



Est motus in rebus

Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa

FIRENZE

Palazzo Medici Riccardi
Via Cavour,1

29 novembre
2019 9.15-13.30

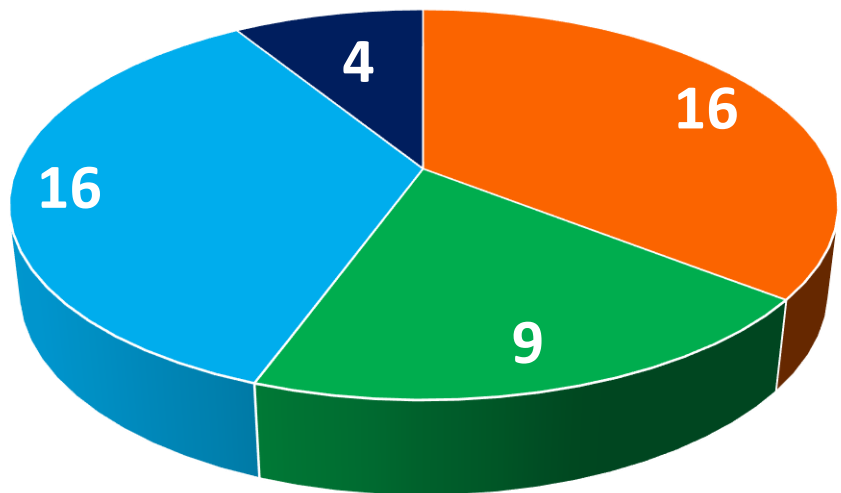
Lo stato dei PUMS in Italia

Paolo Testa

Alessandro Delpiano

Lo stato dell'arte dei PUMS in Italia

45 Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti



■ adottato ■ approvato ■ in redazione ■ n.p.

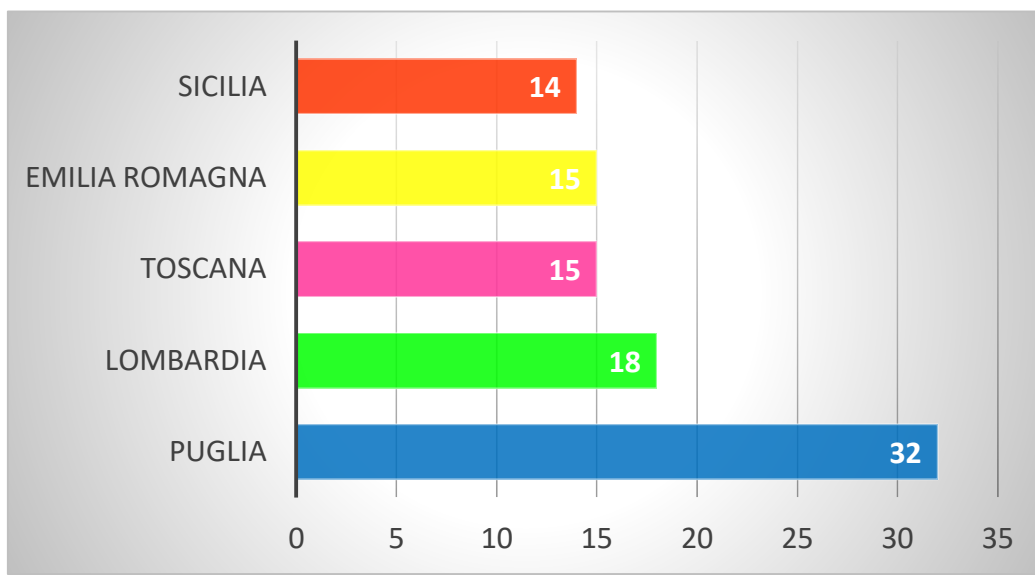
Fonte: Osservatorio PUMS



Lo stato dell'arte dei PUMS in Italia

Oltre **110** tra Comuni, Associazioni o Unioni di Comuni stanno redigendo o hanno redatto il PUMS: importanza di uno strumento di pianificazione strategica della mobilità.

Le regioni con il numero maggiori di PUMS hanno condotto azioni di «sistema»: Linee Guida, incentivi e bandi per la redazione, ecc.



Città metropolitane:



Bari	lavori avviati
Bologna	adottato 2019
Cagliari	linee di indirizzo
Catania	
Firenze	adottato 2019
Genova	approvato 2019
Messina	
Milano	linee di indirizzo
Napoli	linee di indirizzo
Palermo	
Reggio Calabria	
Roma	lavori avviati
Torino	lavori avviati
Venezia	lavori avviati



PUMS integrati Città metropolitana e comune capoluogo

PSM e PUMS: visioni integrate

Piano Strategico Metropolitano	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Sviluppo di servizi a scala metropolitana	Integrazione dei sistemi di TPL Sistemi di interscambio modale
Ottimizzazione dei servizi	Ridurre la congestione Integrazione tariffaria
Adattamento al cambiamento climatico	Riequilibrio modale Sistemi di TPL a basso impatto ambientale Diffusione della mobilità elettrica
Sostegno del sistema produttivo	Accessibilità di persone e merci
Innovazione tecnologica	Smart mobility ITS
Attrattività turistica	Accessibilità diffusa Realizzazione /promozione della rete di itinerari cicloturistici
Coesione sociale	Partecipazione alle scelte strategiche Sicurezza stradale Abbattimento delle barriere architettoniche

Tutti i PUMS analizzati hanno come obiettivo strategico la
SOSTENIBILITA'

Obiettivi

Ambientale ed energetica

Minore inquinamento ambientale
Migliore qualità dell'aria
Riduzione consumo di carburante

