



# Sfide per la mobilità urbana in Europa e il ruolo dei PUMS

José Viegas

Università di Lisbona – josemviegas@gmail.com

**“Est motus in rebus” - Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa**

Firenze, 29 Novembre 2019



**Est motus in rebus**

# Un nuovo quadro internazionale

2015  **SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**



2017

SUSTAINABLE **mobility**™  
FOR ALL

**GLOBAL OBJECTIVES**



**UNIVERSAL ACCESS**

Ensure for all equitable access to economic and social opportunities by 2030



**EFFICIENCY**

Increase the efficiency of transport systems by 2030



**SAFETY**

Improve safety of mobility across transport modes



**GREEN**

Shift transport systems to low polluting (GHG/air/noise) and climate resilient path

<http://sum4all.org/gra>



## Est motus in rebus

# L'obiettivo politico "dimenticato": accesso equo

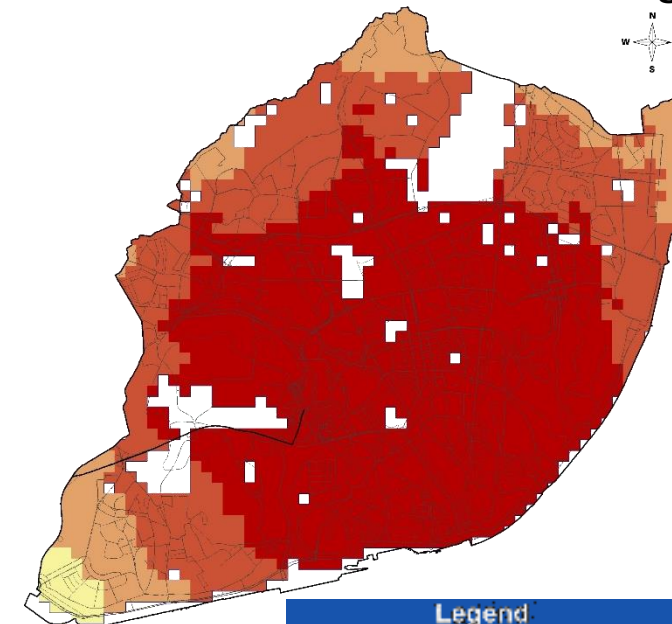
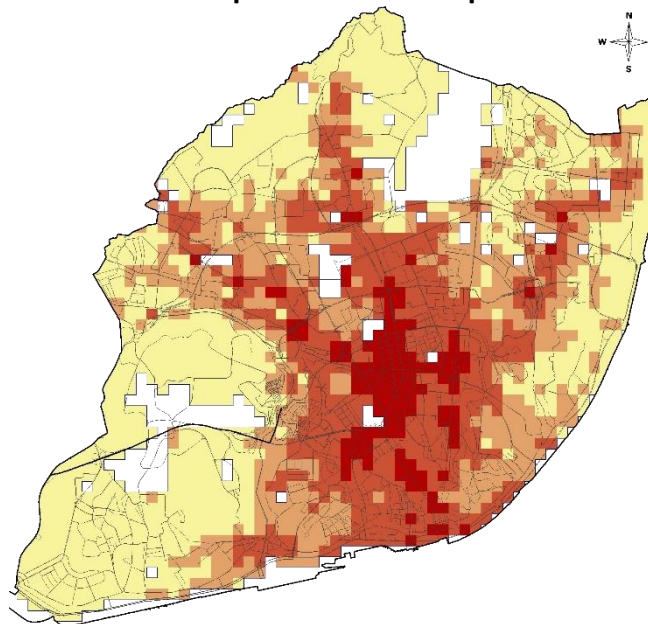
- Non regolarmente misurato né contabilizzato nelle statistiche
  - Indicatori semplici come "distanza a una fermata PT" possono essere molto fuorvianti
  - Considerando i dati e il software attualmente disponibili, non ci sono scuse per continuare a non elaborare e pubblicare rigorosi indicatori di accessibilità

