittadini, hanno generalmente rating creditizi più bassi rispetto ai governi nazionali, poiché il rischio di insolvenza è considerato più elevato.</li> <li>• I governi locali spesso non hanno il potere legislativo per accedere al mercato obbligazionario. Ciò potrebbe richiedere ai governi nazionali di stabilire una nuova legislazione per consentire l'emissione dei obbligazioni ecologiche municipali.</li> <li>• L'emissione di obbligazioni ecologiche municipali richiede capacità e conoscenza che spesso mancano alle autorità municipali di piccole e medie dimensioni.</li> <li>• Più adatto per medie e grandi piuttosto che per piccole città a causa di costi aggiuntivi (il costo dell'emissione potrebbe essere alto - fino a \$ 50.000), conoscenza e domanda di risorse.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New York MTA e Puget Sound, Stati Uniti; Comune di Finanza, Finlandia; Consiglio di Parigi, Francia; TfL, UK.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<p><b>Passaggio 1:</b> Identificare progetti di mobilità e trasporto sostenibili e idonei per la sostenibilità.</p> <p><b>Passaggio 2:</b> Organizzare una revisione indipendente di terze parti.</p> <p><b>Passaggio 3:</b> Impostare le procedure per il monitoraggio e il resoconto.</p> <p><b>Passaggio 4:</b> Emettere una obbligazione ecologica municipale.</p> <p><b>Passaggio 5:</b> Monitorare l'utilizzo dei proventi e verificare annualmente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le città S-M che non hanno esperienza e capacità di emettere Obbligazioni ecologiche potrebbero collaborare con altri comuni e/o il governo nazionale.</li> <li>• La cooperazione tra i dipartimenti municipali è fondamentale per il successo. Ad esempio, il dipartimento finanziario deve lavorare a stretto contatto con i dipartimenti dei trasporti e dell'ambiente. Ciò potrebbe rappresentare una sfida per i comuni e le autorità locali in cui questo tipo di cooperazione non è comune.</li> </ul>

**Tabella 4 Obbligazioni ecologiche municipali**

### 5.3. Crowdfunding

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un modello finanziario alternativo che utilizza il micro-finanziamento e il crowdsourcing per finanziare progetti comunitari che tendono ad avere un alto impatto sociale.</li> <li>• I promotori del progetto sono per lo più cittadini locali che sviluppano e pubblicizzano le loro idee su piattaforme basate su Internet. Queste piattaforme gestiscono anche le transazioni finanziarie del crowdsourcing che contribuisce ad aumentare la trasparenza.</li> <li>• Sempre più spesso, i governi fanno uso di "finanziamenti per le partite", in cui abbinano i fondi a progetti che sono stati gestiti con successo in crowdsourcing.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il crowdfunding civico, noto anche come "abbonamento pubblico", è incentrato su quattro concetti principali: crowdsourcing (raggiungendo collettivamente un obiettivo del progetto), crowdfunding (microfinanza dalla folla), internet (piattaforme online dove i progetti sono pubblicizzati e fondi sono sollevati) e l'attenzione all'impatto civico e sociale. I progetti sono esposti su una piattaforma online in cui vengono anche monitorati e raccolti i fondi. Sempre più spesso, le autorità locali stanno facendo un maggiore uso delle piattaforme di crowdfunding civico per sostenere e co-finanziare/abbinare i fondi ai cittadini nelle loro iniziative per sviluppare, finanziare e fornire progetti di miglioramento locale o di servizio alla comunità.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il crowdfunding è adatto per progetti su piccola scala che hanno uno scopo sociale e hanno periodi di breve durata in cui gli impatti possono essere realizzati in tempi relativamente brevi.</li> <li>• Fornisce un'alternativa ai "meccanismi di impegno rigido e complesso" attualmente disponibili per i cittadini.</li> <li>• Incoraggia la partecipazione attiva dei cittadini che dà alle persone un senso di proprietà sui loro progetti e sui loro spazi pubblici. Crea anche nuove interfacce tra cittadini, organizzazioni e autorità pubbliche. Questo aiuta a costruire comunità più resilienti e coese.</li> <li>• Consente una maggiore innovazione riducendo il rischio di fallimento, poiché i progetti hanno già dimostrato di essere popolari e i progetti non sono basati sul debito.</li> <li>• I benefici finanziari del crowdfunding civico sono spesso l'aspetto più allettante di questo meccanismo di finanziamento. Tuttavia, ci sono significativi benefici sociali, tra cui un maggiore coinvolgimento della comunità e un miglioramento della salute mentale, che spesso diventano importanti quanto i guadagni finanziari.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I critici potrebbero obiettare che i consigli taglieranno la spesa pubblica per spazi pubblici e progetti comunitari a seguito di un aumento dell'attività di crowdfunding. Ciò è particolarmente preoccupante per le comunità con meno risorse, a cui mancano capitali, tempo e mobilitazione per intraprendere iniziative di crowdfunding.</li> <li>• Il crowdfunding deve operare all'interno del quadro legale dei governi nazionali e locali. Ciò può richiedere una forte cooperazione tra i diversi organi di governo e l'allineamento strategico degli obiettivi.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I governi locali, che corrispondono ai fondi tramite piattaforme di crowdfunding civico, devono garantire che le piattaforme stesse siano legittime e dotate di controlli adeguati. In caso contrario, il crowdfunding potrebbe non essere conforme agli standard di trasparenza e efficienza.</li> <li>• Poiché si tratta di un nuovo meccanismo di finanziamento, vi è una mancanza di conoscenza del crowdfunding e del modo migliore di utilizzarlo sia dal pubblico generale che dalle prospettive governative.</li> <li>• Non ancora adatto per finanziare programmi a lungo termine o grandi infrastrutture che richiedono capitali importanti. Tuttavia, in futuro, i governi potrebbero trovare modi nuovi e creativi per utilizzare il crowdfunding per integrare progetti più grandi.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spacehive, Regno Unito e la piattaforma di crowdfunding civico del sindaco di Londra.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I comuni devono trovare adeguate piattaforme online per fornire "finanziamenti per le partite" ai progetti di crowdfunding civico. Se in un paese non esiste una tale piattaforma online, è possibile creare sovvenzioni per incentivare un'impresa sociale locale o una società di software a creare tale piattaforma. Una buona piattaforma contribuirà a ridurre i costi amministrativi per le autorità e fornirà servizi di supporto dedicati ai proprietari di progetti e ai produttori di sovvenzioni.</li> <li>• Il crowdfunding civico richiede una stretta supervisione da parte del governo e, a seconda del tipo di crowdfunding, potrebbe richiedere del tutto una nuova regolamentazione. Dovranno essere presi in considerazione i quadri giuridici nazionali, regionali e locali prima di prendere in considerazione qualsiasi iniziativa di crowdfunding.</li> <li>• Avviare iniziative di crowdfunding civico all'interno del governo potrebbe richiedere lo sviluppo di capacità interne e la rimozione di barriere burocratiche.</li> <li>• Il crowdfunding richiede la definizione di risultati condivisi, per garantire che le autorità governative, le piattaforme di crowdfunding online e i partecipanti al progetto siano allineati e operino verso un obiettivo simile e globale.</li> <li>• La creazione di "Movimenti" come l'iniziativa di crowdfunding civico del sindaco di Londra, incentrata sulla rigenerazione del vicinato, è un modo utile per costruire comunità attorno a diversi progetti e determinare obiettivi condivisi. Questo aiuta a massimizzare l'impatto sociale dei singoli progetti. Le città S-M che sono nuove al crowdfunding potrebbero gestire un piccolo "Movimento" pilota per valutare l'opinione pubblica.</li> <li>• I governi dovrebbero garantire che i gruppi emarginati ricevano ulteriore sostegno e impegno per prevenire l'omogeneizzazione e il predominio delle comunità più ricche. Ciò potrebbe richiedere anche un sostegno finanziario mirato.</li> </ul>

**Tabella 5 Crowdfunding**

## 5.4 Imposta di registro (SDLT)

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'imposta di registro sulla terra viene pagata dal nuovo proprietario sulla maggior parte delle proprietà al di sopra di un determinato valore al momento dell'acquisto della proprietà.</li> <li>• La tassa fondiaria per l'imposta di registro potrebbe essere utilizzata per finanziare nuovi progetti infrastrutturali, attraverso un concetto noto come acquisizione del valore fondiario. Questo metodo di finanziamento consente al governo di riciclare alcuni di questi guadagni imprevisti sul valore della proprietà che attualmente avvantaggiano solo i proprietari terrieri privati.</li> <li>• I miglioramenti dei trasporti finanziati attraverso questo meccanismo possono includere servizi aggiuntivi, costruzione di infrastrutture o sovvenzioni tariffarie.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gli investimenti pubblici nel trasporto pubblico o nelle infrastrutture possono aumentare i valori dei terreni adiacenti, generando così un profitto per i proprietari terrieri privati. Gli aumenti risultanti nel valore della terra (che altrimenti avvantaggiano i proprietari terrieri privati a costo zero) possono essere "acquisiti" convertendoli in entrate pubbliche attraverso vari meccanismi. L'imposta di registro sulla terra è uno di questi metodi per acquisire questo aumento dei valori del terreno</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C'è quasi sempre un innalzamento del valore del terreno garantito in aree con un migliore trasporto pubblico.</li> <li>• Coloro che beneficiano maggiormente dello sviluppo dell'infrastruttura pagano di più.</li> <li>• Relativamente facile da monitorare e regolare.</li> <li>• Comprovata capacità di fornire finanziamenti significativi per ridurre l'onere per il finanziamento di infrastrutture da altre fonti, come una maggiore tassazione dei redditi pubblici.</li> <li>• Nel caso di acquisizione del valore fondiario basato sullo sviluppo, solo coloro che possono permettersi di pagare l'imposta (gli sviluppatori), assicurando che quelli con redditi potenzialmente bassi disponibili non sopportino un onere eccessivo.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tasse possono comportare oneri finanziari significativi per un gruppo relativamente piccolo.</li> <li>• Il successo di questo tipo di tasse nelle infrastrutture di finanziamento dipende da un alto livello di comprensione e supporto per il modo in cui le tasse funzionano e un elevato livello di supporto per i progetti stessi.</li> <li>• Solitamente, aumenti dei prezzi delle proprietà si verificano in seguito al completamento dei progetti di infrastrutture di trasporto, il che significa che le entrate aggiuntive derivanti da questo aumento del valore della proprietà non possono essere acquisite fino a quando il progetto non è stato completato e i fondi spesi.</li> <li>• In tutti i casi in cui è stato intrapreso questo tipo di imposta, solo una percentuale dei finanziamenti del progetto proviene da questo meccanismo. Richiede ancora ulteriori meccanismi di finanziamento come ricarico.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tasse, in particolare se troppo elevate, rischiano di rendere inopportuna qualche riqualificazione, con conseguente minore riqualificazione dei nodi di transito, in particolare nel caso di meccanismi di acquisizione del valore fondiario basati sullo sviluppo.</li> <li>• È possibile acquisire solo una piccola percentuale del valore complessivo delle proprietà attraverso il risultato di progetti infrastrutturali (ad esempio, se un prezzo di proprietà aumenta di £ 50.000, verrà acquisita solo una percentuale di £ 50.000).</li> <li>• La maggior parte, se non tutti, esempi di questo tipo di meccanismo finanziario sono stati sperimentati nelle grandi città; Hong Kong, Singapore, Los Angeles e Londra. Non ci sono ancora esempi chiari di ciò che viene provato e testato nelle città di piccole e medie dimensioni.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il 32% del progetto Crossrail di £ 14,8 miliardi di Londra è stato finanziato attraverso value capture, di cui una parte è stata ottenuta tramite l'imposta di registro.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La consultazione pubblica dovrebbe essere al centro dell'attuazione per garantire che il pubblico sia informato in modo chiaro e coerente dei benefici della tassa.</li> <li>• Un'aliquota maggiorata della tassa fondiaria per l'imposta di registro dovrebbe applicarsi solo nelle zone di influenza intorno all'infrastruttura di trasporto nuova o potenziata.</li> <li>• La tassa dovrebbe essere proporzionata all'accessibilità della proprietà al nuovo trasporto pubblico, e non così elevata da impedire il funzionamento del mercato immobiliare.</li> <li>• I residenti esistenti (coloro che non vendono le loro proprietà) dovrebbero essere esonerati dal pagamento della tassa.</li> <li>• Dovrebbero essere sempre previsti altri meccanismi di finanziamento per sostenere la riscossione dell'imposta di registro fondiaria nel finanziamento di progetti di trasporto, poiché questo metodo da solo non può essere un progetto di "autofinanziamento".</li> </ul>

**Tabella 6 Imposta di registro**

## 5.5 Finanziamento della lotteria

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I ricavi per il finanziamento della lotteria sono generati attraverso la mobilitazione dei profitti realizzati dalle lotterie.</li> <li>• Il finanziamento della lotteria investito in "buone cause" come programmi di viaggio attivi, accesso a progetti naturali, progetti per il patrimonio e trasporti comunitari.</li> <li>• Il finanziamento disponibile per organizzazioni no-profit e di beneficenza, governi locali, organizzazioni educative e individui.</li> <li>• Per ottenere un finanziamento per un progetto, è necessario presentare una domanda che identifichi la necessità di investimento.</li> <li>• Il finanziamento della lotteria tende ad essere una fonte di reddito una tantum e irregolare.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il finanziamento della lotteria è un finanziamento mobilitato attraverso i profitti generati dalle lotterie, che sono una forma di gioco d'azzardo, che comporta il prelievo di lotti per i premi, tra cui il lotto, i terminali elettronici e i giochi istantanei.</li> <li>• Per ottenere il finanziamento della lotteria, il richiedente il finanziamento di solito segue una procedura di richiesta online standard, e un distributore di fondi per la lotteria designato decide quindi se il progetto è applicabile al finanziamento. Tuttavia, a volte ottenere un finanziamento è competitivo e i progetti devono partecipare a concorsi per vincere i fondi.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il finanziamento della lotteria può generare entrate supplementari sostanziali, che possono contribuire ad alcuni o a tutti i costi delle nuove infrastrutture di trasporto pubblico e dei sistemi di mobilità.</li> <li>• Il finanziamento della lotteria può consentire ai trasporti urbani e ai sistemi di mobilità di diventare meno dipendenti dalla finanza dello stato.</li> <li>• L'ottenimento di sovvenzioni per la raccolta di lotterie consente flessibilità anche per trarre finanziamenti da altre fonti senza elaborate strutture giuridiche o joint venture (Big Lottery Fund, 2005).</li> <li>• Esiste un rischio più basso per il distributore di finanziamenti a causa dell'impegno di finanziamento a lungo termine, che potrebbe quindi renderli più propensi a provare una serie di progetti innovativi come progetti di viaggio sostenibili o attivi.</li> <li>• Ottenere finanziamenti è rapido, con un breve periodo di tempo tra la richiesta e il finanziamento, poiché il finanziamento della lotteria è separato dal budget nazionale e quindi ci sono meno restrizioni legali (UNDP, 2018).</li> <li>• Fornisce alla comunità locale l'opportunità di sostenere un progetto contribuendo alla richiesta di finanziamento.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il finanziamento della lotteria tende ad essere una fonte di reddito una tantum o irregolare. Di conseguenza, non può essere considerato un flusso di entrate di base per finanziare tutti i progetti di trasporto pubblico.</li> <li>• I budget di finanziamento della lotteria dipendono in larga misura dalla vendita dei biglietti, dalla commissione dei rivenditori e dai pagamenti dei premi e possono quindi variare in modo sostanziale. Di conseguenza, se un'organizzazione fa affidamento sul finanziamento della lotteria,</li> </ul>

	<p>qualsiasi riduzione del budget potrebbe avere seri effetti negativi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il meccanismo di finanziamento non incentiva una buona pianificazione o spesa. I distributori di fondi non hanno alcuna responsabilità nel successo del progetto e tendono ad essere una cultura di "finanziarlo e dimenticarlo". Pertanto, spetta esclusivamente al beneficiario della sovvenzione investire il denaro nel modo più efficiente.</li> <li>• I distributori di fondi tendono ad avere competenze insufficienti per identificare progetti e organizzazioni bancabili. Pertanto, vi è il rischio che alcune applicazioni bancarie sostenibili per trasporti e mobilità siano trascurate.</li> <li>• Sarebbe solo possibile beneficiare di questo tipo di finanziamento nei paesi dell'UE che hanno lotterie in atto.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanziamento nazionale della lotteria del Regno Unito per progetti tra cui Holsworth Rural Community Transport, il progetto Reach Out di Ystwyth Transport e il progetto Connect 2 di Sustrans.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iscriverti alle organizzazioni di finanziamento della lotteria pertinenti disponibili nel tuo paese o città.</li> <li>• In genere, ci sarà una pagina di ricerca sui siti web della lotteria in cui è possibile identificare i criteri per la ricerca di programmi di finanziamento rilevanti.</li> <li>• Quando si fa domanda di finanziamento, sviluppare un solido piano aziendale per il tuo progetto, che dimostra esattamente il motivo per cui hai bisogno dei finanziamenti. Per fare questo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parlare con persone con esperienza nel campo del tuo progetto;</li> <li>• Condurre ricerche sulla scala della necessità di investimento nel vostro progetto;</li> <li>• Includere statistiche locali come il livello di popolazione in condizioni di deprivazione o senza accesso ai collegamenti di trasporto pubblico;</li> <li>• Evidenziare come il tuo progetto soddisferà alcuni degli obiettivi identificati nella politica locale, regionale e nazionale;</li> <li>• Mostrare come il tuo progetto farà la differenza.</li> </ul> </li> <li>• Le linee guida del Big Lottery Fund per ottenere finanziamenti e pianificare progetti di successo potrebbero essere utili quando si richiede un finanziamento nel Regno Unito.</li> <li>• Cerca eventuali competizioni gestite da lotterie nei media, che offrono finanziamenti come premio.</li> </ul>