Sociale

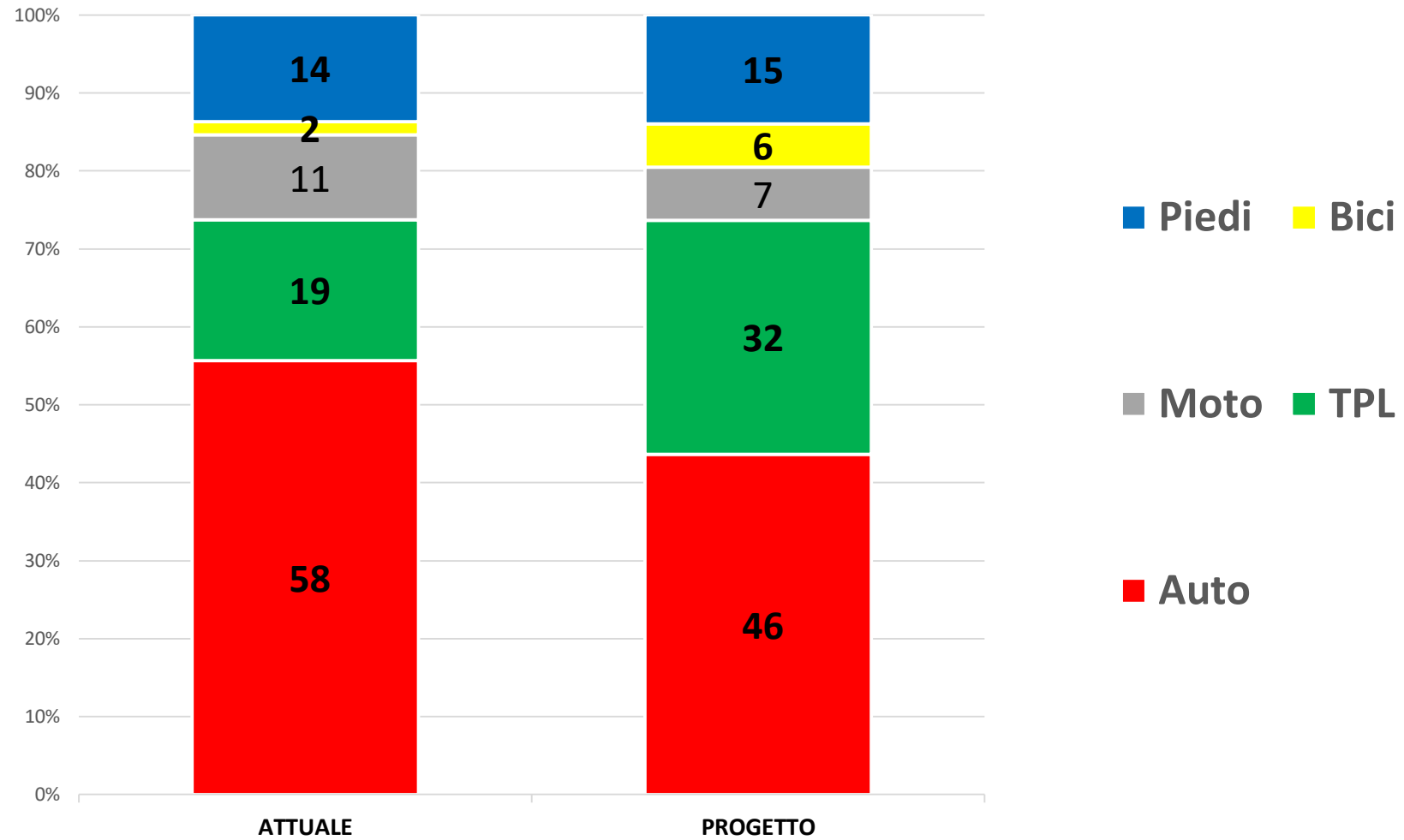
Maggiore inclusione ed equità
Minore incidentalità
Maggiore soddisfazione della cittadinanza