<https://www.itf-oecd.org/shared-mobility-innovation-liveable-cities>

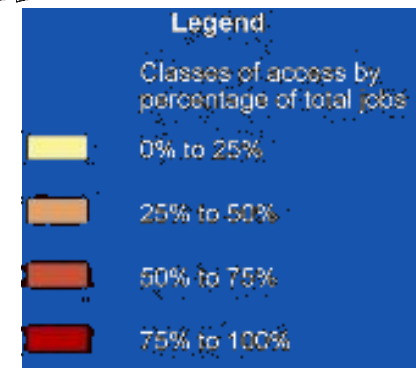
## Percentage of jobs within 30 min by public transport

Current public transport + walking

Taxibus + Metro + walking



Inequity Indicator	Current PT + Walk	Taxibus + Metro + Walk
P90/P10	17.3	1.8
Gini coeff.	0.27	0.11







## Est motus in rebus

- **Riduzione significativa degli incidenti stradali negli ultimi anni**
  - In ritardo sugli utenti vulnerabili della strada
- **Le nuove attrezzature ITS obbligatorie sui nuovi veicoli dovrebbero aiutare**
  - Deve essere visto nel quadro dell'«Approccio di sistema sicuro»
  - In particolare da integrare con misure sull'infrastruttura

# La continua sfida della sicurezza stradale





# Le realtà nuove ed emergenti - I



## Est motus in rebus

- **Elettrificazione di flotte di veicoli leggeri**
  - Batterie con prezzi in calo, capacità in aumento
  - Norme sulle emissioni dell'UE e definizioni di zone a basse emissioni nelle città
- **Anche nella logistica urbana**
  - Accompagnato da altre misure operative
- **Rischio di induzione del traffico a causa della riduzione dei costi della mobilità elettrica**
  - Necessità di garantire la competitività delle alternative e limitare l'uso dell'auto privata
  - Controllo della quantità di parcheggio e del regime di accesso





# Le realtà nuove ed emergenti - II



## Est motus in rebus

- **Nuove forme di offerta, arrivando a ritmo sostenuto**
  - Micromobilità
  - Servizi su richiesta e condivisi
- **Qualità delle alternative all'auto privata richiede approccio a 3 livelli**
  - «Mass transit» (Alta capacità e frequenza di servizio sui collegamenti principali)
  - Servizi rispondenti alla domanda e condivisi disponibili per tutti altri bisogni di mobilità motorizzata
  - Micromobilità (incluso camminare) come opzione individuale per coloro che lo desiderano
- **Integrazione delle informazioni e delle tariffe in tutte modalità (MaaS)**







**Est motus in rebus**

**Consapevolezza  
dell'urgenza**

Disponibilità a  
cambiare il nostro  
comportamento?