**Tabella 7 Lotterie**

## 5.6 Raccolta volontaria

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accordi o partnership tra sviluppatori o proprietari di immobili e un'autorità locale, in cui lo sviluppatore si impegna volontariamente a pagare alcuni o tutti i costi per un progetto di infrastruttura.</li> <li>• Aumentare le entrate aggiuntive per i progetti infrastrutturali, fornendo al tempo stesso un ritorno sull'investimento allo sviluppatore o al proprietario.</li> <li>• Una fonte di reddito unica o irregolare.</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La raccolta volontaria è un accordo o una partnership tra sviluppatori o proprietari di immobili e un'autorità locale, in cui gli sviluppatori o i proprietari di immobili offrono un contributo volontario ai costi di un progetto di infrastruttura pubblica. I contributi volontari tendono ad essere offerti quando lo sviluppatore o il proprietario della proprietà calcola che i benefici che riceveranno dalla fornitura di infrastrutture pubbliche superano il costo dell'investimento in esso.</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La raccolta volontaria può spesso generare entrate supplementari sostanziali, che possono contribuire ad alcuni o a tutti i costi delle nuove infrastrutture di trasporto pubblico e dei sistemi di mobilità.</li> <li>• Finanziare progetti attraverso la raccolta volontaria crea incentivi per le autorità locali e le agenzie di trasporto per assicurarsi che i benefici del progetto saranno realizzati nella pratica.</li> <li>• La cattura volontaria può consentire ai trasporti urbani e ai sistemi di mobilità di essere meno dipendenti dai finanziamenti dello stato, mantenendo allo stesso tempo le tariffe accessibili agli utenti.</li> <li>• Incoraggia la partecipazione della comunità allo sviluppo dello spazio urbano, creando un senso di proprietà e aumentando il capitale sociale.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversamente da altri meccanismi di finanziamento, la raccolta volontaria tende ad essere una fonte di reddito unica o irregolare. Di conseguenza, non può essere sviluppato in un flusso di entrate affidabile e continuo.</li> <li>• Non è un requisito legale e quindi potrebbe essere difficile trovare offerte individuali, in quanto, per consentire agli sviluppatori di contribuire volontariamente al miglioramento del trasporto, è necessario soddisfare una serie di condizioni.</li> <li>• Le aree in cui è maggiormente necessario il trasporto pubblico e gli investimenti in mobilità, potrebbero non essere le stesse in cui i contributi volontari sono più fattibili.</li> <li>• Gli obiettivi di uno sviluppatore che sta pagando per il miglioramento del trasporto non corrispondono necessariamente agli obiettivi della comunità più ampia e di altre parti interessate. Trovare un compromesso che soddisfi tutte le parti interessate potrebbe essere una sfida.</li> </ul>

<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New Brighton Landing Station di Boston</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spesso gli sviluppatori o i proprietari di immobili presenteranno piani per il finanziamento di un pezzo di infrastruttura, come parte dei loro piani di sviluppo. Tuttavia, dove questo non è il caso, dovrebbero essere prese le seguenti misure:</li> <li>• <b>Fase 1:</b> le autorità locali dovrebbero essere aperte sui futuri obiettivi di trasporto e mobilità per favorire l'interesse di pubblico, proprietari terrieri e sviluppatori e creare un senso di trasparenza. Gli obiettivi potrebbero essere pubblicizzati attraverso i social media (LinkedIn, Twitter, Facebook), i giornali e le riviste locali, i volantini inviati ai residenti locali, le consultazioni pubbliche e gli eventi delle parti interessate.</li> <li>• <b>Fase 2:</b> le autorità locali dovrebbero assicurarsi che i potenziali benefici dei progetti di trasporto e mobilità proposti siano comunicati agli sviluppatori e ai proprietari di terreni nelle aree interessate. Se lo sviluppatore o il proprietario del terreno si rendono conto dei benefici che un progetto apporterà a loro, contribuirà ad ottenere il loro sostegno e ad incoraggiare il loro investimento.</li> <li>• <b>Fase 3:</b> è necessario chiarire che gli sviluppatori e i proprietari di terreni che desiderano contribuire al progetto influenzeranno qualsiasi decisione presa. Ad esempio, gli sviluppatori e i proprietari terrieri che contribuiscono al progetto di trasporto o mobilità dovrebbero avere l'opportunità di dare il loro contributo alla progettazione e all'attuazione dello schema.</li> <li>• <b>Fase 4 Capitale Sociale:</b> Gli sviluppatori e i proprietari terrieri dovrebbero avere l'opportunità di dimostrare la loro volontà di contribuire a un progetto. Le autorità locali dovrebbero pubblicizzare che accolgono con favore il sostegno finanziario di sviluppatori privati e proprietari terrieri e dovrebbero sviluppare un sistema che consenta loro di esprimere la loro volontà di contribuire. Il sistema potrebbe essere un modulo online.</li> <li>• Se l'ente governativo/l'autorità di pianificazione locale ha già annunciato il progetto, può segnalare agli investitori privati e agli sviluppatori che possono influenzare determinati aspetti della progettazione e dei potenziali benefici dimostrando la loro disponibilità a pagare e fornendo contributi volontari. Questo può essere fatto aprendo un processo di consultazione che incoraggia opinioni e commenti da potenziali investitori nell'area.</li> <li>• L'utilizzo della raccolta volontaria potrebbe significare che l'investimento in infrastrutture sostenibili è guidato da investitori privati, ma ciò non significa che uno schema non possa essere progettato per fornire le migliori soluzioni possibili per la comunità più ampia. È importante che gli obiettivi dei beneficiari per la progettazione del progetto non compromettano quelli della comunità più ampia. Le autorità locali che utilizzano la raccolta volontaria per finanziare la loro mobilità sostenibile e l'agenda dei trasporti devono assicurarsi che tutte le parti interessate siano coinvolte attivamente nel processo di progettazione e che le loro voci siano ascoltate.</li> </ul>

## 5.7 Sistemi di tariffazione HGV

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un sistema per imporre una tassa sui veicoli adibiti al trasporto di merci pesanti (HGV) o determinati tipi di camion, per compensare i costi esterni derivanti dal loro funzionamento.</li> <li>• Generalmente introdotto e gestito a livello nazionale, ma le città potrebbero essere incluse nello schema (ad esempio Bruxelles) o potrebbero stabilire un proprio schema di addebito personalizzato (ad esempio la zona a basse emissioni di Londra (LEZ)).</li> <li>• I proventi derivanti dal funzionamento dei sistemi di tariffazione per veicoli pesanti possono essere utilizzati per attuare altri progetti di infrastrutture di trasporto più sostenibili.</li> <li>• Lo sviluppo di una politica di tariffazione per un sistema di tariffazione per veicoli pesanti, che considera tutti i parametri del costo esterno, potrebbe rappresentare una sfida per le città S-M, a meno che non faccia parte di un sistema regionale o nazionale.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All'interno dell'UE sono attualmente utilizzati tre diversi meccanismi di tariffazione HGV a livello nazionale:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pedaggio elettronico a livello di rete (addebito basato sulla distanza);</li> <li>○ Pedaggio con barriere fisiche (addebito basato sulla distanza); e</li> <li>○ addebiti basati sul tempo.</li> </ul> </li> <li>• Per un addebito basato sulla distanza, il livello del pedaggio da pagare dipende dal numero di chilometri percorsi. Uno degli elementi chiave del pedaggio elettronico a livello di rete è un'unità di bordo (OBU) che invia dati di traccia GPS e altre informazioni obbligatorie a un server. Il pedaggio basato sulla distanza viene calcolato utilizzando le tracce GPS, il tipo di strada e la categoria del veicolo a motore. Mentre la maggior parte delle tariffe basate sulla distanza degli HGV sono introdotte e gestite a livello nazionale, alcune o tutte le strade all'interno delle singole città possono essere incluse nel sistema.</li> <li>• Una variazione del costo basato sulla distanza, è una tassa basata sull'area, un esempio del quale è la LEZ di Londra. L'addebito per area può essere applicato tramite barriere fisiche o tecnologia ANPR (Riconoscimento automatico della targa). L'ANPR viene utilizzato per registrare targhe e addebitare l'imposta ai veicoli che entrano e viaggiano su strade soggette a pedaggio.</li> <li>• Con un addebito basato sul tempo, gli automezzi pesanti vengono addebitati in base alla durata dell'infrastruttura. Il livello di addebito potrebbe anche dipendere dal tipo e dalla classe di emissione del veicolo.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire che i mezzi pesanti paghino la loro giusta quota per compensare il costo esterno che causano.</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza logistica e riduzione del traffico merci su strada, grazie all'ottimizzazione della pianificazione delle rotte merci.</li> <li>• Rinnovo della flotta HGV, attraverso l'imposizione di tasse che dipendono dalla tecnologia del motore (standard Euro).</li> <li>• Riduzione delle emissioni inquinanti, grazie alla modernizzazione della flotta HGV in termini di emissioni del motore.</li> <li>• I proventi dei sistemi di imposizione dei canoni HGV possono essere utilizzati per il finanziamento di progetti infrastrutturali, quali l'estensione e il mantenimento della rete stradale esistente, e l'investimento in altri mezzi di trasporto più sostenibili come ferrovie e vie navigabili.</li> </ul>

<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lo sviluppo di una politica di tariffazione indipendente per i pedaggi HGV che considera tutti i parametri del costo esterno (ad esempio emissioni di inquinanti, peso lordo del veicolo) e condizioni del traffico potrebbe essere difficile per le città S-M.</li> <li>• L'introduzione di uno schema potrebbe incontrare resistenza da parte di una serie di parti interessate, in particolare dell'industria del trasporto merci e dei trasporti e delle imprese locali che sarebbero direttamente interessate.</li> <li>• Le città S-M potrebbero mancare di conoscenza e capacità di introdurre un sistema di tariffazione efficace e generatrice di entrate per conto proprio senza far parte di uno schema regionale o nazionale più ampio.</li> <li>• Dovrebbe essere predisposto un quadro legislativo nazionale e locale appropriato, che consenta lo sviluppo di un sistema di imposizione dei diritti di utilizzo del veicolo pesante e la regolamentazione del processo di recupero del debito dai proprietari di veicoli che non hanno pagato la tassa.</li> <li>• I pedaggi sulla rete stradale principale potrebbero deviare il traffico di mezzi pesanti verso strade secondarie e locali.</li> <li>• I costi potenzialmente elevati associati all'introduzione e al funzionamento del sistema possono mettere a repentaglio la sua sostenibilità finanziaria.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema tedesco Lkw-Maut, Bruxelles HGV Toll, Londra LEZ</li> </ul>
<b>Linee guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È necessario un quadro legislativo nazionale pertinente. Se tale legislazione non esiste, le città S-M potrebbero dover collaborare con altre autorità locali e fare pressione su un governo nazionale e regionale per adottare una legislazione appropriata.</li> <li>• Laddove esiste o viene proposto uno schema nazionale di tariffazione per veicoli pesanti o a livello nazionale, un'autorità locale, considerando l'introduzione di tale schema, deve sfruttare il sistema esistente o proposto collaborando con un'autorità di supervisione.</li> <li>• Per evitare la deviazione del traffico di mezzi pesanti verso strade che non sono coperte dallo schema, occorre prestare particolare attenzione per determinare quali strade sono incluse e quale livello di pedaggio è adottato per ciascun tipo di strada.</li> <li>• Per ridurre al minimo l'impatto sulle imprese locali, ove possibile, fornire opzioni di trasporto merci alternative.</li> <li>• Garantire la compatibilità dei pedaggi autostradali con le autorità locali e le regioni limitrofe per consentire l'integrazione futura dei sistemi.</li> <li>• Collaborare con le parti interessate che sarebbero direttamente interessate dal sistema di tariffazione, comprese le imprese locali e regionali, gli operatori di trasporto, le autorità locali vicine e la comunità locale.</li> <li>• Garantire l'esistenza di una legislazione pertinente che consenta il recupero del debito da parte dei proprietari di veicoli che non hanno pagato la tassa, compresi i veicoli internazionali.</li> </ul>