Economica

Migliore competitività dei territori
Migliore utilizzo delle risorse economiche

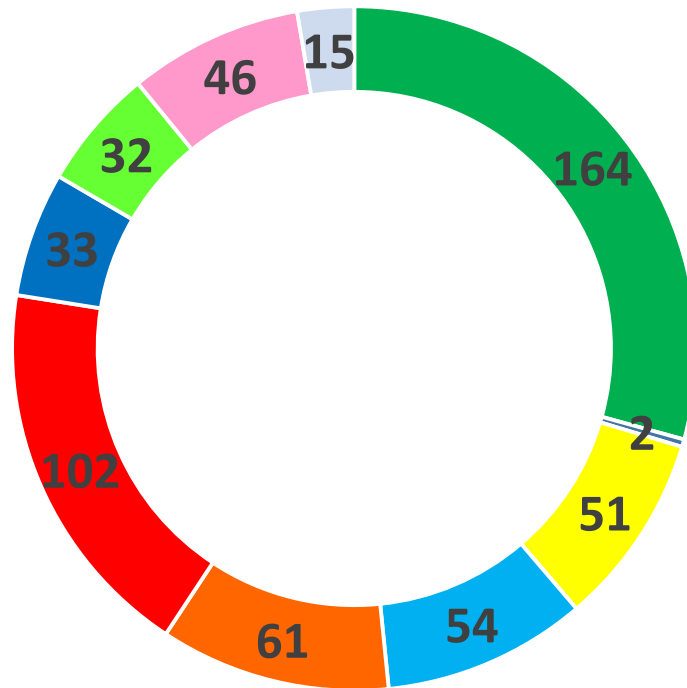


Obiettivi specifici della ripartizione modale



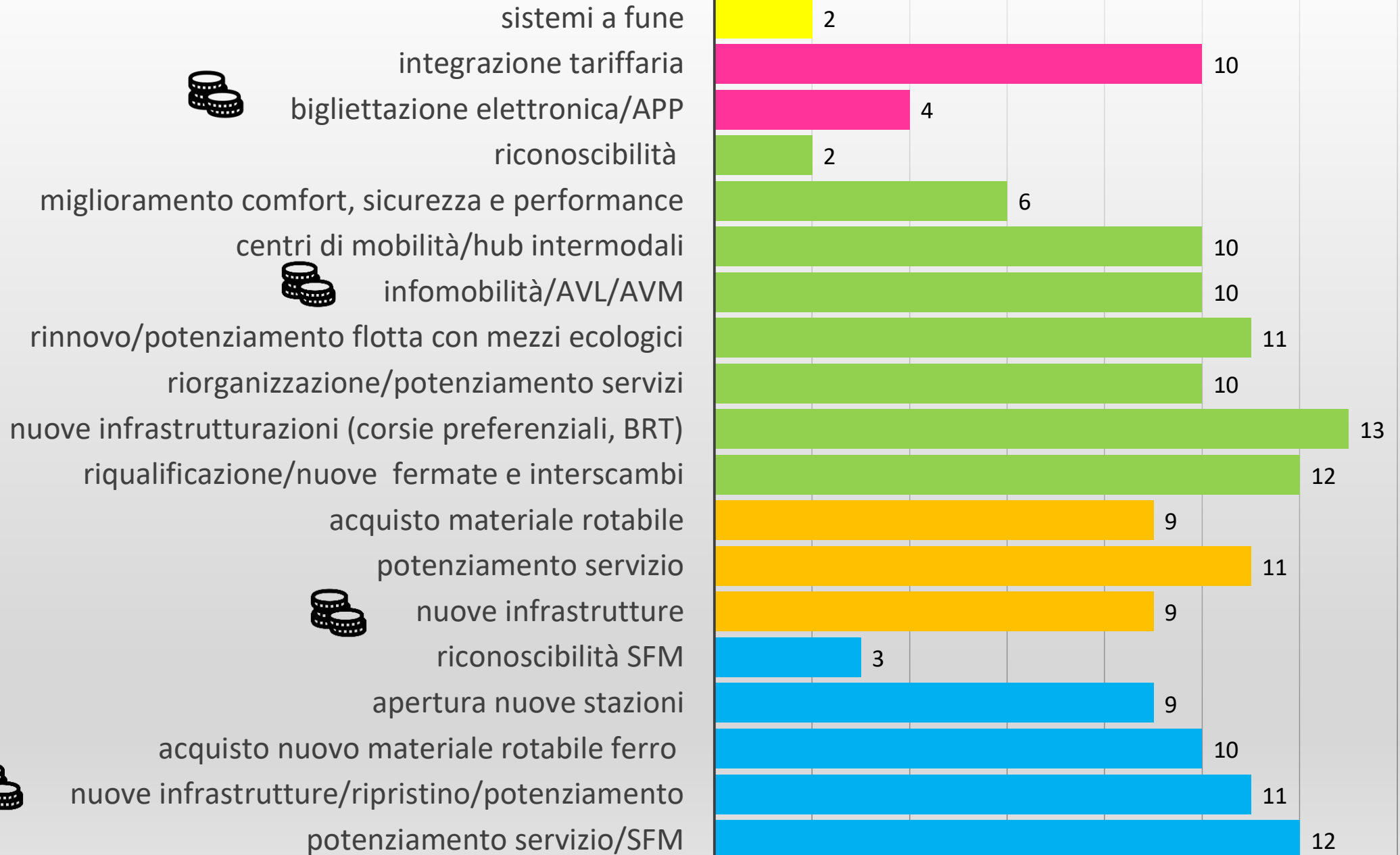
Obiettivi delle principali strategie adottate

Principali strategie adottate



- trasporto pubblico ed integrazione tariffaria
- sistemi a fune
- mobilità ciclistica
- mobilità pedonale
- sicurezza stradale
- mobilità privata e sosta
- incentivi, promozione, sensibilizzazione
- mobilità innovativa
- logistica
- urbanistica e spazio pubblico