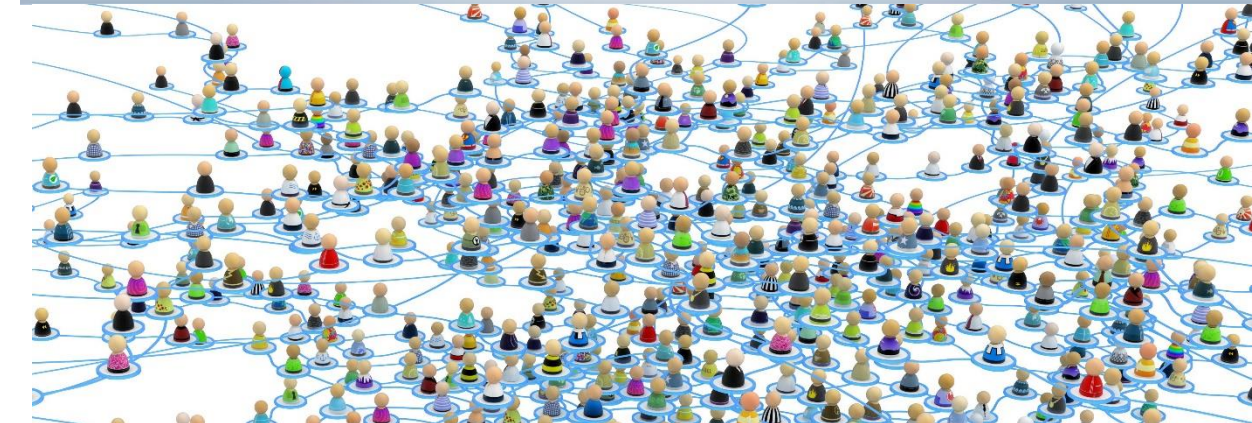




## Est motus in rebus

- Il sistema di mobilità urbana è molto complesso, con molte interdipendenze
  - che influenza direttamente la vita di molte persone, il che lo rende politicamente molto sensibile
- Per un miglioramento efficace, solo un intervento **coerente** su più fronti può avere successo
- L'UE non ha mandato sulla mobilità urbana, ma lo ha sull'ambiente
  - La sua azione sulla mobilità urbana è delicata: attraverso la proposta e la diffusione delle migliori pratiche
- I PUMS offrono un quadro chiaro e **linee guida** a supporto di un tale piano per la mobilità urbana sostenibile

## Ruolo dei PUMS nell'UE







## Est motus in rebus

- Numero relativamente basso di SUMP approvati e implementati
  - Molto meno della scala delle ambizioni della CE
    - In generale, lasciata alla discrezione delle città, l'Italia è uno dei pochissimi paesi che le hanno rese obbligatorie (2017)
    - Necessità di un approccio globale nella sua concezione lo rende scoraggiante per alcuni
  - Buona accettazione da parte del pubblico
  - Nel complesso, i centri urbani sono diventati luoghi più piacevoli
- Alcune difficoltà di implementazione
  - Resistenza da gruppi sociali che perdono alcuni privilegi
  - Frammentazione del governo

# Bilancio dei PUMS nell'UE





## Est motus in rebus

- La frammentazione dell'organizzazione politica e amministrativa induce a pensare e decidere nei silos
- Ma è possibile concepire misure con contributi positivi a più di un obiettivo politico
- **I piani che danno priorità alle misure**
  - che hanno un impatto positivo su più di un obiettivo politico
  - che hanno sinergie con altre misure nel pianosono più efficienti e gestibili

## Dalle misure ai piani (combinazione virtuosa)







## Est motus in rebus

- Dopo l'approvazione il PUMS deve essere implementato
  - Cambiare dalle solite opzioni di mobilità genera disagio e spesso resistenza



# Implementazione / gestione delle transizioni



- Le conoscenze basate sull'esperienza relative alle difficoltà di implementazione dovrebbero essere più condivise tra tecnici e scienziati (oltre alla stampa locale e ai social media)
- Ma, alla fine, la gestione delle transizioni deve sempre tenere conto dei abitudini, percezioni e modi di comunicare locali

- I sistemi di mobilità urbana stanno cambiando rapidamente e continueranno a farlo nei prossimi 10-20 anni
- Nuove opzioni emergenti anche dal lato dei sensori
  - Bisogno di standards per lo scambio di dati
- Le organizzazioni devono adattarsi per digerire e condividere queste informazioni e imparare collettivamente da quelli, mentre si preparano per la prossima ondata