**Tabella 8 HGV Caratteristiche chiave**

## 5.8 Tassa sul parcheggio sul posto di lavoro (WPL)

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'obiettivo di una tassa sul parcheggio sul posto di lavoro (WPL) è di ridurre i viaggi giornalieri in auto, incoraggiando la rimozione del parcheggio sul posto di lavoro e aumentando le entrate.</li> <li>• La WPL è un'imposta riscossa negli spazi di parcheggio di determinati luoghi di lavoro utilizzati dai pendolari.</li> <li>• La tassa è applicata ai datori di lavoro e non ai loro dipendenti.</li> <li>• I proventi del prelievo devono essere spesi per miglioramenti e investimenti del trasporto.</li> <li>• I parcheggi per i veicoli di consegna, i visitatori occasionali di lavoro e i clienti possono essere esenti dal prelievo. Ospedali, servizi di emergenza e parcheggi per disabili potrebbero avere diritto a sconti.</li> <li>• Potrebbero essere necessarie misure di parcheggio controllato nell'area locale per evitare spostamenti di parcheggio fuori strada verso un parcheggio interno.</li> <li>• Una volta stabilito, il sistema è abbastanza economico e facile da gestire.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La WPL è un addebito ai datori di lavoro, posto dalle autorità locali, che forniscono spazi di parcheggio per i propri dipendenti e potrebbero essere considerati un tipo di schema di tariffazione della congestione. L'introduzione di uno schema WPL ha solitamente due obiettivi: in primo luogo, essere una misura di gestione della domanda di traffico per scoraggiare la guida e, in secondo luogo, raccogliere fondi per i sistemi di trasporto e di miglioramento della mobilità.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La WPL può essere una fonte di entrate aggiuntive per una città S-M che potrebbe essere investita in trasporti e miglioramenti della mobilità.</li> <li>• L'imposta sul fornitore di parcheggio anziché sull'automobilista riduce il conflitto tra l'autorità locale e il pubblico, poiché è responsabilità del datore di lavoro gestire se i dipendenti sono tenuti a pagare per il parcheggio.</li> <li>• Incoraggia uno spostamento modale e diminuisce l'utilizzo del veicolo entro i confini designati. Il WPL fornisce incentivi finanziari per ridurre la domanda di ulteriori parcheggi sul posto di lavoro e la motivazione per i pendolari di auto a passare alla modalità a piedi, in bicicletta, al parcheggio di scambio e al trasporto pubblico.</li> <li>• Applicando costi aggiuntivi di guida al lavoro e una riduzione della fornitura di spazi di parcheggio mentre i datori di lavoro hanno tentato di ridurre i costi, il WPL può contribuire alla riduzione della congestione.</li> <li>• Il WPL potrebbe essere visto come una internalizzazione di alcune delle esternalità causate dall'impegno a lavorare in auto.</li> <li>• È meno complesso e meno costoso da implementare e gestire rispetto a misure come la tariffazione stradale.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una volta stabilito, il sistema potrebbe essere gestito in modo relativamente economico e semplice.</li> </ul>
<b>Sfide e rischio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrebbe portare a potenziali contraccolpi da parte di aziende locali a cui verrebbe addebitato un supplemento.</li> <li>• Il WPL potrebbe essere percepito come ingiusto da una vasta gamma di individui, datori di lavoro e altre organizzazioni, in quanto non fa distinzione tra coloro che viaggiano in periodi congestionati su strade congestionate e coloro che non lo fanno. Inoltre non fa distinzione tra coloro che hanno un'opzione di trasporto pubblico praticabile e coloro che non la hanno. Infine, pone un onere aggiuntivo per le famiglie a basso reddito rispetto alle famiglie a reddito più elevato.</li> <li>• L'introduzione di una tassa richiede una consultazione lunga e completa con residenti ed imprese, nonché una verifica degli spazi di parcheggio sul posto di lavoro esistenti.</li> <li>• Trovare il giusto equilibrio per la strategia dei prezzi potrebbe essere difficile. Un'autorità locale deve trovare un equilibrio tra un'attività di raccolta delle entrate, evitando nel contempo di fissare un onere troppo elevato e quindi scoraggiare i datori di lavoro dall'instaurare nuovi affari.</li> <li>• Rischio di riversarsi nelle strade circostanti, a meno che non vengano introdotte misure di parcheggio in strada e fuori strada nelle aree interessate.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nottingham (UK), Perth, Melbourne e Sydney (Australia), Singapore.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quando si progetta e si implementa uno schema WPL, è necessario comprendere e considerare i seguenti aspetti del WPL: numero di spazi responsabili; esenzioni; equità; propensione al parcheggio da spostare se vengono introdotte misure di parcheggio in strada all'interno delle aree interessate; è necessario progettare lo schema in modo da favorire l'applicazione; disponibilità di una buona alternativa di trasporto pubblico prima di introdurre il regime; e potenziali problemi associati a una consultazione pubblica o a un referendum.</li> <li>• Il principale ostacolo all'attuazione di uno schema WPL è il rischio politico per i responsabili delle decisioni.</li> <li>• È fondamentale che l'introduzione di un piano WPL comporti un lungo periodo di consultazione con i residenti e le imprese locali e con le autorità locali vicine che sarebbero interessate dal programma. Una parte importante della consultazione sarebbe decidere i confini adeguati per la zona coperta dal prelievo.</li> </ul> <p><b>Raccomandazioni rilevanti per i responsabili politici.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se non esiste una legislazione nazionale pertinente, le autorità locali che intendono introdurre la WPL devono collaborare con i governi nazionali per stabilire una base legislativa appropriata.</li> <li>• Le autorità locali non dovrebbero procedere fino a quando non avranno sviluppato un programma dettagliato per lo schema, compreso lo sviluppo di una strategia per la gestione dei proventi e una struttura amministrativa necessaria per la gestione del sistema.</li> <li>• Le autorità locali devono essere chiare e trasparenti su come verranno spesi i proventi della WPL.</li> <li>• L'accettazione di uno schema può essere migliorata assicurandosi che tutti coloro che pagano il prelievo beneficino di miglioramenti finanziati da esso.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uno schema WPL può essere meglio accettato politicamente in luoghi in cui gran parte dei viaggi dei pendolari dall'esterno della giurisdizione di un'autorità locale in considerazione dello schema WPL.</li> <li>• Le prove suggeriscono che i referendum per gli schemi di tariffazione come Road User Charge (RUC) o WPL non ottengono quasi mai un "sì" a causa della natura dei costi e dei benefici. Pertanto, una consultazione su un programma WPL potrebbe essere più adatta per valutare l'opinione pubblica e comprendere le preoccupazioni e i desideri delle persone.</li> <li>• È importante che la stabilità politica e la continuità siano in atto al fine di consentire che uno schema venga sviluppato strategicamente senza destabilizzarsi in seguito ad elezioni e un cambiamento di partito politico.</li> </ul> <p><b>Raccomandazioni rilevanti per i professionisti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'applicazione del WPL all'intera area dell'autorità locale piuttosto che a un'area specifica all'interno del confine amministrativo può semplificare la complessità amministrativa e aumentare le entrate.</li> <li>• Lavorare a stretto contatto con i datori di lavoro durante l'introduzione del regime migliorerebbe l'osservanza del regime.</li> <li>• I promotori del programma dovrebbero mirare a ridurre al minimo il numero di esenzioni al fine di garantire che lo schema rimanga semplice.</li> <li>• Avendo applicato uno sconto del 100% anziché un'esenzione, offre una maggiore flessibilità rispetto alla modifica dei criteri di esenzione in un secondo momento.</li> <li>• Un addebito iniziale inferiore può migliorare l'accettazione quando lo schema viene introdotto per la prima volta. Se necessario, l'addebito può essere successivamente aumentato per aumentare le entrate aggiuntive una volta che lo schema è stato implementato.</li> <li>• Se possibile, i datori di lavoro dovrebbero essere in grado di trasferire l'addebito per mezzo del sacrificio di salario. Ciò ridurrebbe effettivamente l'onere per un dipendente tramite agevolazioni fiscali.</li> <li>• I datori di lavoro dovrebbero richiedere una licenza per tutti i parcheggi che utilizzano, compresi quelli esenti dal prelievo. Queste informazioni verrebbero utilizzate per calcolare quanto l'azienda deve pagare nell'ambito dello schema e creare un registro di tutti gli spazi di parcheggio dei dipendenti all'interno del confine dello schema.</li> <li>• Le autorità locali dovrebbero effettuare controlli regolari per vedere quanti spazi vengono utilizzati e che la licenza viene rispettata.</li> <li>• Le autorità locali devono identificare le posizioni più probabili per il parcheggio sfollato e fare piani per affrontare questo problema, inclusa l'assegnazione di risorse per l'implementazione di eventuali misure di controllo del parcheggio necessarie.</li> <li>• Le autorità locali possono trarre notevoli vantaggi dal punto di vista della progettazione e del funzionamento del WPL apprendendo da altre città che hanno introdotto o lavorato all'introduzione di un tipo simile di schema. Si possono trarre importanti insegnamenti sull'implementazione (caso aziendale, addebiti, esenzioni, ecc.) e sul funzionamento (monitoraggio, sanzioni, applicazione, ecc.) di un WPL.</li> </ul>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabella 9 Tassa sul parcheggio sul posto di lavoro**

## 5.9 Imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL)

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un'imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL) è un prelievo che un'autorità locale può scegliere di addebitare sui nuovi sviluppi nella loro area (servizio di consulenza sulla pianificazione, 2018).</li> <li>• La tassa viene applicata agli sviluppatori che stanno intraprendendo nuovi progetti di costruzione nell'area locale.</li> <li>• Le entrate generate da un CIL dovrebbero essere utilizzate dall'autorità locale per promuovere l'infrastruttura esistente e finanziare nuove infrastrutture che il comune e la comunità locale desiderano (Planning Advisory Service, 2018).</li> <li>• Il programma di addebito è unico per ogni autorità locale. Generalmente, viene riscossa per metro quadrato e raccolta a partire dalla data in cui è iniziato uno sviluppo.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I CIL sono utilizzati per raccogliere fondi aggiuntivi per la promozione di infrastrutture esistenti e lo sviluppo di nuove infrastrutture in Inghilterra e Galles. La tassa viene applicata ai nuovi costruttori edili nell'area locale, in quanto si prevede che la nuova infrastruttura aumenterà il valore dei nuovi sviluppi. I ricavi generati attraverso un CIL sono solitamente usati per finanziare strutture come strade e altri mezzi di trasporto; scuole e altra educazione; servizi medici; sport/ricreazione e spazi aperti. Il programma di addebito è univoco per ogni autorità locale ed è determinato caso per caso. Il tasso è calcolato prendendo in considerazione l'aumento netto dello spazio del nuovo sviluppo, con minimi stabiliti. I CIL sono legalmente vincolanti e le tasse possono essere calcolate prima dell'esecuzione dei lavori durante il processo di pianificazione, tenendo conto dei valori stabiliti da ciascuna autorità locale. La commissione corrispondente viene fatturata alla data di inizio dello sviluppo, a seguito di una comunicazione inviata dall'autorità locale. Una scadenza per il pagamento del prelievo è stabilita sulla fattura.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il CIL ha un livello di trasparenza più elevato rispetto al sistema di Obblighi di pianificazione (ad esempio, Sezione 106 (S.106) e Guadagno pubblico), a causa della sua tariffa di addebito fissa.</li> <li>• Il processo per ottenere finanziamenti dagli sviluppatori è veloce in quanto rimuove lunghi processi di negoziazione a favore degli importi mandati forniti.</li> <li>• I tassi di prelievo sono stabiliti dalle autorità locali, rendendolo altamente specifico per le esigenze e le dimensioni dell'area locale e del nuovo sviluppo.</li> <li>• Esiste una maggiore certezza per gli sviluppatori in merito agli importi dei contributi previsti.</li> <li>• Il CIL promuove un sistema equo per gli sviluppi, in base al quale tutti, tranne i più piccoli, dovrebbero contribuire all'infrastruttura locale.</li> <li>• I ricavi del CIL generano un notevole aumento dei fondi complessivi ottenuti rispetto al sistema di Obblighi di pianificazione, in base al quale solo il 6% di tutti gli sviluppi ha fornito contributi per l'infrastruttura di supporto.</li> </ul>

<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il meccanismo di finanziamento dipende dall'autorità locale per i prezzi e l'esecuzione.</li> <li>• Non esiste un "modo solo" per implementare un CIL, quindi l'autorità locale deve essere consapevole della creazione di un programma di addebito CIL.</li> <li>• Il sistema di tariffazione potrebbe scoraggiare lo sviluppo in aree con alti tassi di tariffazione, a favore dello sviluppo in aree con CIL più conveniente o senza CIL. Questo può essere risolto implementando un CIL tra tutte le autorità locali all'interno della regione.</li> <li>• Richiede un'autorità sovrintendente per approvare i tassi e le scadenze CIL.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progetto CIL Crossrail 2 del sindaco</li> <li>• Consiglio Comunale di Bristol</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuare qualsiasi legislazione nazionale pertinente che consenta alle autorità locali di addebitare i CIL. Se non esiste una tale legislazione, le autorità locali dovrebbero unirsi e fare pressione affinché il corpo legislativo nazionale ne adotti uno.</li> <li>• Individuare l'infrastruttura necessaria per supportare lo sviluppo della propria area, nonché i costi ad essa associati.</li> <li>• L'autorità di ricarica dovrebbe preparare un "programma di addebito preliminare" che stabilisca il tasso e/o la formula che determina come verrà calcolato il CIL nella propria area. Le aliquote di prelievo dovrebbero essere espresse per metro quadrato e la tassa dovrebbe essere applicata alla superficie interna lorda dello sviluppo soggetto al prelievo. Gli sviluppi soggetti alla tassa di prelievo dovrebbero essere specificati nel tariffario. Le autorità di tariffazione dovrebbero stabilire un equilibrio adeguato tra l'opportunità di utilizzare il prelievo per finanziare l'infrastruttura e l'impatto che ciò potrebbe avere sulla redditività economica dello sviluppo nella loro area. Per fare questo, le autorità di tariffazione dovrebbero considerare le prove di pianificazione delle infrastrutture che sono alla base della strategia di sviluppo per la loro area.</li> <li>• Consultare il programma di addebito preliminare e, successivamente, preparare una bozza di programma da sottoporre a un'ulteriore consultazione pubblica.</li> <li>• Testare il programma di addebito attraverso un esame in pubblico (EiP). L'esaminatore dovrebbe valutare se l'autorità di tariffazione ha rispettato i criteri della legislazione CIL. L'esaminatore dovrebbe pubblicare le loro raccomandazioni.</li> <li>• L'autorità di addebito dovrebbe prendere in considerazione le raccomandazioni dell'esaminatore, e l'approvazione, il rifiuto o l'emendamento al programma di addebito dovrebbe essere effettuato dall'autorità responsabile dell'addebito.</li> <li>• Quando il programma di addebito è approvato, dovrebbe essere pubblicato dall'autorità responsabile dell'addebito. La data di inizio per cui si applica la tariffa deve essere scelta dall'autorità responsabile dell'addebito e specificata nel programma di addebito. Il programma di addebito rimarrà in vigore fino a quando l'autorità di addebito non deciderà di attuare una versione rivista o deciderà di abbandonare il prelievo.</li> <li>• L'ammontare di CIL che deve essere pagato da uno sviluppo deve essere calcolato dall'autorità di raccolta (solitamente lo stesso ente dell'autorità responsabile della riscossione) al momento in cui viene concesso il consenso alla pianificazione e sarà pagabile nel momento in cui lo sviluppo inizia. È responsabilità dell'amministrazione collettiva assicurarsi che l'imposta venga riscossa. Il mancato pagamento potrebbe comportare l'obbligo legale di interrompere lo sviluppo.</li> </ul>

**Tabella 10 Imposta sull'infrastruttura comunitaria (CIL)**

## 5.10 Pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le aziende e le organizzazioni pagano le autorità locali per l'utilizzo delle loro strutture e risorse per promuovere il loro marchio, i servizi e i prodotti, le idee e i messaggi delle campagne pubbliche.</li> <li>Esempi di accordi di marketing possono includere pubblicità, sponsorizzazioni e diritti di denominazione.</li> <li>La vendita di pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione deve essere in linea con le linee guida per contenuti pubblicitari accettabili e politiche e leggi locali.</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le opzioni di entrate delle amministrazioni locali del marketing privato generalmente rientrano in tre categorie: pubblicità sui beni pubblici, pubblicazione e media digitali; sponsorizzazione; vendita o concessione di diritti di denominazione per strutture e beni pubblici.</li> <li>La pubblicità può essere definita come un accordo tra un'autorità locale e l'inserzionista, in base al quale l'autorità locale riceve denaro da un'organizzazione o da un individuo in cambio di una pubblicità in media controllati dall'autorità locale e su beni di proprietà pubblica. Il valore dei contratti pubblicitari dipende dal mercato locale e dall'ammontare totale dell'esposizione, che è il numero totale di potenziali opportunità che uno spettatore dovrebbe vedere nell'annuncio.</li> <li>La sponsorizzazione offre alle aziende l'opportunità di diventare uno dei principali stakeholder e fornitore ufficiale di beni o servizi per la mobilità sostenibile locale e gli eventi e i programmi di trasporto. Per un'autorità locale offre la possibilità di condividere i costi con un partner privato offrendo vantaggi ai propri cittadini.</li> <li>Un'autorità locale può anche vendere o affittare a società private i diritti di denominazione per strutture e beni pubblici. L'accordo offre alle aziende un vantaggio di un migliore riconoscimento del marchio, mentre l'autorità locale beneficia di entrate aggiuntive. La vendita di diritti di denominazione per il capitale fisico pubblico può essere una valida alternativa per aumentare le entrate, in particolare per finanziare infrastrutture altamente visibili, come i grandi interscambi di trasporto, nonché la stazione degli autobus e della metropolitana.</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La pubblicità è un'opportunità commerciale potenzialmente lucrativa che fa uso di un mercato che altrimenti non verrebbe utilizzato.</li> <li>La generazione di entrate attraverso la vendita di spazi pubblicitari, marchi e diritti di denominazione si è rivelata un modo fattibile e di successo per raccogliere fondi aggiuntivi. Mentre le entrate potenziali derivanti dalla pubblicità possono essere piccole rispetto al budget operativo totale, i potenziali fondi che potrebbero essere generati sono significativi.</li> <li>Molte autorità locali hanno un marchio forte e affidabile che può aiutarle ad attirare notevoli entrate pubblicitarie.</li> <li>La pubblicità con le autorità locali, ad esempio sugli autobus e nelle stazioni di trasporto pubblico, è molto apprezzata dalle imprese commerciali in quanto i loro messaggi raggiungono migliaia di persone che utilizzano i mezzi pubblici, così come i pedoni.</li> <li>La pubblicità all'interno e all'esterno dei veicoli di trasporto pubblico può essere utilizzata per compensare il costo della tariffa per gli utenti dei trasporti pubblici e i costi di fornitura del servizio.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C'è poco o nessun costo per portare pubblicità sui siti delle amministrazioni locali, quindi qualsiasi entrata arrivi può andare direttamente a mitigare i costi correnti.</li> <li>• Alcune pubblicità possono essere artistiche o divertenti, rendendo così lo spazio e la costruzione più interessanti o attraenti.</li> <li>• I ricavi della pubblicità possono essere utilizzati per finanziare servizi che altrimenti non sarebbero esistiti. Ad esempio, le entrate derivanti dalla pubblicità su una pensilina possono essere utilizzate per pagare la costruzione e la manutenzione.</li> <li>• L'accordo di compartecipazione alle entrate con un'agenzia di marketing specializzata può trasferire alcuni costi e rischi a un partner privato.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrebbe esserci un costo iniziale associato all'acquisto e all'installazione dell'infrastruttura pubblicitaria.</li> <li>• I regolamenti per la pubblicità esterna potrebbero includere requisiti specifici per dimensioni, contenuto e posizione. La pianificazione e le restrizioni legali possono anche vietare determinate piattaforme pubblicitarie esterne e altre forme di pubblicità.</li> <li>• La proliferazione di annunci pubblicitari può avere un impatto negativo sull'estetica di ambienti come paesaggi pittoreschi e paesaggi culturali. Ciò potrebbe influire su fattori come il turismo e la qualità della vita, che a loro volta potrebbero svalutare un luogo.</li> <li>• La pubblicità esterna può causare inquinamento luminoso.</li> <li>• Le autorità locali non hanno sempre la stessa capacità di attrazione del settore privato in termini di sponsorizzazione e pubblicità.</li> <li>• In condizioni economiche difficili potrebbe essere molto difficile ottenere sponsorizzazioni e vendere pubblicità.</li> <li>• Mancanza di personale, risorse e competenze necessarie per la pianificazione e l'implementazione della strategia di sponsorizzazione e pubblicità e/o per aumentare le pressioni sulla forza lavoro esistente creando un lavoro supplementare in aggiunta al carico di lavoro esistente.</li> <li>• La pubblicità può essere invadente nello spazio pubblico, può distogliere l'attenzione del conducente dal compito di guida.</li> <li>• I contribuenti possono opporsi a particolari pubblicità o al nome inserito in una struttura.</li> <li>• Le attuali imprese che offrono spazi pubblicitari sarebbero probabilmente contrarie alle concessioni in quanto potrebbero minare il loro futuro economico.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emirates Air Line, Londra</li> <li>• Pubblicità dall'autorità di trasporti della Southeastern Pennsylvania (SEPTA)</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificare le opportunità - Un'autorità locale deve identificare opportunità per pubblicità, sponsorizzazioni e diritti di denominazione. Ciò include l'identificazione di strutture e risorse pubbliche adatte alla pubblicità esterna e al coperto, media e media digitali adatti alla pubblicità, opportunità di sponsorizzazione di eventi di mobilità sostenibile e risorse adatte per i diritti di denominazione.</li> <li>• Sviluppo di politiche e linee guida pertinenti - Preparare e adottare la sponsorizzazione locale, i diritti di denominazione, la politica pubblicitaria e le linee guida. Questa politica deve definire un approccio coerente, coordinato e professionale nei confronti della pubblicità e della sponsorizzazione, nonché delineare standard, principi, responsabilità e procedure per l'approvazione e gli accordi di aggiudicazione. Tale politica dovrebbe ridurre al minimo l'esposizione al rischio delle autorità locali, pur sostenendo l'opportunità. È necessario specificare</li> </ul>