Strategie – trasporto pubblico



Strategie – mobilità attiva



wayfinding

3

accessibilità universale

11

PEBA

3



piani della mobilità scolastica

3

riqualificazione dei percorsi pedonali

9

aumento aree pedonali/pedonalizzazioni/percorsi/ZTPP

10

miglioramento accessibilità fermate/ stazioni/mezzi del TP

9



attivazione pedibus e bicibus

5

politiche per la promozione Bici al seguito/uso bici

3



bike sharing

11



servizi/dotazioni per la ciclabilità

12



velostazioni, aree di sosta

11



biciplan comune capoluogo

9

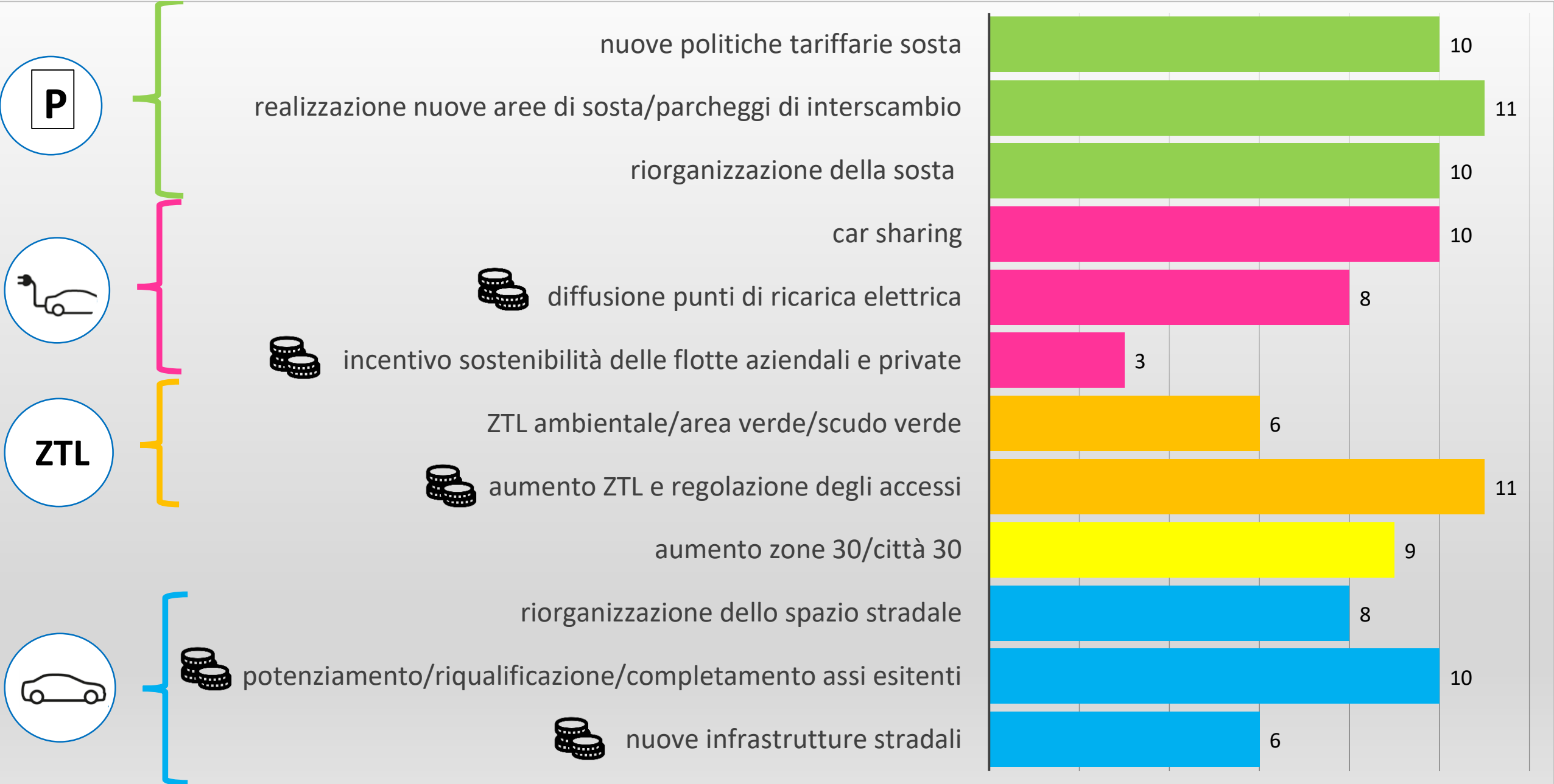


biciplan metropolitano

5



Strategie – mobilità privata e sosta



Strategie – sicurezza stradale

riorganizzazione della circolazione/nuova classifica funzionale



campagne di sensibilizzazione all'educazione stradale



miglioramento percorsi casa-scuola, casa - lavoro



aree scolastiche



interventi di traffic calming/segnaletica

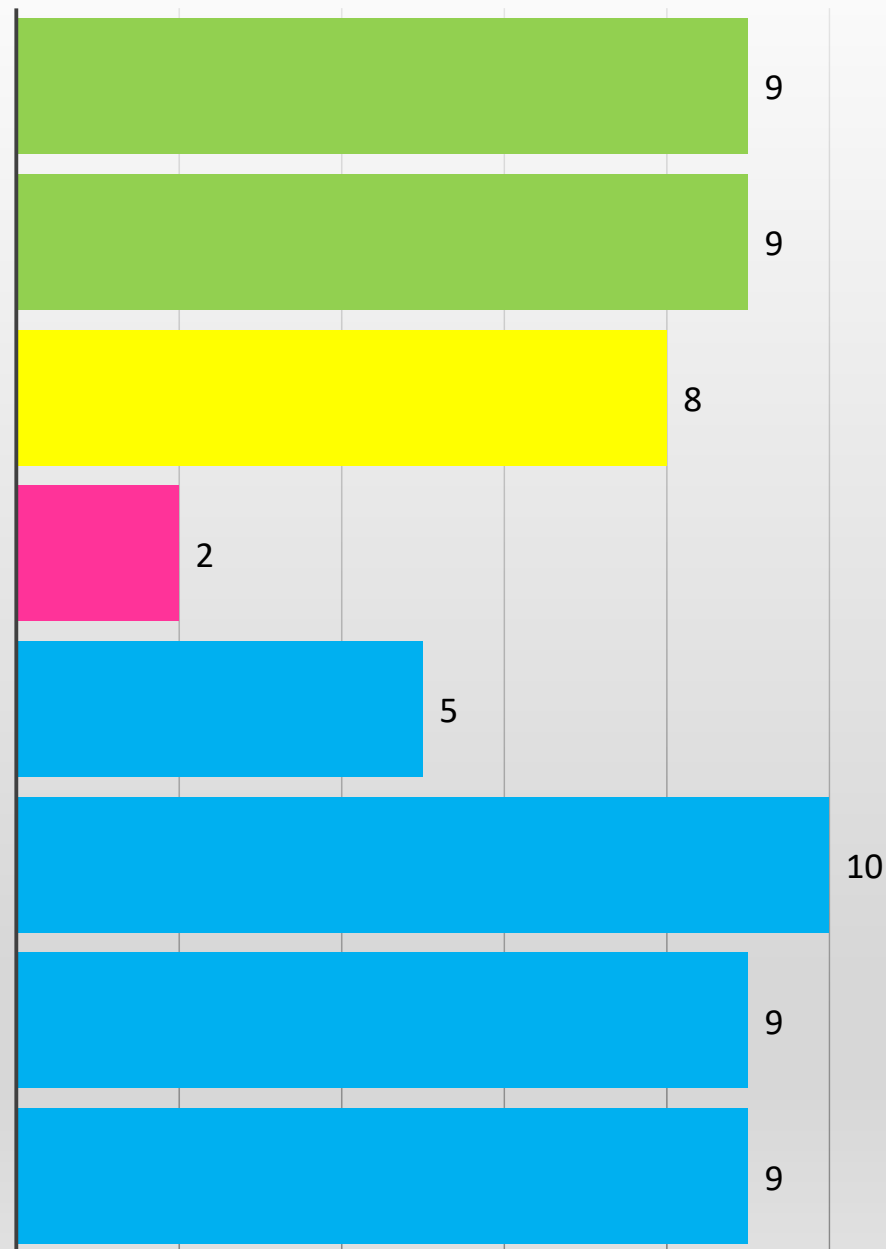
incremento sicurezza per utenza vulnerabile e attiva