## Innovazione ricorrente



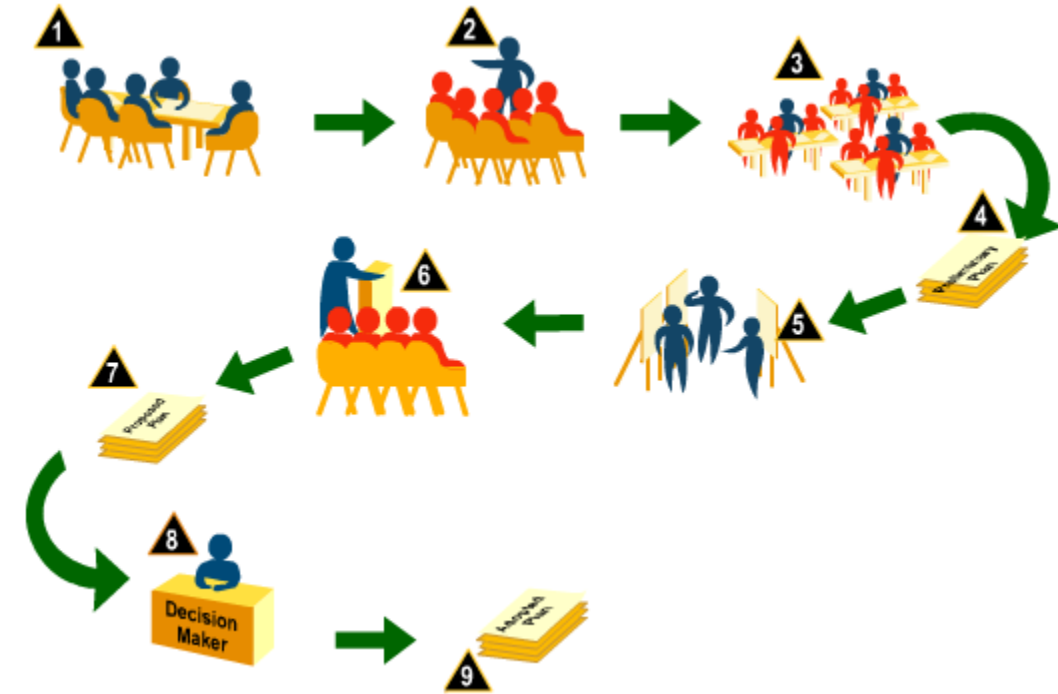




## Est motus in rebus

- I processi tradizionali del flusso di lavoro (nella pianificazione e nella regolamentazione) sono troppo lenti per il ritmo del cambiamento
- Sono necessari **processi a due velocità**
  - Pianificazione & cavalcare le onde (Slow & Fast)
- **Due aree di alta tensione:**
  - Accordi di condivisione dei dati (tensioni con gli operatori dei trasporti)
  - Riassegnazione / Riprogettazione dello spazio urbano (tensioni con i cittadini, principalmente autisti e residenti)

## Un mix di pianificazione con cavalcare le onde





## **Est motus in rebus**

Sintesi

- **Il cambiamento sarà più veloce, a volte turbolento**
  - Innescato da mercati, da pressioni pubbliche, da iniziative politiche
- **È necessario un nuovo stile di politica e regolamentazione**
  - Rettifiche normative algoritmiche basate sui dati
  - Adattamento delle organizzazioni
- **Difficoltà di attuazione**
  - Resistenza degli automobilisti e degli operatori tradizionali
  - Il packaging di misure aiuta
- **Imparare attraverso la diffusione e la discussione di casi reali**
- **Migliore scienza per affrontare i problemi di accesso (disuguaglianza) e sicurezza stradale (utenti vulnerabili)**



# Raccomandazioni per i PUMS

- Evoluzione dal piano alla guida di navigazione
  - Concentrarsi maggiormente su obiettivi chiave e orientamenti solidi, meno su misure concrete (poiché le opzioni disponibili potrebbero cambiare nel tempo)
- Prepararsi a trattare con
  - Transizioni difficili da superare e strategie per gestirle
    - Principali gruppi di stakeholder interessati
    - Limitazioni, eccezioni, incentivi, mitigazioni
  - Opportunità per l'accelerazione del cambiamento
    - Fattori scatenanti, soglie per l'avvio
    - Prontezza richiesta in tali momenti



## Grazie per l'attenzione

Sfide per la mobilità urbana in Europa  
e il ruolo dei PUMS in questo contesto

José Viegas

Università di Lisbona – josemviegas@gmail.com

*“Est motus in rebus” - Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa*

Firenze, 29 Novembre 2019