	<p>cosa è accettabile e cosa no. Molte autorità locali, ad esempio, limitano o vietano la pubblicità di alcolici e tabacco. Altre restrizioni includono restrizioni sul contenuto degli annunci che trattano contenuti discutibili, indecenti, diffamatori o politici. Ad esempio, Transport for London (TfL) ha bandito un annuncio che invitava i proprietari di imprese a lasciare il Regno Unito e andare in Francia dopo la Brexit perché non rispettava le loro linee guida. Esempi di sponsorizzazioni, diritti di denominazione e politiche pubblicitarie redatti dalle autorità locali potrebbero essere trovati sotto la sezione collegamenti utili di queste istruzioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformità con i quadri legislativi esistenti - Le autorità locali dovrebbero essere consapevoli che le loro campagne pubblicitarie, come quelle delle società commerciali, sono molto probabilmente soggette al codice e alla regolamentazione della pubblicità.</li> <li>• Sviluppo dell'elenco centrale delle banche dati - Un'autorità locale deve creare un approccio coordinato alla generazione di reddito attraverso sponsorizzazioni e pubblicità, sviluppando una banca dati centrale che elenchi fornitori esistenti, imprese locali e aziende nazionali. Questo strumento potrebbe essere utilizzato per coinvolgere potenziali sponsor e creare relazioni con aziende locali per potenziali introiti pubblicitari.</li> <li>• Evidenziando i potenziali benefici per i partner privati - Un'autorità locale dovrebbe evidenziare potenziali benefici per i partner privati dalla pubblicità con le autorità locali e sponsorizzare eventi locali di mobilità sostenibile. Fare in modo che le aziende siano consapevoli di questi benefici migliora le possibilità di attrarre partner privati che potrebbero fornire un contributo finanziario.</li> <li>• Collaborare con un'agenzia di marketing specializzata: il ruolo di un partner privato sarebbe quello di commercializzare le risorse concordate per la pubblicità e la sponsorizzazione. Questo accordo di solito comporta una quota di compartecipazione alle entrate (il tasso di mercato varia tra il 30 e il 50% per un partner privato) con un partner privato che verrebbe pagato solo sui risultati. La gestione in corso del contratto richiederebbe a un'autorità locale di assegnare una risorsa di personale a questa attività. La collaborazione con un'agenzia di marketing specializzata include una serie di vantaggi per un'autorità locale. Allo stesso tempo, nel lungo periodo la collaborazione con un'agenzia di marketing specializzata potrebbe potenzialmente generare meno entrate grazie all'approccio basato sulla ripartizione dei ricavi.</li> <li>• Chiavi per il successo: strutture tariffarie competitive, attenta negoziazione delle contrazioni, conformità ai regolamenti di finanziamento e di approvvigionamento e garanzia del miglior valore.</li> <li>• Potenziali opportunità e risorse: potenziali opportunità e risorse includono pubblicità esterna, pubblicazioni e supporti stampati, pubblicità digitale, sponsorizzazioni, diritti di denominazione e altri.</li> </ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabella 11 Pubblicità, sponsorizzazione e diritti di denominazione**

## 5.11 Collaborare con altre città, consorzi di ricerca e aziende private

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un partenariato tra autorità locali e università, società private e organizzazioni non governative, attraverso cui vengono capitalizzate le competenze e le capacità di ciascun partner.</li> <li>• La città collabora mettendo a disposizione dati specifici, offrendo opportunità di implementazione per progetti dimostrativi e pilota e fornendo supporto logistico ai propri partner.</li> <li>• La città potrebbe trarre vantaggio da progetti pilota, nonché investimenti nelle sue infrastrutture e programmi di sviluppo delle capacità. La città potrebbe anche beneficiare dei finanziamenti disponibili per un consorzio.</li> <li>• La collaborazione con organizzazioni di ricerca e aziende private può aiutare le città a diventare più efficienti, ridurre le spese e massimizzare le entrate potenziali grazie a tecnologie innovative.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I consorzi di ricerca e le società private sono interessati a lavorare con le città in quanto offre loro l'opportunità di testare e promuovere le loro idee e nuovi prodotti. A loro volta, le città possono beneficiare di finanziamenti aggiuntivi, programmi per lo sviluppo di capacità e investimenti nelle loro infrastrutture.</li> <li>• Tipi di progetti collaborativi che le città S-M possono coinvolgere e beneficiare: progetti demo, progetti pilota, progetti di rafforzamento delle capacità e ricerca applicata.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le città partecipanti possono beneficiare di finanziamenti per la partecipazione a consorzi di ricerca, oltre a ricevere finanziamenti e investimenti per essere un terreno di prova per progetti dimostrativi e pilota.</li> <li>• Le città partecipanti potrebbero trarre vantaggio dal trasferimento di conoscenze, dal miglioramento della governance in seguito a programmi di formazione delle capacità, all'apprendimento delle migliori pratiche, senza o con investimenti limitati da un bilancio comunale.</li> <li>• Le città possono sviluppare partnership e reti durature con altre città e organizzazioni.</li> <li>• Collaborare con altre città e far parte di consorzi di ricerca è un pre-requisito per poter beneficiare di alcuni dei finanziamenti UE disponibili attraverso programmi di finanziamento come Horizon 2020 e URBACT III.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppare piani d'azione a lungo termine e impegnarsi in progetti a lungo termine potrebbe essere difficile a causa di vincoli politici e mancanza di volontà politica.</li> <li>• Mancanza di consapevolezza sui programmi che supportano la collaborazione tra le città e i finanziamenti disponibili per i consorzi di ricerca.</li> <li>• Mancanza di esperienza e conoscenze pertinenti, nonché risorse umane che potrebbero essere dedicate alla gestione della partecipazione a programmi di ricerca e partnership.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riunire i prerequisiti specificati per la partecipazione potrebbe essere una sfida.</li> <li>• I benefici ottenuti dalla collaborazione con organizzazioni di ricerca e consorzi potrebbero essere limitati a trasferimenti di tecnologia e programmi di formazione, e non necessariamente fornire ulteriori opportunità di finanziamento.</li> <li>• Anche se i finanziamenti sono forniti, è molto probabile che siano legati a progetti specifici o all'ordine del giorno.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progetto pilota Alba Iulia Smart City 2018.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La partecipazione a partnership di ricerca richiede una visione a lungo termine, una strategia e un piano d'azione dall'amministrazione comunale.</li> <li>• Visitare il portale di partnership per la ricerca e l'innovazione di Horizon 2020 per scoprire opportunità di finanziamento, partner e indicazioni su come partecipare. La ricerca di partner nel portale consente di visualizzare i profili di tutte le società che hanno ricevuto finanziamenti Horizon 2020.</li> <li>• Contattare i punti di contatto nazionali (PCN) pertinenti. Gli NCP forniscono informazioni pratiche e servizi di ricerca per i partner, con dettagli che rimandano ai profili dei partner e alle richieste di una partnership attiva. Creare un profilo comprendente informazioni rilevanti e preparare una lettera di intenti.</li> <li>• Registrarsi con siti Web che forniscono informazioni sulle opportunità di finanziamento e sui potenziali partner. Ricevere mailing list per ricevere aggiornamenti sulle opportunità di partnership.</li> <li>• Visitare il sito Web Città e Comunità intelligenti della Commissione Europea per ulteriori informazioni sui partenariati e su come partecipare.</li> <li>• Per la cooperazione e lo scambio di esperienze tra città, consultare il Portale di sviluppo urbano della politica regionale della Commissione Europea.</li> <li>• La rete di sostegno alle imprese della rete europea per le imprese (EEN) della Commissione Europea offre profili di cooperazione aziendale o dell'innovazione e un'opzione di ricerca dei partner.</li> <li>• Costruire reti e partnership con altre città che condividono i tuoi obiettivi di mobilità sostenibile.</li> <li>• Dedicare una persona o un team all'interno della tua organizzazione che sarebbe responsabile per l'identificazione delle opportunità e dei lead seguenti.</li> <li>• Verificare i criteri di ammissibilità e prerequisiti prima di richiedere l'adesione a un consorzio o una partnership.</li> <li>• Impiegare una società di consulenza piuttosto che avere una persona o un team dedicato all'interno della propria organizzazione può essere un'opzione.</li> <li>• La cooperazione con altri reparti all'interno della vostra organizzazione, come gli uffici finanziari e legali, potrebbe essere essenziale per sviluppare un'applicazione di successo.</li> </ul>

**Tabella 12 Collaborare con altre città, consorzi di ricerca e aziende private**

## 5.12 Cooperative cittadine

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le cooperative di cittadini sono associazioni aperte di persone che raggiungono i loro obiettivi attraverso un'impresa controllata democraticamente e di proprietà comune.</li> <li>• I profitti realizzati attraverso la cooperativa cittadina vengono reinvestiti nell'impresa o restituiti ai membri.</li> <li>• I benefici economici e sociali di un'attività cooperativa rimangono nelle comunità in cui operano.</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le cooperative di cittadini sono "associazioni autonome di persone unite volontariamente per soddisfare le loro comuni esigenze economiche, sociali e culturali e aspirazioni attraverso un'impresa di proprietà comune e controllata democraticamente". I membri pagano una quota associativa quando si uniscono alle cooperative dei cittadini, e queste tasse vanno a progetti che interessano l'intero gruppo. Le cooperative di cittadini tendono ad operare senza fini di lucro e pertanto le eventuali entrate provenienti dall'impresa vengono reinvestite nell'impresa o restituite ai membri. Vi sono esempi di casi in cui le cooperative di cittadini sono state utilizzate per finanziare progetti di trasporto e mobilità sostenibili.</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le cooperative di cittadini possono aiutare a realizzare progetti per i quali non sono disponibili fondi pubblici e che non sono attraenti per gli investitori privati.</li> <li>• Poiché sono guidati dai cittadini, le autorità locali possono portare avanti il loro programma di mobilità sostenibile senza dedicare risorse e personale significativi.</li> <li>• La formazione di una cooperativa è più semplice della formazione di un'azienda privata e presenta meno barriere burocratiche.</li> <li>• Le cooperative offrono spesso servizi o prodotti per i soci a prezzi di mercato più bassi, rendendoli più accessibili e attraenti.</li> <li>• Il coinvolgimento dei cittadini e il processo democratico danno alle persone un senso di appartenenza ai loro progetti.</li> <li>• Le cooperative potrebbero beneficiare di sovvenzioni e donazioni e spesso godono di vantaggi fiscali rispetto ad altre forme di società.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richiede la conoscenza delle condizioni quadro legali e dei processi amministrativi, in particolare nelle piccole cooperative senza dipendenti. Potrebbe essere difficile per i membri costruire le conoscenze necessarie senza una sorta di supporto da parte di un'autorità locale.</li> <li>• Le cooperative sono soggette all'autogoverno dei loro membri, quindi l'autorità locale non ha alcuna influenza diretta sulle loro decisioni.</li> <li>• I membri sono responsabili delle perdite subite dalla cooperativa fino all'importo del loro contributo. In caso di insolvenza, a meno che non sia escluso dallo statuto, i membri possono anche essere tenuti ad effettuare pagamenti supplementari.</li> <li>• A causa del processo decisionale democratico, le decisioni potrebbero non riflettere sempre gli interessi propri o locali dell'autorità.</li> <li>• La mancanza di profitto porta, in alcuni casi, alla corruzione e all'appropriazione indebita di fondi.</li> <li>• I membri influenti tendono a dominare negli affari della cooperativa.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Associazione Sauerland Hellweg Citizen Bus in Germania e Cooperativa energetica - Greenpeace Energy, Germania</li> </ul>

**Linee Guida per  
l'implementazione**

Le autorità locali possono incoraggiare e sostenere la mobilità sostenibile e trasportare le cooperative di cittadini attraverso:

- Promozione attiva delle cooperative per i suoi cittadini come modello di business fattibile e attraente per servizi di trasporto sostenibile, attraverso la condivisione delle conoscenze, seminari e formazione.
- Aiutare a trovare o fornire un mentore o un consulente, che può valutare l'idea, aiutare ad affrontare possibili problemi e provare i consigli ai membri fondatori di una cooperativa.
- Aiutare a identificare potenziali opzioni di finanziamento.
- Fornire assistenza legale e di consulenza, ad esempio aiutando con lo sviluppo di un solido piano aziendale, inclusi affidabili piani operativi finanziari e proiezioni di flussi di cassa.
- Fornire sostegno finanziario sotto forma di sovvenzioni e agevolazioni fiscali locali.
- Fornire spazi e strutture per la mobilità sostenibile e le cooperative di trasporti gratuitamente o a prezzo ridotto, e.g. riservare i lati del marciapiede o parcheggi per i servizi di auto cooperativa o di condivisione di biciclette.