enforcing controlli



risoluzione dei punti neri/manutenzione



Strategie – mobilità innovativa

forme di sharing mobility (scooter sharing, taxi sharing, car pooling)



politiche di mobility management

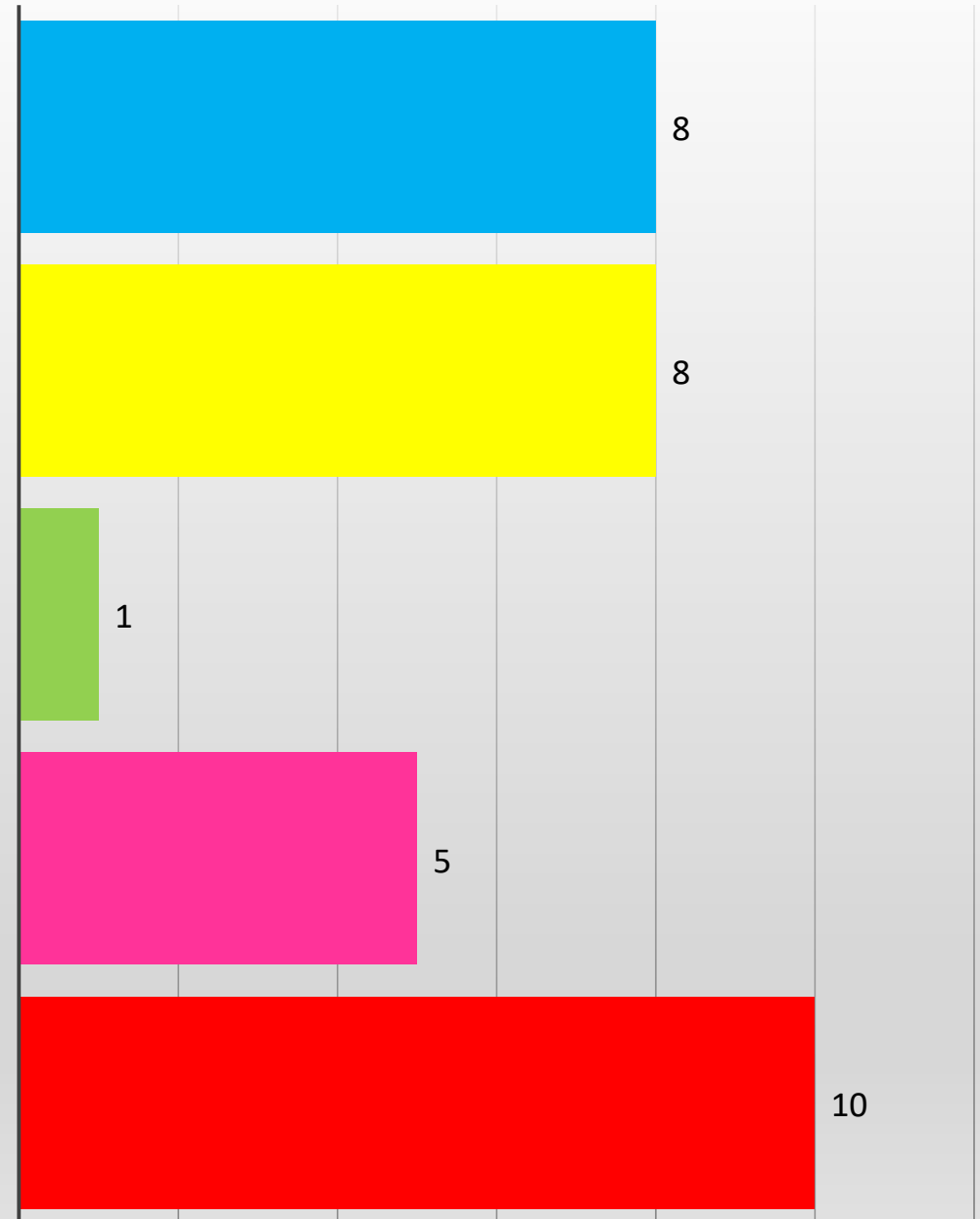


infomobilità e smart road/ITS (flussi, incidentalità, semafori, telecontrollo, ecc)