**Tabella 13 Cooperative Cittadine**

## 5.13 Scambio di emissioni

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lo scambio di emissioni è un approccio basato sul mercato che viene utilizzato per controllare l'inquinamento fornendo incentivi finanziari per ottenere riduzioni delle emissioni di inquinanti.</li> <li>• Gli schemi di scambio di carbone nazionali o regionali sono operativi in Europa, negli Stati Uniti, a Tokyo, in Nuova Zelanda e altrove.</li> <li>• Un credito di carbonio (noto anche come "permesso di emissione", "compensazione del carbonio" o "assegno") è un elemento chiave dello scambio di emissioni. È uno strumento finanziario che dà il diritto al titolare di emettere una tonnellata di anidride carbonica. Ciò include anche altri gas ad effetto serra con un equivalente di biossido di carbonio (tCO<sub>2</sub>e) di una tonnellata.</li> <li>• Paesi, città o industrie possono vendere crediti di carbonio non utilizzati ad altri paesi, città o industrie per aumentare le entrate per finanziare progetti di trasporto e mobilità sostenibili, così come altri progetti rispettosi dell'ambiente progettati per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e gas serra.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il commercio delle emissioni ha le sue origini nelle teorie economiche, formulate per la prima volta negli anni '60, che cercano di collegare un costo di produzione all'inquinamento. Secondo la teoria, se l'inquinamento avesse un prezzo, le forze del mercato avrebbero dissuaso le imprese dall'inquinamento dell'ambiente, perché sarebbe diventato meno redditizio farlo. Lo scambio di emissioni è stato un pilastro centrale degli sforzi dell'UE per rallentare il cambiamento climatico e uno strumento politico scelto da molti altri governi. Il sistema europeo di scambio delle emissioni di CO<sub>2</sub> (EU ETS) è stato introdotto dall'Unione Europea nel 2005, indipendentemente dai trattati internazionali preesistenti come il protocollo di Kyoto e la convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).</li> <li>• Attività e progetti che riducono le emissioni o estraggono il biossido di carbonio dall'atmosfera (ad esempio attraverso la biosequestrazione, la cattura di carbonio dall'atmosfera attraverso il processo biologico della fotosintesi) generano crediti di carbonio venduti nei mercati del carbonio.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'attrattiva dello scambio di emissioni è il fatto che vi è potenziale nascosto e inesplorato per conto delle città di generare entrate attraverso lo scambio di emissioni al fine di sostenere investimenti significativi richiesti per progetti di mobilità e trasporto sostenibili.</li> <li>• La quantità di permessi di carbonio messi all'asta dagli Stati membri nel 2013 è stata di 808 milioni, mentre l'industria ha ricevuto un'assegnazione gratuita pari a 995 milioni di permessi. Con il prezzo medio del carbonio, i ricavi degli Stati membri sono stati di circa 3,6 miliardi di euro e sono previsti in aumento con i prezzi dei permessi.</li> <li>• Le autorità locali all'interno delle città S-M possono fornire incentivi a tali industrie per vendere le loro quote di carbonio e investire in progetti di trasporto sostenibile locale. Ci sono anche casi in cui le autorità locali hanno azioni o possiedono alcune di quelle strutture generate dal carbonio (come fabbriche o centrali elettriche), rendendo più facile l'accesso ai ricavi attraverso lo scambio di emissioni.</li> </ul>

<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È un meccanismo complesso che cambia nel tempo a causa delle convenzioni sui cambiamenti climatici, lo stato del mercato e altri parametri. Pertanto, non può essere considerato come un flusso di entrate continuo.</li> <li>• Anche se i governi locali hanno strategie, piani e misure in atto nel settore dei trasporti per ridurre le emissioni di carbonio nelle città (ad esempio, se il quadro dei loro accordi volontari è attraverso il Patto dei sindaci), l'acquisto e la vendita di quote di carbonio per i paesi si svolgono a livello nazionale.</li> <li>• Molte autorità locali nelle città S-M hanno una capacità istituzionale limitata (ad esempio, risorse umane e competenze tecniche nel settore dello scambio di emissioni), che potrebbero causare loro difficoltà nell'individuare opzioni di progetto valide e svilupparle e monitorarle.</li> <li>• I quadri legislativi che stabiliscono e regolano i mercati del carbonio non sono stati progettati pensando ai progetti di città.</li> <li>• Potenziale sovrapposizione della giurisdizione delle fonti di emissione di gas ad effetto serra (GHG).</li> <li>• Elevati costi di transazione dovuti a tempi lunghi.</li> <li>• Rischio di sottoperformance dei progetti a causa delle riduzioni di carbonio verificate e della quantità di crediti di carbonio consegnati alla fine.</li> </ul>
<p><b>Casi di studio</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tram efficienti dal punto di vista energetico a Tallinn, Estonia</li> </ul>
<p><b>Linee Guida per l'implementazione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantire il sostegno del governo centrale/nazionale.</li> <li>• Scoprire se esiste la volontà politica di finanziare progetti di trasporto e mobilità nelle città S-M.</li> <li>• Scoprire se il governo centrale o le industrie produttrici di energia generano ricavi dal trading di emissioni. Se è così, scoprire dove investono attualmente e se ci sono opzioni per richiedere questo finanziamento.</li> <li>• Scoprire se il governo centrale può fornire competenze in merito all'utilizzo dei ricavi derivanti dallo scambio di emissioni per i progetti locali. Se è così, fare uso di ciò.</li> <li>• Indagare sulle potenziali fonti di crediti di carbonio</li> <li>• Cercare se le industrie e gli impianti di produzione di energia elettrica nelle vicinanze della città sono coinvolti nel mercato delle emissioni e hanno crediti di carbonio disponibili. Scopri se hanno piani per investimenti futuri all'interno delle loro strutture e se sono disposti a discutere di un investimento in città attraverso la vendita dei loro crediti di carbonio.</li> <li>• Scopri se ci sono altre fonti di crediti di carbonio.</li> <li>• Creare incentivi.</li> <li>• Alcune industrie produttrici di energia potrebbero già disporre di un piano di responsabilità sociale aziendale incentrato su aree quali l'ambiente e il supporto dell'infrastruttura. Tuttavia, è necessario sviluppare una solida serie di incentivi per attrarre partnership con le città S-M per scambiare i loro crediti di carbonio e investire in progetti di mobilità sostenibile.</li> <li>• Gli incentivi dovrebbero essere sviluppati per il governo centrale/nazionale al fine di investire i ricavi ottenuti dalla vendita di crediti di carbonio in progetti di trasporto nella città.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Impiegare esperti nel commercio delle emissioni.</li><li>• I meccanismi sono molto complicati e il supporto esterno molto probabilmente sarà necessario per valutare se il trading delle emissioni è un meccanismo fattibile ed economico per finanziare progetti di trasporto nella città.</li><li>• Progettare il progetto.</li><li>• Trovare un progetto adatto per la città.</li><li>• Implementare un'analisi costi-benefici.</li><li>• Coinvolgere il settore privato per ridurre al minimo il rischio finanziario.</li><li>• Esplorare i benefici del potenziale progetto di trasporto, ovvero benefici per la città, i suoi cittadini e gli stakeholder locali al fine di ridurre al minimo il rischio di sottoperformance del progetto.</li></ul>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabella 14 Scambio di emissioni**

## 5.14 Obblighi di pianificazione/Contributi degli sviluppatori

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gli obblighi di pianificazione sono accordi tra le autorità locali e gli sviluppatori che possono essere allegati a un permesso di pianificazione per rendere lo sviluppo accettabile in termini di pianificazione, che altrimenti sarebbe inaccettabile.</li> <li>• I contributi dei costruttori ricevuti attraverso gli obblighi di pianificazione rappresentano un modo per le autorità locali di internalizzare alcuni dei costi esterni del terreno edificato, come l'aumento della pressione sulle infrastrutture locali.</li> <li>• Le entrate ricevute dagli sviluppatori come parte degli obblighi di pianificazione possono essere investite in progetti di trasporto e mobilità locali se mitigano gli impatti negativi dello sviluppo.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione possono essere utilizzati anche per limitare il modo in cui viene utilizzata la terra, ad esempio, per imporre una percentuale minima di alloggi a prezzi accessibili.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gli obblighi di pianificazione sono un modo per le autorità locali di internalizzare alcuni dei costi esterni dello sviluppo, sia attraverso una tassa fissa sullo sviluppo, sia attraverso la negoziazione diretta tra lo sviluppatore e l'autorità locale.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione sono il risultato di negoziati individuali basati su schemi che si sono dimostrati un modo pratico per le autorità locali di coprire i costi di infrastruttura, oltre a catturare un certo valore di sviluppo.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione possono essere utilizzati anche per limitare o definire il modo in cui viene utilizzata la terra.</li> <li>• L'accordo di solito si applica al terreno stesso, non alla persona o all'organizzazione che lo ha negoziato.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consentire a un'autorità locale di recuperare parte dei costi esterni derivanti da uno sviluppo.</li> <li>• Fornire l'opportunità di raccogliere fondi per finanziare esigenze infrastrutturali specifiche del sito, inclusi mobilità e trasporto sostenibili.</li> <li>• Può includere aspetti al di fuori dell'ambito di altri strumenti di pianificazione, come l'edilizia sociale.</li> <li>• Mentre l'autorità locale beneficia del finanziamento aggiuntivo, gli interessi degli sviluppatori vengono mantenuti in quanto non sono scoraggiati da una tariffa fissa elevata.</li> <li>• L'importo del contributo viene deciso in ultima analisi dalle autorità di pianificazione locale, in quanto hanno il potere di accettare o rifiutare l'offerta.</li> <li>• Un obbligo di pianificazione consente all'autorità di pianificazione locale di imporre condizioni allo sviluppatore, nonché di specificare restrizioni definitivamente o indefinitamente.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le negoziazioni tra sviluppatori e autorità locali possono essere lunghe e talvolta difficili, richiedendo tempo e impegno da entrambe le parti.</li> <li>• Potrebbe essere necessario il contributo di più ispettori neutrali per ottenere una valutazione imparziale della fattibilità del programma.</li> <li>• L'esito dei negoziati rimane poco chiaro per l'autorità locale fino alla sua conclusione. A causa di questa incertezza, la pianificazione finanziaria per potenziali schemi e progetti è più difficile.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione potrebbero essere percepiti come altamente soggettivi nel determinare l'importo da versare.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Senza adeguati controlli o trasparenza, le negoziazioni tra lo sviluppatore e l'autorità di pianificazione locale sul contributo dello sviluppatore potrebbero portare a collusione e corruzione.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione potrebbero scoraggiare lo sviluppo in aree che richiedono obblighi di pianificazione, a favore dello sviluppo in aree meno rigide nell'imporre obblighi pubblici.</li> <li>• I finanziamenti per grandi infrastrutture dipenderebbero potenzialmente dai pagamenti degli obblighi di pianificazione da parte di molti sviluppatori e progetti diversi. A causa della natura individuale dei negoziati sull'obbligo di pianificazione, garantire l'importo del finanziamento richiesto potrebbe essere impegnativo, nonché richiedere tempo e risorse.</li> <li>• Potrebbero essere necessarie risorse significative per monitorare gli accordi e le condizioni ad essi pertinenti dopo che sono stati concordati, vale a dire mentre e dopo che il terreno è stato sviluppato.</li> <li>• I negoziati relativi agli obblighi di pianificazione, compreso l'accordo sulla fattibilità, possono aggiungere ritardi al processo di pianificazione.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numerosi esempi nel Regno Unito, tra cui Croydon Tramlink, così come in Germania e Paesi Bassi.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<p>Quadro giuridico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se il quadro giuridico pertinente non esiste a livello nazionale, le città SM e le autorità regionali dovrebbero lavorare a stretto contatto con un governo nazionale per sviluppare una legislazione adatta allo scopo.</li> <li>• Qualsiasi legislazione progettata per acquisire vantaggi in termini di sviluppo - come gli obblighi di pianificazione - dovrebbe essere solida ed efficace e non scoraggia lo sviluppo.</li> </ul> <p>Sviluppo della politica degli obblighi di pianificazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le politiche sugli obblighi di pianificazione dovrebbero consentire ai richiedenti di comprendere chiaramente quale livello e tipo di obblighi di pianificazione è probabile che l'autorità di pianificazione locale chiedi loro.</li> <li>• È importante che tutte le politiche sugli obblighi di pianificazione siano informate da una solida e solida base di prove, ad esempio una valutazione aggiornata della necessità, degli impatti e dei costi delle infrastrutture necessarie legate allo sviluppo.</li> <li>• Le politiche sugli obblighi di pianificazione dovrebbero informare altre politiche e quadri di sviluppo locale, che possono essere utilizzati anche per chiarire il modo in cui la politica sugli obblighi di pianificazione deve essere applicata.</li> <li>• L'autorità locale deve essere consapevole della varietà delle diverse forme di contributi e delle circostanze in cui sarebbe opportuno utilizzarle per migliorare l'erogazione.</li> <li>• Il livello di contributo stabilito nelle politiche degli obblighi di pianificazione dovrebbe riflettere correttamente i costi rilevanti e che può essere adeguato per tenere conto delle variazioni dei costi nel tempo.</li> <li>• L'autorità di pianificazione locale deve concordare un approccio comune alle politiche degli obblighi di pianificazione se è probabile che l'impatto di uno sviluppo all'interno dei propri confini o delle autorità vicine abbia un impatto significativo sull'infrastruttura inter-autorità.</li> <li>• Gli sviluppatori e le altre parti interessate dovrebbero essere consapevoli delle opportunità di contribuire alla formulazione delle politiche e impegnarsi in modo costruttivo nel processo.</li> <li>• Gli obblighi di pianificazione devono essere regolati dal principio fondamentale che i permessi di pianificazione non possono essere acquistati o venduti.</li> </ul> <p>Passaggi per negoziare gli obblighi di pianificazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Come parte della discussione pre-applicazione, lo sviluppatore e l'autorità di pianificazione locale si impegnano in un dialogo in merito allo</li> </ul>

	<p>schema e alle questioni di fattibilità che gli sviluppatori prevedono con il loro progetto.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'autorità di pianificazione locale e la revisione dello sviluppatore hanno identificato aspetti di fattibilità.</li><li>• Lo sviluppatore invia una domanda di pianificazione.</li><li>• L'autorità di pianificazione locale considera la domanda di pianificazione per il permesso di pianificazione e l'importo dovuto per i contributi dell'obbligo di pianificazione.</li><li>• Ai membri del pubblico viene data l'opportunità di commentare la domanda di pianificazione, per garantire che un'infrastruttura pubblica adeguata sia soddisfatta per la comunità.</li><li>• L'autorità di pianificazione locale decide se accettare o meno la domanda di pianificazione in base alle informazioni informazioni fornite e ulteriori informazioni scoperte durante il processo di verifica.</li><li>• I requisiti dell'Obbligo di pianificazione vengono rilasciati con l'approvazione condizionale dello sviluppo.</li><li>• Al fine di garantire che gli obblighi di pianificazione concordati siano attuati in modo efficace, è fondamentale che l'autorità locale disponga di sistemi progettati per monitorare la consegna tempestiva ed efficiente degli obblighi e qualsiasi azione di esecuzione ove necessario.</li></ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabella 15 Obblighi di pianificazione/Contributi degli sviluppatori**

## 5.15 Finanziamento dell'ammortamento fiscale

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il finanziamento dell'incremento fiscale (TIF) utilizza i guadagni futuri delle tasse per finanziare miglioramenti alle infrastrutture, che dovrebbero produrre condizioni per guadagni fiscali superiori agli aumenti che spesso si verificherebbero senza questi miglioramenti.</li> <li>• Gli investimenti possono includere trasporti pubblici, infrastrutture di trasporto non motorizzate, aree senza auto e altri progetti relativi all'uso del suolo e allo sviluppo della città.</li> <li>• Gli investimenti vengono pagati tramite assunzione di prestiti a fronte del futuro aumento delle entrate fiscali.</li> <li>• Le entrate aggiuntive ricavate dalle tasse vengono utilizzate per ripagare i prestiti contratti per finanziare tali miglioramenti.</li> <li>• I guadagni nel gettito fiscale possono derivare dall'aumento dei prezzi degli immobili come risultato del miglioramento, o da altri mezzi, come una maggiore attività economica.</li> <li>• TIF è anche noto come Fondo rotativo per le infrastrutture.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il TIF è un modo con cui le autorità locali prendono in prestito denaro per costruire infrastrutture. Supponendo che il miglioramento di un'area fornendo o migliorando strutture o infrastrutture pubbliche aumenterà il valore delle proprietà che circondano tali strutture, l'autorità locale può prendere in prestito denaro per costruire quelle strutture e pagarlo utilizzando le maggiori entrate fiscali legate all'aumento dell'attività economica e valori di proprietà.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TIF è un modo per finanziare investimenti infrastrutturali che di solito includono pagamenti anticipati elevati.</li> <li>• Consente alle autorità locali di finanziare le infrastrutture se non sono disponibili altre fonti di finanziamento, ovvero nazionali o sovranazionali.</li> <li>• Il TIF è ampiamente visto come un vantaggio per tutte le imprese e i comuni, che incoraggia gli investimenti in un'area e fornisce un capitale iniziale basato su aumenti futuri.</li> <li>• Eccellente metodo di finanziamento alternativo quando il finanziamento del settore privato è scarso.</li> <li>• Incoraggia le autorità locali a pensare a schemi di infrastrutture pubbliche basati sui meriti piuttosto che sulle attuali disponibilità finanziarie.</li> <li>• L'investimento incoraggiato in un'area può portare all'aumento del valore degli immobili e alla gentrificazione.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il TIF dipende dalla crescita delle tasse sugli immobili e presume che i prezzi degli immobili aumenteranno come risultato dello sviluppo di una nuova struttura o infrastruttura.</li> <li>• Sebbene generalmente venduti ai legislatori come strumento di riqualificazione, alcuni distretti TIF sono redatti dove lo sviluppo avverrebbe comunque, come le aree di sviluppo ideali ai margini delle città.</li> <li>• Il processo TIF probabilmente porta a favoritismi per sviluppatori politicamente connessi, avvocati esecutivi, funzionari per lo sviluppo economico e altri coinvolti nei processi.</li> <li>• I distretti possono essere attirati in modo eccessivo, catturando così entrate da aree che si sarebbero apprezzate in valore</li> </ul>

	<p>indipendentemente dalla designazione TIF.</p>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manchester City Deal (Manchester, Regno Unito).</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<p>Iniziazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Determinare la fattibilità complessiva del progetto</li> <li>Il settore pubblico più spesso avvia progetti TIF, ma anche i settori privato e non profit sono in grado di farlo</li> </ul> <p>Formulazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Creare un piano di riqualificazione, in cui siano stabiliti i confini geografici del TID - l'area in cui la tassa sulla proprietà sarà utilizzata per finanziare l'investimento - insieme agli obiettivi, ai costi e alle tempistiche del progetto</li> <li>Stabilire la base imponibile, l'aumento delle entrate e le politiche di finanziamento del debito</li> <li>Potrebbe essere necessario discutere cosa accadrebbe se il progetto TIF non avesse luogo</li> </ul> <p>Adozione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Audizioni pubbliche ed eventi di partecipazione delle parti interessate per garantire che il contributo dei cittadini e dei distretti fiscali sia preso in considerazione nel processo decisionale.</li> <li>Completare le approvazioni politiche e legali e redigere accordi di partenariato pubblico-privato.</li> </ul> <p>Implementazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di infrastrutture reali.</li> <li>Gestire la costruzione e le finanze del progetto.</li> <li>Stabilire la base imponibile e le aliquote fiscali.</li> <li>Emettere strumenti di debito.</li> <li>Generare e distribuire incrementi fiscali.</li> </ul> <p>Valutazione e risoluzione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare i risultati del progetto rispetto ai risultati attesi.</li> <li>Sciogliere il TID dopo che tutto il debito è stato rimborsato.</li> <li>La conclusione del progetto è generalmente regolata da qualsiasi legislazione abilitante TIF a livello statale o provinciale.</li> <li>o A questo punto, le entrate fiscali del TID tornano agli stanziamenti precedenti al TIF, si spera a livelli significativamente più alti.</li> </ul>

**Tabella 16 Finanziamento dell'ammortamento fiscale**

## 5.16 Imposta sulle vendite

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>All'attuale imposta sulle vendite della regione viene aggiunto un aumento delle tasse una tantum e la differenza tra l'aliquota fiscale originale e l'aliquota fiscale appena aumentata è disponibile per l'uso nei miglioramenti dell'area pubblica.</li> <li>Il finanziamento dell'aumento delle tasse deve essere investito nei tipi di miglioramenti della sfera pubblica decisi nella proposta originale per l'aumento dell'imposta sulle vendite.</li> <li>Questo meccanismo di finanziamento può essere implementato per finanziare progetti e iniziative di mobilità e trasporto sostenibile (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'imposta sulle vendite è un'imposta pagata a un organo di governo di una regione, come un'autorità locale, per la vendita di determinati beni e servizi. In generale, le leggi richiedono al venditore del bene o del servizio di raccogliere i fondi per l'imposta dal consumatore nel punto di acquisto.</li> <li>Il finanziamento dell'aumento dell'imposta sulle vendite è un meccanismo che a volte viene utilizzato dall'organo di governo di una regione, per generare entrate aggiuntive per finanziare i miglioramenti del settore pubblico. In questo caso, un organo di governo avvia un aumento una tantum dell'attuale aliquota dell'imposta sulle vendite di una regione per generare entrate aggiuntive. Viene applicato un aumento generale dell'imposta sulle vendite, che copre tutti i beni e servizi applicabili venduti all'interno della regione. I beni e servizi applicabili sono determinati dal governo locale e alcuni beni e servizi sono esenti da imposta.</li> <li>La differenza tra il gettito fiscale originario e il gettito fiscale recentemente aumentato viene quindi reso disponibile per l'utilizzo in miglioramenti nell'ambito pubblico come il finanziamento di progetti e iniziative di trasporto e mobilità sostenibili (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il finanziamento per l'aumento dell'imposta sulle vendite fornisce un'ulteriore fonte di finanziamento per i progetti di mobilità e trasporto sostenibile.</li> <li>Le autorità locali possono avviare l'aumento dell'imposta sulle vendite e quindi non hanno bisogno di fare affidamento sui governi nazionali per il supporto.</li> <li>Le entrate investite in progetti di trasporto e mobilità sostenibili andranno principalmente a beneficio delle persone a basso reddito poiché dipendono maggiormente dai trasporti pubblici, promuovendo quindi l'uguaglianza orizzontale (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> <li>I ricavi generati sono specificatamente destinati ai miglioramenti dell'area pubblica (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> <li>Avvia il principio "l'utente paga" in base al quale le persone che beneficiano dell'infrastruttura, pagano per essa.</li> <li>Gli aumenti delle imposte sulle vendite possono essere abbastanza flessibili e quindi consentire all'organo di governo di selezionare beni e servizi specifici che incorreranno nell'aumento delle tasse. Inoltre, esiste la possibilità di tassare le vendite a distanza (The Wall Street Journal, 2008).</li> <li>Anche un piccolo aumento dell'imposta sulle vendite può generare una grande quantità di entrate a causa dell'enorme numero di beni e servizi applicabili per l'imposta (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> </ul>

<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le autorità locali potrebbero non essere in grado di intraprendere i complessi processi amministrativi associati all'aumento dell'imposta sulle vendite nella regione.</li> <li>• L'aliquota dell'imposta sulle vendite non dipende dal reddito o dalla ricchezza di una persona, pertanto un aumento dell'imposta sulle vendite potrebbe essere inaccessibile per le persone con stipendi a basso reddito.</li> <li>• Se l'aumento delle tasse è abbastanza grande, potrebbe avere un impatto sul livello di spesa pubblica per beni e servizi, che avrebbe un impatto sull'economia locale e regionale (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> <li>• Il pubblico può opporsi all'aumento delle tasse se non utilizza necessariamente i servizi che beneficerebbero dell'aumento delle tasse (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vancouver, Canada.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una forte campagna dovrebbe essere implementata per informare il pubblico sulle questioni relative al trasporto pubblico e su come le entrate generate da un aumento delle tasse aiuteranno a superare questi problemi.</li> <li>• Dovrebbe essere intrapreso un processo di consultazione con le parti interessate locali e membri del pubblico, per aiutare a superare la resistenza del pubblico.</li> <li>• L'implementazione dell'imposta aggiuntiva includendola nell'IVA può essere meno evidente per quanto riguarda le abitudini di spesa e i budget personali, rispetto a un modello di "imposta aggiuntiva", in cui viene aggiunta a una fattura separatamente (King, Vecia e Thompson, 2015).</li> <li>• L'implementazione di un finanziamento per l'aumento dell'imposta sulle vendite è correlata al territorio e deve adattarsi alla regolamentazione e alle competenze della città.</li> <li>• Le entrate aggiuntive generate dall'aumento dell'imposta sulle vendite dovrebbero essere raccolte in un piatto separato e dovrebbero essere utilizzate solo per finanziare progetti di mobilità e trasporto sostenibili applicabili.</li> <li>• L'imposta dovrebbe essere proporzionata all'importo destinato agli investimenti in progetti di trasporto e mobilità sostenibili. L'aumento delle tasse non dovrebbe essere superiore all'importo che si intende spendere in quanto ciò potrebbe causare una forte opposizione da parte dell'opinione pubblica.</li> </ul>

**Tabella 17 Imposta sulle vendite**

## 5.17 Strade a pedaggio

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una tassa pagata per il diritto di passare sopra un'autostrada o un ponte, o per entrare in un'area specifica.</li> <li>• Le strade a pedaggio sono un meccanismo utilizzato per generare entrate, che può essere utilizzato dalle autorità locali per finanziare progetti di trasporto e mobilità.</li> <li>• Come misura di controllo della congestione del traffico, promuove la mobilità sostenibile.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le infrastrutture stradali, come autostrade, tunnel o ponti sono molto costose e spesso i governi non sono in grado o non sono disposti ad impegnare le spese fiscali per costruire nuove risorse. Questo vale anche per le infrastrutture esistenti; la maggior parte delle agenzie autostradali trova difficile o addirittura impossibile fornire le risorse necessarie per la manutenzione e il ripristino ottimali delle loro infrastrutture di trasporto su strada.</li> <li>• Molti paesi hanno cercato di superare questa mancanza di fondi riscuotendo pedaggi sugli utenti delle autostrade per generare entrate aggiuntive. Infatti, i ricavi da pedaggio forniscono già una fonte di entrate tanto necessaria per mantenere ed espandere le reti autostradali in tutto il mondo, consentendo di fornire al pubblico infrastrutture e servizi che altrimenti non sarebbero praticabili nello stesso periodo di tempo o nella stessa misura.</li> <li>• I sistemi di pedaggio hanno due scopi principali; in primo luogo, della scelta del modo di spostarsi verso il trasporto pubblico e, in secondo luogo, della generazione di entrate per finanziare la manutenzione e gli investimenti stradali. Tuttavia, le entrate in eccesso generate possono anche servire da potenziale fonte di finanziamento per altri tipi di progetti di trasporto e mobilità e, pertanto, potrebbero essere utilizzate per progetti di trasporto e mobilità sostenibili.</li> <li>• Generalmente, il costo dell'infrastruttura viene pagato per tutta la durata del progetto. Ciò consente l'esecuzione di progetti che non hanno un sostegno finanziario immediato o a breve termine.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumenta una fonte di reddito incrementale e continua, non legata ai processi e alle politiche di bilancio del governo.</li> <li>• I ricavi generati attraverso le strade a pedaggio urbano possono essere utilizzati per finanziare sia la costruzione e la manutenzione di infrastrutture stradali, sia nuovi progetti di trasporto e mobilità sostenibili.</li> <li>• Il pedaggio è considerato un modo efficace per garantire che i conducenti assorbano il costo di un viaggio in auto lungo la strada a pedaggio, rispetto ad altre misure politiche come l'aumento della tassa di proprietà dei veicoli, poiché il pedaggio è addebitato per ogni singolo viaggio. Questo è anche noto come il "principio della paga dell'utente", in cui gli utenti pagano per il beneficio che scelgono di avere.</li> <li>• Le strade a pedaggio urbano hanno benefici diretti per l'utente, compresi i risparmi sui tempi di viaggio e i miglioramenti della sicurezza della rete stradale.</li> </ul>

<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il successo dei pedaggi urbani dipende fortemente da un forte sostegno politico e dall'accettazione pubblica per la sua attuazione. In alcune città, come Edimburgo, Manchester e New York, il tentativo dei governi locali di introdurre un'accusa è fallito a causa di cittadini o opposizione politica.</li> <li>• L'opposizione politica e pubblica può verificarsi a causa di un senso di iniquità, ad esempio l'idea che i consumatori più frequenti soffrono di più.</li> <li>• L'opposizione politica e pubblica può verificarsi anche in assenza di una comunicazione efficace degli impatti mirati positivi del sistema di pedaggio, come le entrate supplementari per i progetti di trasporto pubblico. Ciò può essere risolto destinando i ricavi delle strade a pedaggio, come nel caso di Bergen, dove i ricavi delle strade a pedaggio sono destinati agli investimenti sulle reti stradali.</li> <li>• L'opposizione pubblica può anche verificarsi a causa della percezione di un utente che viene accusato due volte, pagando il pedaggio sulle tasse.</li> <li>• Esiste un rischio di recupero dei costi. I livelli tariffari del traffico e dei pedaggi potrebbero non essere sufficienti a coprire tutti i costi, compresi la costruzione, il funzionamento e la manutenzione.</li> </ul>
<p><b>Casi di studio</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anello di pedaggio di Bergen, Norvegia</li> </ul>
<p><b>Linee Guida per l'implementazione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizzare il supporto politico come fattore per implementare il sistema di tariffazione e coordinare le autorità locali e nazionali per promuovere i sistemi di pedaggio come strumento per l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile.</li> <li>• Un'intensa campagna di informazione per evidenziare gli obiettivi mirati e l'utilizzo delle entrate dovrebbe essere implementata per ottenere l'accettazione del pubblico. Ciò è particolarmente importante nelle società senza familiarità con le strade a pedaggio.</li> <li>• Definire chiaramente i principali obiettivi di determinazione del prezzo del sistema di pedaggio, poiché questo è fondamentale per la progettazione dello schema (ad esempio, livelli tariffari, meccanismo di tariffazione, periodo di addebito).</li> <li>• Le tariffe dei pedaggi devono essere adattate in base alla classificazione del veicolo, all'ora del giorno o al giorno della settimana, ai costi di costruzione e di esercizio, alle considerazioni sociali e all'area geografica (Bull e Mauchan, 2014). Una struttura tariffaria basata su questi argomenti migliora la percezione del sistema di addebito da parte dell'utente.</li> <li>• Identificare i modelli di mobilità, quantificare la domanda di traffico stradale e sviluppare proiezioni e scenari di trasferimento modale dopo l'implementazione del sistema di pedaggio.</li> <li>• Analizzare alternative di trasporto pubblico e livelli di servizio e valutare la capacità di assorbire l'aumento stimato della domanda in seguito alla riduzione del traffico stradale.</li> <li>• Migliorare i servizi di trasporto pubblico, nonché le infrastrutture a piedi e in bicicletta, da utilizzare come alternative.</li> <li>• Sviluppare un'analisi di fattibilità economica del progetto in base ai ricavi e ai costi attesi.</li> </ul>

**Tabella 18 Strade a pedaggio**

## 5.18 Competenza di vendita e conoscenza tecnica

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La vendita di competenze e conoscenza tecnica è una forma di condivisione della conoscenza collaborativa, in cui si ha il diritto esclusivo di sfruttare la propria conoscenza sostanziale per il profitto economico e il desiderio di commercializzarlo.</li> <li>• Un'autorità di trasporto locale o l'amministrazione pubblica possono vendere la propria esperienza e le proprie conoscenze tecniche in materia di trasporti e mobilità, nonché per quanto riguarda altri aspetti del loro funzionamento, al fine di ottenere entrate.</li> <li>• La vendita di competenze e conoscenze tecniche è regolata da contratti, accordi di trasferimento di tecnologia o diritti di proprietà intellettuale.</li> <li>• Un'autorità locale può anche condividere le sue conoscenze e competenze attraverso reti di condivisione della conoscenza, hub e partnership e beneficiare di una pubblicità e di un riconoscimento risultanti.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le autorità di trasporto locali o la pubblica amministrazione possono vendere la propria esperienza e le proprie conoscenze tecniche in materia di trasporti e mobilità, nonché per quanto riguarda altri aspetti del loro funzionamento, al fine di ottenere entrate.</li> <li>• Un'autorità locale urbana può anche trasferire e condividere le sue conoscenze attraverso reti, partnership e centri di conoscenza, gratuitamente o con un piccolo prezzo. In questo modo, la città può beneficiare di maggiore attrattiva e riconoscimento del nome tra il pubblico in generale e varie organizzazioni.</li> <li>• Il trasferimento di esperienza e conoscenze tecniche potrebbe consistere nell'identificazione, documentazione e diffusione di processi, pratiche e competenze nell'area di interesse, che può includere ma non è limitata a trasporto e mobilità, gestione delle risorse, approvvigionamento, modelli per risparmio di costi e ricavi, strumenti legali innovativi, ecc.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un'autorità di trasporto o un'amministrazione pubblica possono generare entrate aggiuntive attraverso la vendita delle loro competenze e conoscenze tecniche a società pubbliche e private.</li> <li>• Partecipare alle attività di condivisione delle conoscenze può anche aiutare le città a promuovere reti e comunità di pratica che consentano il proprio sviluppo e rendano disponibili elenchi di competenze consultabili per ulteriori collaborazioni in futuro.</li> <li>• La partecipazione a trasferimenti di conoscenza con altre autorità locali può aiutare le autorità locali a conoscere nuovi modelli di risparmio in termini di costi e ricavi.</li> <li>• I dipendenti delle autorità locali di altre città potrebbero considerare di visitare la città in un tour di apprendimento o per una visita in loco, se ritengono che le conoscenze e le competenze condivise siano pertinenti e utili.</li> <li>• Partecipando ad un innovativo trasferimento di conoscenze attraverso reti e partnership multi-stakeholder, le città si rendono più visibili e attraenti per le aziende private che sono alla ricerca di una base per le loro attività o un luogo per una sede.</li> <li>• Posizionarsi come una città di condivisione della conoscenza con competenze e conoscenze uniche crea un'immagine positiva del marchio cittadino e ha un effetto positivo sulla sua attrattiva per potenziali turisti e visitatori.</li> </ul>
<p><b>Sfide e rischi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'esperienza e le conoscenze tecniche dovrebbero essere trasferiti al "compratore" in modo adeguato per evitare malintesi, resistenze o insidie.</li> <li>• Potrebbero esserci sfide istituzionali/organizzative all'interno delle autorità dei trasporti e delle pubbliche amministrazioni, come il fatto che le</li> </ul>