sviluppo MaaS

micromobilità



Strategie – incentivi e informazione/sensibilizzazione



nuovi stili di vita/promozione, informazione e sensibilizzazione

11



incentivi acquisto veicoli meno inquinanti

6



incentivi acquisto veicoli elettrici

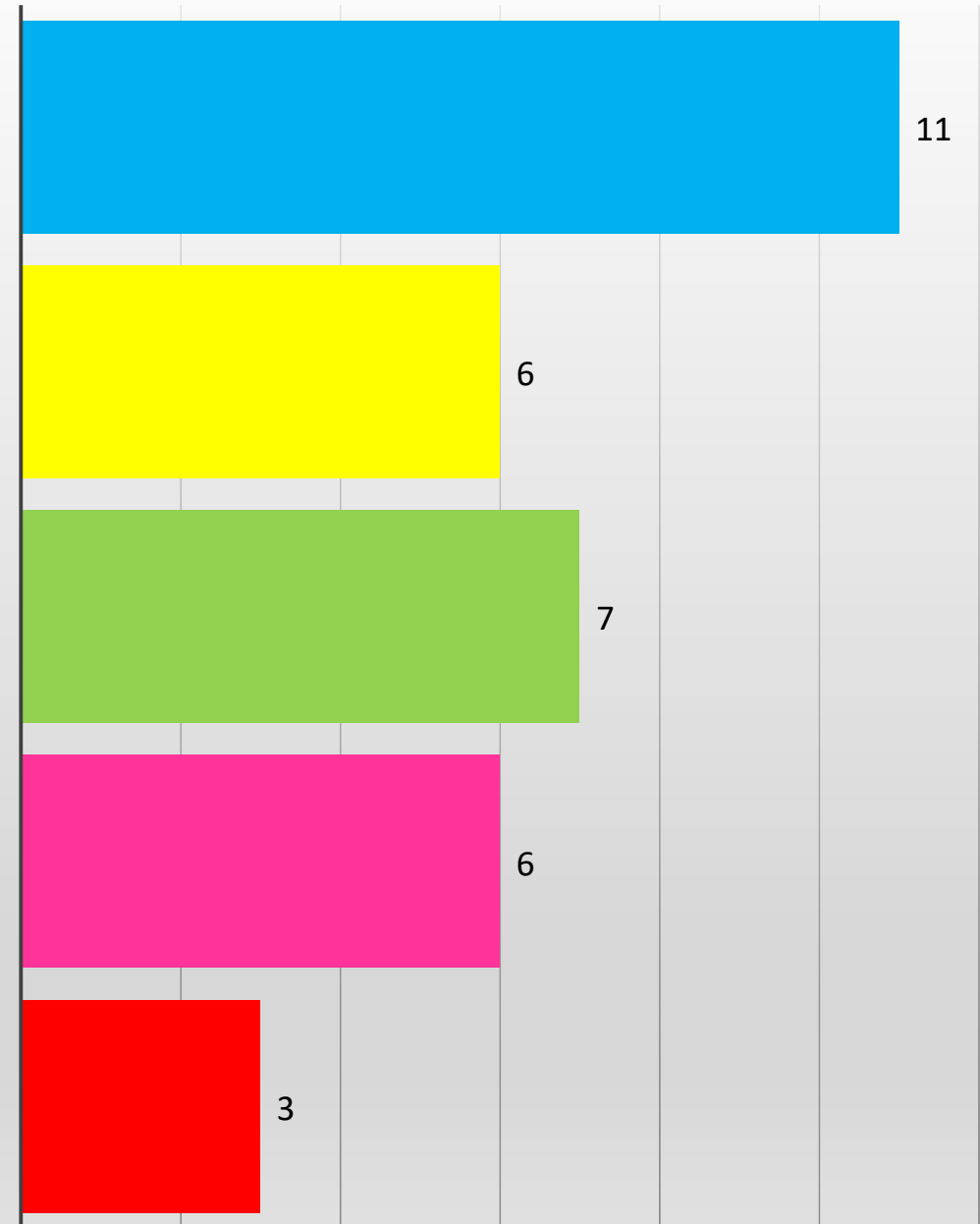