	<p>persone siano motivate ad approcciare "le competenze di vendita e le conoscenze tecniche" come un nuovo meccanismo di finanziamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La pratica della condivisione delle conoscenze dovrebbe allinearsi alla legislazione locale e armonizzarsi con quella a livello globale, regionale, nazionale e statale.</li> <li>• Le città S-M potrebbero non disporre di competenze o conoscenze rilevanti che abbiano un valore di mercato.</li> <li>• Le autorità locali di piccole e medie dimensioni potrebbero non avere capacità e risorse per partecipare alle reti e alle partnership di condivisione delle conoscenze.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esempi di autorità di trasporto che vendono competenze e conoscenze tecniche includono con successo l'Accademia delle autorità di trasporto terrestre (LTA) a Singapore; concessione di licenza per tecnologia di pagamento senza contatto del Trasporto per Londra (TfL); Città olandesi, tra cui Città di Nijmegen, Città di Amsterdam e Utrecht, condividendo le loro conoscenze e competenze sul ciclismo attraverso <a href="#">l'ambasciata ciclistica olandese</a>.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'autorità dei trasporti o la pubblica amministrazione dovrebbe effettuare ricerche per scoprire se le loro competenze sono commercializzabili nel settore dei trasporti e della mobilità. Dovrebbero cercare di trovare lacune nella conoscenza e capire se hanno l'esperienza e le conoscenze tecniche per riempirle.</li> <li>• Un fattore cruciale nella vendita di competenze relative ai trasporti e conoscenza tecnica è la gestione dei diritti di proprietà intellettuale dell'innovazione. Questo aspetto dovrebbe essere preso in considerazione prima di vendere la conoscenza tecnica.</li> <li>• La vendita di competenze e conoscenze tecniche dovrebbe allinearsi a tutta la legislazione e ai quadri normativi pertinenti.</li> <li>• Le disposizioni contrattuali dovrebbero essere efficaci e proteggere gli interessi commerciali di entrambe le parti coinvolte nell'acquisto e nella vendita di competenze e conoscenze tecniche.</li> <li>• Al fine di fornire un trasferimento di conoscenze di successo, è necessaria una strategia di comunicazione e coinvolgimento efficace. L'accurata selezione dei canali di comunicazione è molto importante.</li> <li>• Scoprire le opportunità di condivisione delle conoscenze e reti e partnership utilizzando risorse online come <a href="#">URBACT</a>, <a href="#">EUROCITIES</a> e <a href="#">JASPRS Network Knowledge e centro di apprendimento</a>.</li> <li>• Dedicare una persona o un team all'interno della tua organizzazione come responsabile per l'identificazione delle opportunità e dei passi seguenti.</li> <li>• Potrebbe essere necessario apportare modifiche all'interno dell'istituzione/organizzazione, come lo sviluppo di una cultura che accetta nuovi apprendimenti, distribuzione, modifiche e miglioramenti.</li> </ul>

**Tabella 19 Competenza di vendita e conoscenza tecnica**

## 5.19 Vendita di terreni e proprietà

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rilasciare terreni e proprietà governative in eccesso per finanziare programmi di trasporto locale.</li> <li>• L'obiettivo è utilizzare in modo più efficiente terreni e proprietà di proprietà pubblica per generare entrate, che possono essere utilizzate dalle autorità locali per finanziare progetti di trasporto e mobilità.</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le autorità locali hanno terreni e proprietà di proprietà pubblica, che in molti casi non vengono utilizzate, in particolari terreni dismessi, che rimangono vuoti per anni.</li> <li>• Tali terreni e proprietà statali possono essere utilizzati in modo produttivo per raccogliere fondi per progetti di trasporto sostenibile.</li> <li>• Tali iniziative non solo genereranno entrate per alloggi e posti di lavoro e sosterranno la crescita economica, ma faranno risparmiare sui costi di esercizio per la manutenzione di tali beni.</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un'ulteriore fonte di finanziamento per progetti di trasporto e mobilità sostenibili.</li> <li>• Le autorità locali possono generare entrate senza fare affidamento sul governo nazionale.</li> <li>• Un uso produttivo della terra di proprietà pubblica sbloccando l'offerta di alloggi, creando più posti di lavoro e finanziando progetti di rigenerazione.</li> <li>• Incoraggia le autorità locali a collaborare e lavorare più strettamente con tutti i partner, compreso il settore dello sviluppo di proprietà commerciali, per innovare e creare modi per massimizzare l'uso di beni di proprietà pubblica.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È necessario un forte sostegno politico e pubblico.</li> <li>• Le autorità locali potrebbero non avere la capacità di intraprendere il complesso processo amministrativo che richiede una rigorosa due diligence e responsabilità e potrebbero richiedere il supporto di altri enti governativi.</li> <li>• Potrebbero esserci problemi di pianificazione e terra che devono essere risolti prima di smaltire i beni e, in alcuni casi, dovrebbe essere coinvolto il governo centrale.</li> <li>• Le incertezze dell'economia e, in particolare, del mercato immobiliare rappresenterebbero un rischio, poiché il valore dei terreni può variare molto a seconda di molti fattori.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plymouth Railway Station Project - The One Public Estate Programme (OPE), UK</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È necessario definire un quadro per stabilire le linee guida per lo smaltimento dei terreni delle autorità locali.</li> <li>• Dovrebbe essere intrapreso un processo di consultazione con tutte le parti interessate e con i membri del pubblico per ottenere il consenso di tutte le parti coinvolte.</li> <li>• Le autorità locali devono essere chiare e trasparenti sulle modalità di spesa delle entrate.</li> </ul>

- |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• La mappatura degli asset delle autorità locali è la chiave per identificare le opportunità di utilizzarli in modo più efficiente.</li><li>• I processi di vendita dovrebbero essere più facili in modo da incoraggiare il settore dello sviluppo di proprietà commerciali a collaborare con le autorità locali e attrarre maggiori investimenti dal settore privato.</li><li>• La preparazione di un piano aziendale efficace e la collaborazione con i giusti partner di sviluppo possono ottenere il miglior valore per i terreni e le proprietà di proprietà pubblica.</li><li>• Stabilire un forte meccanismo di governance e partnership efficaci con tutte le parti coinvolte.</li><li>• Impegnarsi con i partner del settore pubblico nelle prime fasi del progetto per sviluppare una visione condivisa e lavorare verso un obiettivo comune.</li><li>• La disponibilità di entrate finanziarie per supportare le fasi iniziali del progetto.</li></ul> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Tabella 20 Vendita di terreni e proprietà**

## 5.20 Donazioni come parte degli acquisti dei consumatori

<b>Caratteristiche chiave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questo meccanismo di finanziamento funziona sfruttando una piccola quantità di entrate aggiuntive da ogni acquisto da parte dei consumatori, con un consumatore che accetta di donare una piccola somma aggiuntiva quando acquistano qualcosa.</li> <li>• La donazione potrebbe essere fornita sia quando l'acquirente acquista un singolo prodotto o come una donazione ricorrente su un servizio di abbonamento.</li> </ul>
<b>Breve descrizione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'obiettivo di questo meccanismo di finanziamento è di sfruttare una piccola quantità di entrate extra da ciascun acquisto del consumatore coperto dal sistema. Per fare questo, quando un acquirente acquista qualcosa, può accettare di donare una piccola somma aggiuntiva di denaro che andrebbe incontro ad una determinata causa.</li> <li>• Ci sono due modi in cui un acquirente potrebbe donare; sia quando acquistano un singolo prodotto, sia come una donazione ricorrente su un servizio in abbonamento (ad esempio, una donazione regolare su un contratto di telefonia mobile).</li> <li>• Le donazioni vengono raccolte utilizzando l'infrastruttura esistente messa in atto dal fornitore di servizi o dal commerciante e, generalmente, sono canalizzate attraverso un organismo indipendente.</li> <li>• In precedenza, questo meccanismo di finanziamento è stato utilizzato principalmente per ottenere finanziamenti aggiuntivi per organizzazioni di sviluppo o enti di beneficenza internazionali, tuttavia, potrebbe anche essere utilizzato per raccogliere finanziamenti per specifiche misure locali di trasporto sostenibile o mobilità all'interno di una città.</li> </ul>
<b>Attrattività</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilità di aumentare grandi quantità di entrate aggiuntive.</li> <li>• Esistono esempi di dove questo meccanismo è presente e funziona correttamente.</li> <li>• Le donazioni su un servizio in abbonamento rendono le entrate abbastanza prevedibili e semplici da prevedere.</li> <li>• Questo meccanismo di finanziamento è più facile da attuare di una tassa, sia a livello politico che legislativo.</li> <li>• I costi amministrativi associati a questo meccanismo di finanziamento sono bassi (circa dal 3 al 10%) poiché le donazioni vengono raccolte utilizzando l'infrastruttura esistente.</li> <li>• Questo meccanismo di finanziamento può aiutare ad accrescere la consapevolezza dei trasporti sostenibili o dei problemi di mobilità all'interno di una città.</li> <li>• Le aziende (ad esempio commercianti o fornitori di servizi) possono anche trovare questo meccanismo attraente in quanto potrebbe aumentare il loro profilo a causa della loro associazione con i finanziamenti pubblici.</li> </ul>
<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi sono alcuni esempi di casi in cui questo meccanismo di finanziamento è fallito (ad esempio, MASSIVEGOOD che ha raccolto fondi per UNITAID).</li> <li>• Il flusso di entrate potrebbe essere imprevedibile se non è automatizzato o massimizzato.</li> <li>• Potrebbe essere necessario un investimento significativo nel marketing per massimizzare le entrate.</li> <li>• Esempi di successo in cui è stato implementato questo meccanismo di finanziamento non hanno generato entrate enormi (in decine di migliaia) e pertanto questo meccanismo di finanziamento potrebbe dover essere utilizzato insieme ad altri.</li> <li>• Il successo del meccanismo di finanziamento dipende sia dall'acquisizione del consumatore sia da parte dell'impresa.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questo meccanismo di finanziamento è vulnerabile a condizioni economiche più ampie. Le recessioni economiche potrebbero influire sulle abitudini di spesa delle persone.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (PRODOTTO) RED ha raccolto oltre 190 milioni di dollari tra il 2006 e il 2012</li> <li>• La campagna sui giocattoli morbidi di IKEA ha raccolto 15 milioni di dollari nel 2011</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le autorità locali dovrebbero dedicare del tempo a trovare i commercianti e i fornitori di servizi più appropriati per raccogliere le donazioni. Il prodotto o il servizio fornito dal commerciante o dal fornitore di servizi dovrebbe essere pertinente alla causa del finanziamento. Ad esempio, i possibili commercianti e fornitori di servizi per raccogliere donazioni potrebbero includere fornitori di autobus, fornitori di metropolitana o negozi di noleggio biciclette.</li> <li>• Le autorità locali dovrebbero trovare un organismo indipendente per incanalare le entrate tra il commerciante o il fornitore di servizi e l'autorità locale.</li> <li>• Per aumentare le entrate supplementari sostanziali, la natura volontaria della donazione dovrebbe essere massimizzata. Questo potrebbe essere fatto usando le disposizioni "opt-out" o "opt-in". Se l'ente locale vuole implementare uno schema di "opt in", dovrebbe essere reso conveniente per l'acquirente farlo per massimizzare le entrate. Se l'ente locale vuole implementare uno schema di "opt-out", dovrebbe essere anche conveniente per l'acquirente farlo per evitare qualsiasi tumulto.</li> <li>• Un altro approccio per massimizzare le entrate supplementari è l'utilizzo di un sistema di donazione automatizzato. Ad esempio, avendo un'opzione per aggiungere una donazione su una macchina per il pagamento con carta.</li> <li>• L'importo aggiuntivo che i consumatori pagano in aggiunta al prezzo normale del prodotto o del servizio dovrebbe essere fissato a un livello basso in modo che il consumatore non sia dissuaso dalla donazione.</li> <li>• Le autorità locali dovrebbero pubblicizzare l'importanza dei progetti di trasporto e mobilità sostenibili proposti, per consentire ai consumatori di sapere esattamente dove andranno le loro donazioni e l'impatto che avranno. Questo potrebbe essere fatto attraverso una campagna di marketing pubblicizzando sul sito web dell'autorità locale, su pagine Facebook locali, su giornali e riviste locali, e su manifesti e volantini negli hub di transito.</li> </ul>

**Tabella 21 Donazioni come parte degli acquisti dei consumatori**

## 5.21 Sovvenzioni da fondazioni e trust privati

<p><b>Caratteristiche chiave</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le sovvenzioni da fondazioni private e trust sono fondi concessi per uno scopo specifico. Spesso sono legati a scopi e obiettivi o possono essere disponibili per un progetto specifico. Si prevede che l'investimento raggiunga in cambio un bene pubblico.</li> <li>• Tali sovvenzioni differiscono dalle sovvenzioni del governo. I soldi non provengono dai contribuenti.</li> <li>• Le sovvenzioni private sono una forma di "filantropia" o "finanziamento privato nell'interesse pubblico".</li> <li>• Spesso ci sono procedure rigorose e un processo da seguire per richiedere una sovvenzione privata e potrebbe esserci un processo di concorso in base al quale solo candidati ricevono denaro.</li> <li>• Le sovvenzioni di fondazioni private e trust possono essere utilizzate per finanziare progetti innovativi che altrimenti non potrebbero ricevere finanziamenti.</li> </ul>
<p><b>Breve descrizione</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una sovvenzione è definita come una somma di denaro data da un governo o da un'altra organizzazione per uno scopo particolare. Differiscono dal prestito in quanto non ci si aspetta che il denaro venga rimborsato. Nel Regno Unito i fondi e le fondazioni per la concessione di sovvenzioni danno circa 3,9 miliardi di sterline in sovvenzioni ogni anno.</li> <li>• I trust e le fondazioni private possono assumere varie forme, così come le loro donazioni. Alcuni Trust daranno a qualsiasi progetto o gruppo beneficiario, mentre altri si concentreranno in aree prestabilite (come il finanziamento delle arti, dell'istruzione o della sostenibilità).</li> <li>• I Trust e le Fondazioni private trarranno il loro reddito da donazioni da parte di individui o aziende per lo più ricchi come una sorta di donazione di beneficenza.</li> <li>• Ci sono molti esempi di fondazioni private e trust che donano denaro a progetti. Concorsi come il Bloomberg Mayor's Challenge, premiato con denaro dalla Fondazione Bloomberg, mira a cogliere soluzioni innovative ai problemi affrontati dalle città. Il concorso premia i progetti di successo con sovvenzioni per portare avanti le loro proposte.</li> </ul>
<p><b>Attrattività</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sovvenzioni di fondi da fondazioni private e trust possono essere fornite per uno scopo prefissato, per finanziare obiettivi specifici e misurabili.</li> <li>• Le sovvenzioni possono essere utilizzate per promuovere idee innovative. Nel caso della Bloomberg Mayor's Challenge, il concorso viene utilizzato per sviluppare proposte, con i fondi assegnati ai vincitori. Anche nei casi in cui i progetti non hanno ricevuto fondi, il processo è utile nello sviluppo di soluzioni innovative. Le città candidate potrebbero quindi trovare in seguito altri metodi alternativi per finanziare i progetti creati per il concorso, quindi il processo è utile in entrambi i casi.</li> <li>• A causa della natura delle sovvenzioni, con un livello di controllo piuttosto elevato sull'uso dei fondi, è probabile che vi sia un elevato rapporto qualità-prezzo. I requisiti di rendicontazione associati alle sovvenzioni dovrebbero anche generalmente garantire che i fondi siano utilizzati per ciò per cui sono stati proposti.</li> <li>• A differenza di un prestito, il denaro della sovvenzione non deve essere rimborsato e di solito è esente da tasse.</li> <li>• Con le sovvenzioni private, a differenza delle sovvenzioni del governo in cui il denaro proviene direttamente dai contribuenti, ci sono maggiori opportunità di assumersi dei rischi. Anche le sovvenzioni da fondazioni private e trust sono più rimosse dalle priorità politiche.</li> </ul>

<b>Sfide e rischi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ottenere una sovvenzione da una fondazione privata o da un trust può essere un processo difficile. Le domande spesso comportano l'adesione a rigidi criteri di selezione e potrebbero esserci limitazioni per i potenziali candidati.</li> <li>• Le sovvenzioni possono richiedere una rendicontazione significativa sui loro risultati. Rapporti frequenti sui risultati e sui criteri per le sovvenzioni possono essere una buona cosa, ma possono anche creare un pesante onere amministrativo per le organizzazioni.</li> <li>• Le sovvenzioni da fondazioni private o trust tendono a non essere una fonte di finanziamento particolarmente affidabile, di solito sono una tantum. Una volta utilizzati i fondi della sovvenzione, eventuali costi correnti non saranno coperti.</li> <li>• Di solito ci sono una serie di candidati che competono per gli stessi soldi.</li> </ul>
<b>Casi di studio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bloomberg Mayors Challenge. Ogni anno le città in competizione hanno sede in una regione diversa (come Nord America, Europa o Sud America). I criteri per il concorso assumono generalmente la forma di "1. Il problema, 2. L'innovazione e 3. L'impatto. " Le proposte di successo ricevono fondi.</li> </ul>
<b>Linee Guida per l'implementazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le autorità responsabili del finanziamento dei progetti di trasporto pubblico dovrebbero tenersi aggiornati con i siti web e i forum pertinenti delle fondazioni private e dei trust per assicurarsi di non perdere l'opportunità di richieste sovvenzioni.</li> <li>• Si dovrebbero investire risorse e formazione significative per le organizzazioni che desiderano scrivere potenziali offerte per sovvenzioni da organizzazioni private e trust per garantire le migliori possibilità di successo.</li> <li>• A causa della natura del finanziamento con sovvenzione privata, l'uso di questo meccanismo di finanziamento dovrebbe essere risparmiato per progetti una tantum più piccoli, in particolare quelli innovativi, che non dureranno per lunghi periodi di tempo.</li> </ul>

**Tabella 22 Sovvenzioni da fondazioni e trust privati**

## 6. Raccomandazioni

Le città P-M devono affrontare alcuni vincoli con l'implementazione di approcci di finanziamento innovativi, quali:

- Cultura esistente che rafforza lo status quo, piuttosto che incoraggiare l'innovazione;
- Vincoli politici e normativi nazionali e locali;
- Assenza di conoscenza e vincoli di capacità rilevanti;
- Mancanza di consapevolezza riguardo ai meccanismi di finanziamento innovativi;
- Mancanza di guida da parte dei governi nazionali;
- Avversione al rischio e paura dei rischi percepiti e/o reali;
- Manca il campione politico per assumere la proprietà di iniziative innovative.