7

bonus mobilità/agevolazioni tariffarie

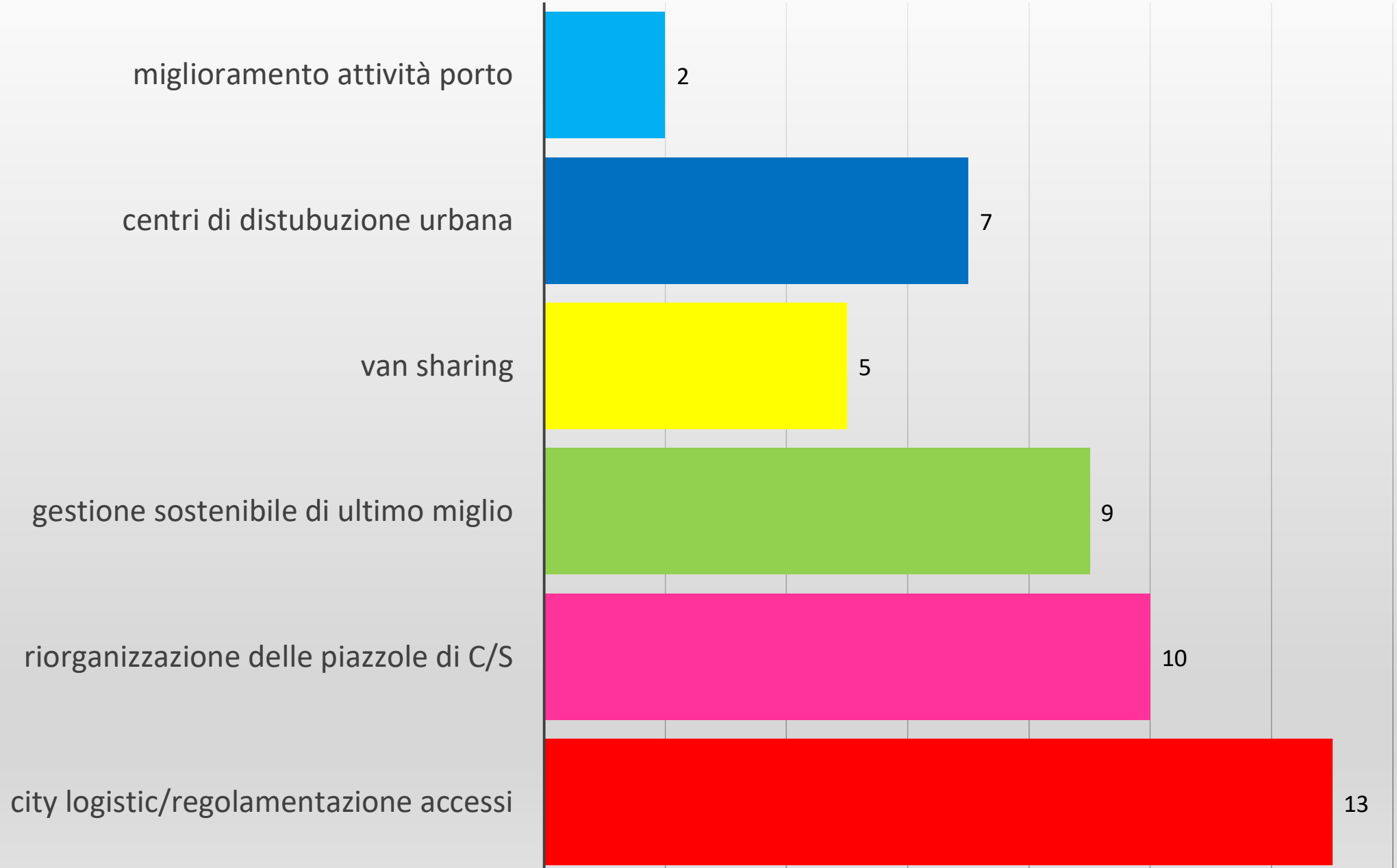
6

road pricing

3



Strategie – logistica



Strategie – pianificazione integrata

riqualificazione dello spazio pubblico

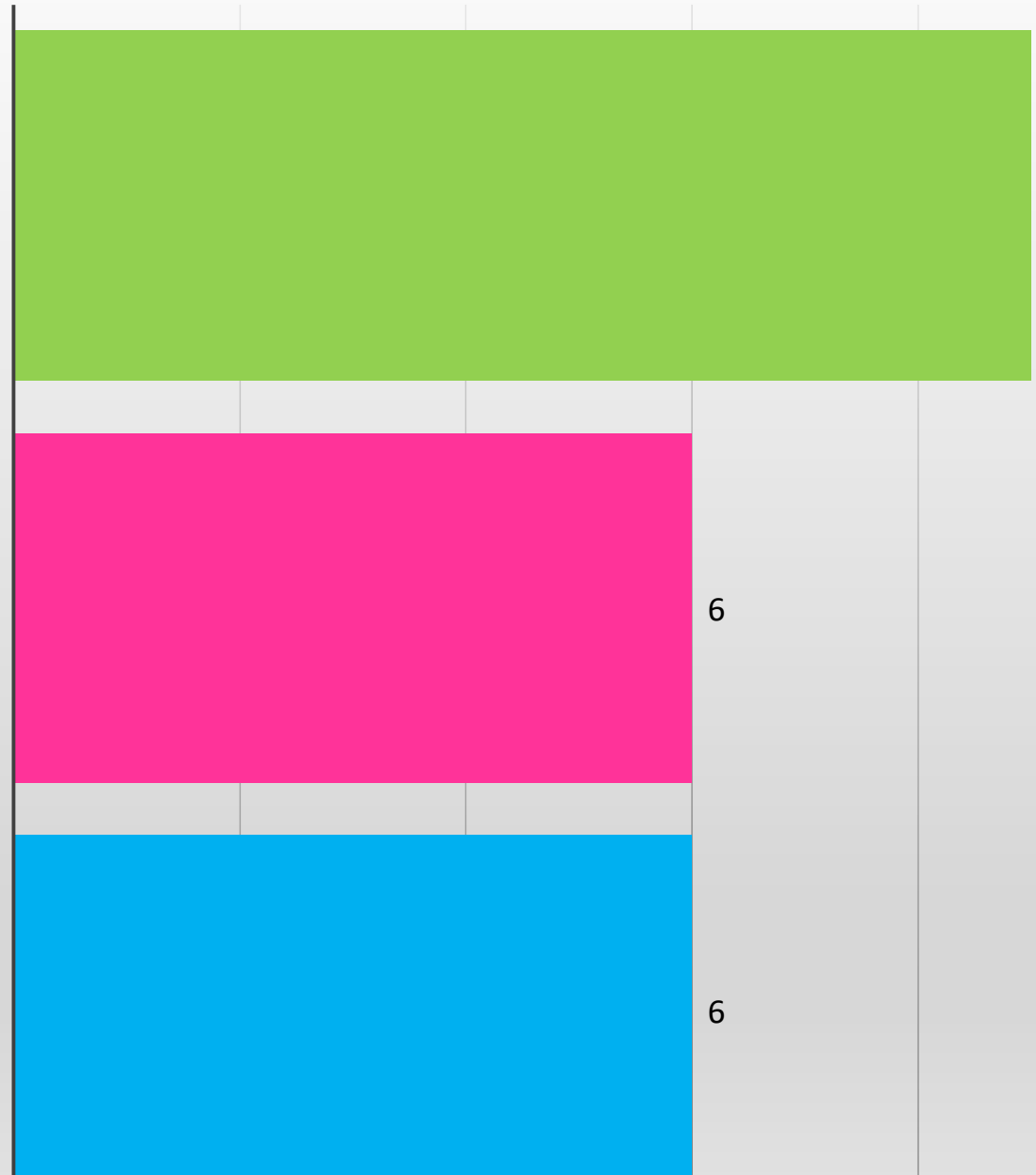
9

coordinamento tra sviluppo poli attrattori e rete del trasporto pubblico