Le autorità locali possono affrontare queste carenze culturali e amministrative creando condizioni quadro che favoriscano l'innovazione e consentano di mettere in pratica le idee. Possono fornire sostegno all'innovazione attraverso iniziative e azioni volte a fornire un sostegno finanziario ai programmi di ricerca e sviluppo, alla cooperazione tra il suo personale e altre autorità locali nazionali e internazionali. Possono anche dedicare risorse di personale per l'innovazione e adottare le migliori pratiche nel processo decisionale dell'innovazione.

Le autorità locali della città di P-M dovrebbero destinare risorse alla formazione e allo sviluppo umano, tra cui:

- Collaborare con le personalità politiche nazionali e locali nonché con altre parti interessate e agenzie di supporto per aumentare la consapevolezza degli obiettivi delle politiche locali e della strategia di mobilità sostenibile;
- Nominare un campione per assumere la proprietà di iniziative innovative e provare nuovi approcci;
- Sviluppo di competenze tecniche multisetoriali per la pianificazione delle infrastrutture di trasporto;
- Collaborare con gli investitori privati per ridurre il loro gap di capacità; e
- Trasformare l'autorità locale in un'organizzazione di apprendimento.

### 6.1. Raccomandazioni aggiuntive

Questa sezione delinea alcune raccomandazioni aggiuntive che, sebbene non coinvolgano direttamente i finanziamenti, possono contribuire a promuovere un ambiente che incoraggi l'innovazione e promuova un uso più efficiente delle risorse governative e legate ai trasporti. Ulteriori raccomandazioni sono disponibili nelle linee guida sugli appalti innovativi e linee guida per modelli di business innovativi.

#### 6.1.1 Stabilire Centri di innovazione urbana o "Catapulte"

I centri di innovazione urbana (noti anche come "catapulte" o "incubatori") possono aiutare colleghi accademici, leader di città, imprenditori e imprese ad ispirare nuove soluzioni per smart city. I centri per l'innovazione ricevono normalmente i loro finanziamenti di base dai governi nazionali, ma possono anche intraprendere ricerche collaborative e ricevere finanziamenti privati dalle imprese. I centri possono condurre eventi, sessioni di networking, formazione e aiutare a supervisionare progetti innovativi fornendo supporto tecnico. I comuni

e i governi nazionali possono utilizzare i centri di innovazione per indirizzare iniziative di trasporto e mobilità sostenibili e invogliare le imprese ad esplorare tecnologie nuove ed emergenti (ad esempio blockchain, IoT e intelligenza artificiale).

### **6.1.2. Primo approccio alla tecnologia per gli investimenti**

Le città S-M dovrebbero privilegiare gli investimenti che migliorano i servizi digitali per i clienti e la fornitura di informazioni per i servizi di trasporto. Ciò consentirà di ottimizzare le reti e le risorse esistenti e di migliorare le condizioni per i passeggeri fornendo loro informazioni sul viaggio e sull'instradamento. Gli investimenti dovrebbero iniziare con la creazione di smart card multimodali o sistemi di bigliettazione senza contatto per aumentare la facilità d'uso, in quanto rendono molto più semplici gli scambi tra le varie modalità. Le smartcard creano dati preziosi su come e dove viaggiano le persone, che possono essere utilizzate e elaborate per fornire opinioni al fine di migliorare la rete di trasporto esistente. Oltre alle smart card, l'utilizzo di tecnologie come l'IoT e il tracciamento wireless sui dispositivi mobili può aiutare a fornire informazioni più dettagliate su come le persone utilizzano stazioni di transito, linee di transito e persino treni. Ciò può aiutare i comuni ad indirizzare gli investimenti laddove è più necessario (World bank, 2015).

### **6.1.3. Open Data e trasparenza**

Gli open data possono aiutare a migliorare lo sviluppo del prodotto, consentendo agli sviluppatori di creare strumenti creativi e utili che aiutano i passeggeri a prendere decisioni di viaggio più informate. Ad esempio, i dati non personali potrebbero essere resi disponibili gratuitamente al pubblico, il che potrebbe aiutare gli imprenditori tecnologici a sviluppare soluzioni intelligenti per aumentare la facilità d'uso della rete di trasporto pubblico esistente all'interno di una città. L'utilizzo dei dati dal pubblico richiede un'attenta valutazione delle modalità di utilizzo dei dati, che devono essere comunicati ai passeggeri. Se affrontati in modo etico ed efficace, i dati aperti potrebbero aiutare a risparmiare denaro incoraggiando il settore privato a fare uso dei dati.

L'open data è un'iniziativa che viene incoraggiata in tutta l'UE e si prevede che la quantità di dati aperti disponibili aumenterà. Entro il 2020, l'uso di open data dovrebbe ridurre i costi di amministrazione pubblica in tutta l'UE. L'uso efficace dei dati aperti potrebbe anche aiutare a risparmiare milioni di ore di inutili tempi di attesa sulle strade dell'UE e contribuire a ridurre il consumo energetico del 16% (Carrara, Vollers, & Berends, 2017). Ad esempio, Trasporto per Londra sostiene che rilasciando i dati di trasporto per essere utilizzati dai leader globali, come Citymapper, stanno generando occupazione e ricchezza per Londra e oltre.

### **6.1.4 Mobilità come servizio**

La mobilità come servizio (MaaS) è un modello di distribuzione della mobilità che sta portando l'innovazione digitale nell'ambiente costruito. Se progettato correttamente, svolgerà un ruolo enorme nel guidare cambiamenti positivi nel settore della mobilità. MaaS riunisce tutte le modalità di viaggio, combinando le opzioni per diversi fornitori di servizi di trasporto in un unico servizio mobile. Si tratta di un "modello di accesso alla proprietà" che mira a sbloccare tutte le modalità di trasporto con l'obiettivo generale di ridurre la necessità di proprietà dell'automobile e aumentare l'utilizzo dei trasporti pubblici (Catapult Transport Systems, 2016). Forse, cosa più importante, aiuterà a preparare le città all'arrivo di veicoli autonomi e a coordinare diversi servizi di mobilità in modo che non ci sia uno spostamento dalle modalità di trasporto sostenibili.

Le municipalità dovrebbero iniziare a coordinare gli sforzi per implementare o provare Mobility as a Service (MaaS) nelle loro città, al fine di rimanere in testa alla curva e mantenere un maggiore controllo sul futuro dei servizi di mobilità. Comuni in tutta Europa, incluse città più grandi come Helsinki e Amsterdam, nonché città più piccole come Milton Keynes, stanno iniziando a guidare le iniziative MaaS.

Implementando MaaS nelle città S-M, si prevede che l'uso delle reti di trasporto pubblico esistenti aumenterà, migliorando le prestazioni e l'efficienza complessive, il che contribuirà a risparmiare denaro riducendo la necessità di investire in altre soluzioni di mobilità e trasporto sostenibili.

## 6.2 Conclusioni

Molte autorità locali S-M europee stanno cercando modi per finanziare il loro programma di mobilità sostenibile nel contesto della riduzione dei finanziamenti da parte del governo nazionale e dei tagli di bilancio. Alla luce di ciò, gli approcci di finanziamento innovativi assumono un'importanza sempre maggiore, in quanto offrono nuove opportunità per finanziare progetti e programmi specifici.

Questa guida per innovare gli approcci di finanziamento è stata concepita per aiutare le autorità locali delle città europee S-M a finanziare e attuare misure di mobilità e trasporto sostenibili e Piani di mobilità urbana sostenibili (SUMP) che sostengano la trasformazione della mobilità. Le singole istruzioni dei rapporti di meccanismo di finanziamento innovativo (Appendice C) e Matrix (sezione 5.3) sono strumenti che le autorità locali delle città S-M possono utilizzare nel loro processo decisionale per identificare gli approcci di finanziamento più appropriati per raggiungere obiettivi di mobilità urbana sostenibile.

Questa guida è supportata da altri due rapporti preparati per WP4 SUITS: appalti innovativi, che raccomanda schemi di appalti innovativi per l'acquisto di prodotti e servizi di trasporto e mobilità e presenta modelli innovativi per redigere documenti e procedure per appalti pubblici per mezzi di trasporto pubblici servizi di trasporto e altri servizi connessi alla mobilità; e un nuovo modello di business relativo al trasporto che spiega come progettare, perfezionare e applicare nuovi modelli di business correlati al trasporto e alla mobilità per ottimizzare le opportunità di ottenere finanziamenti.

I risultati di questo rapporto, nonché quelli della Guida all'approvvigionamento e alla guida per i nuovi modelli innovative commerciali relativi ai trasporti, saranno aggregati in un quadro di supporto decisionale per le partnership con le autorità locali che attualmente mancano di conoscenze e competenze in approcci innovativi alla finanza, gli appalti e modelli di business. Questo quadro di supporto alle decisioni sarà progettato per aiutare le autorità S-M a migliorare le capacità amministrative, aumentare la sostenibilità finanziaria e ottimizzare le opportunità, come l'accesso ai fondi di sviluppo regionale, lo sviluppo di partnership e l'applicazione di nuovi approcci di finanziamento.

## 6.3 Riconoscimenti ed esclusione di responsabilità

Siamo grati alla Commissione Europea per l'opportunità di intraprendere questo studio. Apprezziamo le discussioni che abbiamo avuto con i partner del progetto e li ringraziamo per

le loro critiche costruttive durante tutto il progetto. Gli autori rimangono gli unici responsabili delle informazioni e delle opinioni qui presentate.

## 7 Riferimenti e collegamenti

### 7.1. Ulteriori informazioni e collegamenti

**Regulation (EU, EURATOM) No 966/2012 – European Commission**

[https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/regulation-eu-euratom-no-9662012-european-parliament-and-council-25-october-2012-financial-rules_en)

**EU's Regional Policy – European Commission**

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/investment-policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/)

**EC Green Paper - Towards a new culture for urban mobility (2007)** <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52007DC0551>

**Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Action Plan on Urban Mobility (2009)** <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>

**Investment Plan for Europe – European Commission**

<http://www.consilium.europa.eu/en/policies/investment-plan/>

**Regulation (EU) 2015/1017 – European Commission** <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN>

**Connecting Europe Facility (CEF) – European Commission** <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1017&from=EN>

**Regulation (EU) No 1316/2013 – European Commission** <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:EN:PDF>

**Regulation (EU) No 1315/2013 – European Commission** <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>

**The UK's Financial Services Act 2012 – UK Government**

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/21/contents/enacted>

**The UK's Enterprise Act 2002 – UK Government**

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2002/40/contents>

**Greece's Regulatory Authority for Railways** <http://www.ras-el.gr/en/home/name/index>

**Italian Transport Authority** <http://www.autorita-trasporti.it/>

**UK's Transport Investment Strategy – UK Government**

<https://www.gov.uk/government/publications/transport-investment-strategy>

**UK's Transport Act 2000** <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>

**UK's Transport (Finance) Act 1982** <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/6>

## 7.2. Riferimenti

- AFD (Agence Française Development), & MEDDE (Ministry of Ecology Sustainable Development and Energy). (2014). *Who pays what for urban transport?*
- BBA. (2015). Financing the UK's infrastructure needs. Retrieved September 22, 2017, from <https://www.bba.org.uk/news/reports/financing-the-uks-infrastructure-needs/#.WcUccGaWyoW>
- Big Lottery Fund. (2005). Big Lottery Fund Research: A discussion paper on risk and good grantmaking, (17). Retrieved from [http://www.biglotteryfund.org.uk/er\\_risk\\_good\\_grantuk.pdf](http://www.biglotteryfund.org.uk/er_risk_good_grantuk.pdf), 2005
- Campaign for Better Transport. (2015). *Buses in Crisis: a report on bus funding across England and Wales*.
- Carrara, W., Vollers, H., & Berends, J. (2017). Re-Using Open Data, 106. Retrieved from [https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using\\_open\\_data.pdf](https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/re-using_open_data.pdf)
- Catapult Transport Systems. (2016). *Mobility as a Service: Exploring the Opportunity for Mobility as a Service in the K*. London. Retrieved from [https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service\\_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf](https://ts.catapult.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/Mobility-as-a-Service_Exploring-the-Opportunity-for-MaaS-in-the-UK-Web.pdf)
- Daude, P. (2017). Interview with Patrick Daude at Stuttgart.
- Department for Transport. (2017). *Transport Investment Strategy*.
- Díaz, R. (EMBARQ), & Bongardt, D. (GIZ). (2013). *Financing Sustainable Urban Transport*. Retrieved from [http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J\\_Others/GIZ\\_SUTP\\_Financing-Sustainable-Urban-Transport\\_EN.pdf](http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/J_Others/GIZ_SUTP_Financing-Sustainable-Urban-Transport_EN.pdf)
- EC. (n.d.). Urban mobility. Retrieved September 19, 2017, from [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en)
- Enoch, M. P., Potter, S., & Ison, S. G. (2005). Recapturing value for property owners and developers to finance public transport: a review of possible mechanisms. *Public Money and Management*, 25(3), 147–154.
- European Commission. (2013). Smart Cities Stakeholder Platform. Financing models for smart cities, 1–33. Retrieved from <https://eu-smartcities.eu/sites/all/files/Guideline-Financing Models for smart cities-january.pdf>
- European Commission. (2016). Communication on the Call for Evidence - EU regulatory framework for financial services Commission Communication on the call for evidence: EU regulatory framework for financial services.
- European Commission. (2017a). About Funding. Retrieved September 22, 2017, from

[https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/about-funding_en)

- European Commission. (2017b). Enforcement and infringements of banking and finance law. Retrieved September 22, 2017, from [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/enforcement-and-infringements-banking-and-finance-law_en)
- European Commission. (2017c). The EU's Main Investment Policy. Retrieved September 22, 2017, from [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/investment-policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/)
- European Union. (2011). *Cities of tomorrow: Challenges, visions, ways forward*. <https://doi.org/10.2776/41803>
- European Union. (2017). EU Budget. Retrieved September 22, 2017, from [https://europa.eu/european-union/topics/budget\\_en](https://europa.eu/european-union/topics/budget_en)
- Feikert-Ahalt, C. (2014). National Funding of Road Infrastructure: England and Wales. Retrieved March 2, 2017, from <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/englandandwales.php>
- International Energy Agency. (2017). Municipal Transport Financing Act (GVFG) and Regionalisation Act (RegG). Retrieved September 22, 2017, from <https://www.iea.org/policiesandmeasures/pams/germany/name-31423-en.php>
- LCA Law. (2017). The 2017 Italian Financial Law: news concerning labor, family, and transportation, 2016–2018.
- OECD. (2014). *Private Financing and Government Support to Promote Long-Term Investments in Infrastructure*. Retrieved from <https://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/Private-financing-and-government-support-to-promote-LTI-in-infrastructure.pdf>
- Pagano, M. A., & Perry, D. (2008). Financing Infrastructure in the 21st Century City. *Public Works Management & Policy*, 13(1), 22–38. Retrieved from <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1087724x08321015>
- Reichelt, H. (2010). Green bonds: a model to mobilise private capital to fund climate change mitigation and adaptation projects Climate change is a problem of global proportions, 8.
- Sun, Z., Li, X., & Xie, Y. (2014). A comparison of innovative financing and general fiscal investment strategies for second-class highways: Perspectives for building a sustainable financing strategy. *Transport Policy*, 35(C), 193–201.
- Territorio, S. e. (2014). The new Italian Transport Authority becomes operative. Retrieved September 22, 2017, from <http://blogs.dlapiper.com/regulatory-ita/2014/01/17/the-new-italian-transport-authority-becomes-operative/>
- Transport and Environment. (2017). EU funds for transport. Retrieved September 22, 2017, from <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-spending/background>

Ubbels, B., Enoch, M. P., Potter, S., & Nijkamp, P. (2004). *Unfair Solutions: local earmarked changes to fund public transport*. London: Spon Press.

UNDP. (2018). Lotteries. Retrieved January 10, 2018, from <http://www.undp.org/content/sdfinance/en/home/solutions/lotteries.html>

World bank. (2015). New World Bank Green Bond Is a Story of Market Growth and Innovation. Retrieved September 27, 2017, from <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/02/25/green-bond-story-market-growth-innovation>

World Bank. (n.d.). *Urban Transport Pricing and Finance*.