6

coordinamento tra sviluppo urbanistico e rete del trasporto pubblico

6

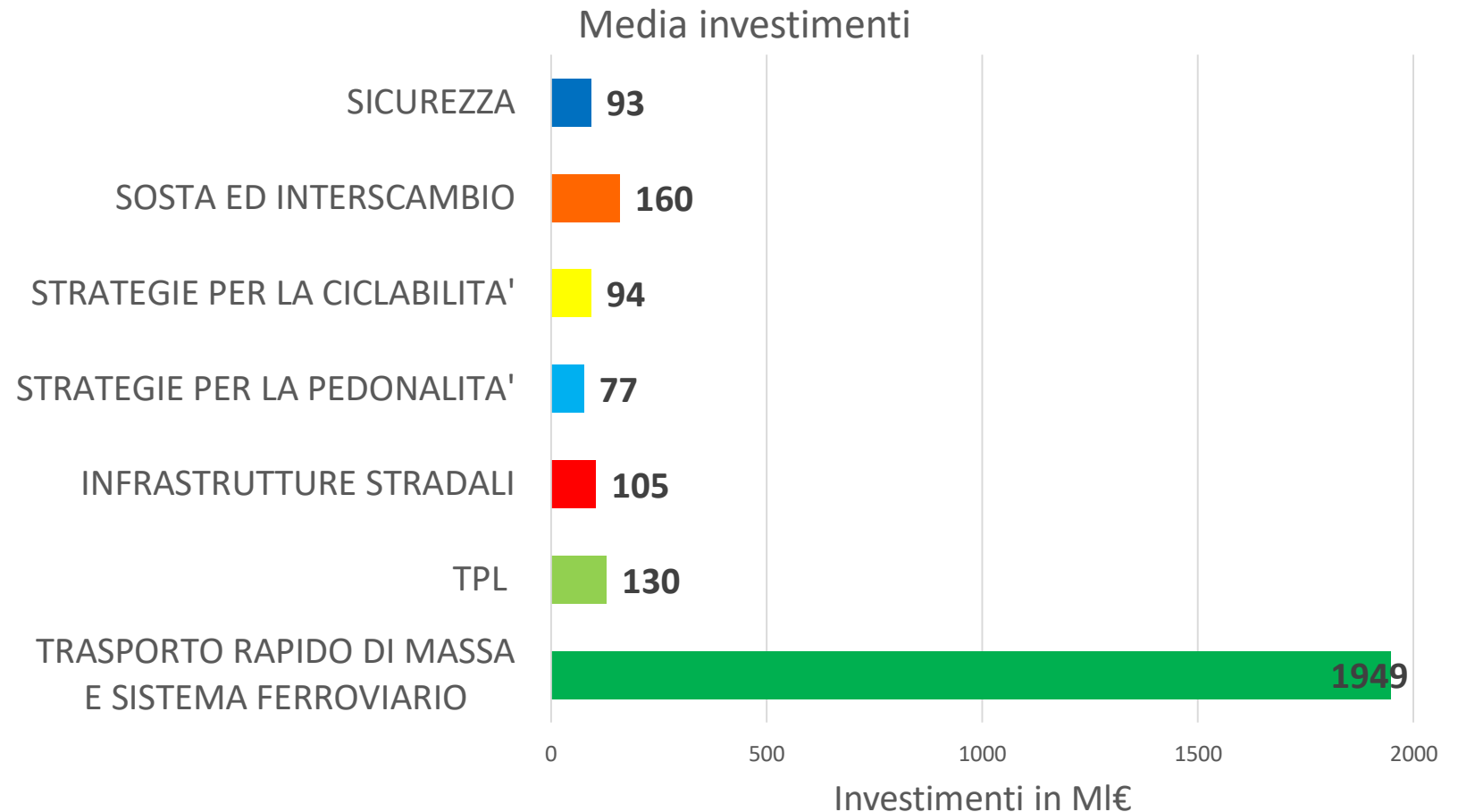


I PUMS prevedono la sostenibilità economica del piano e devono quindi essere stimati i costi

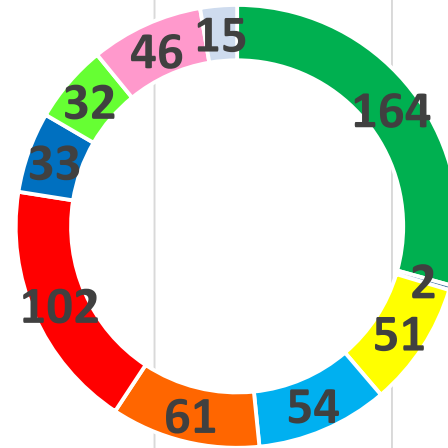
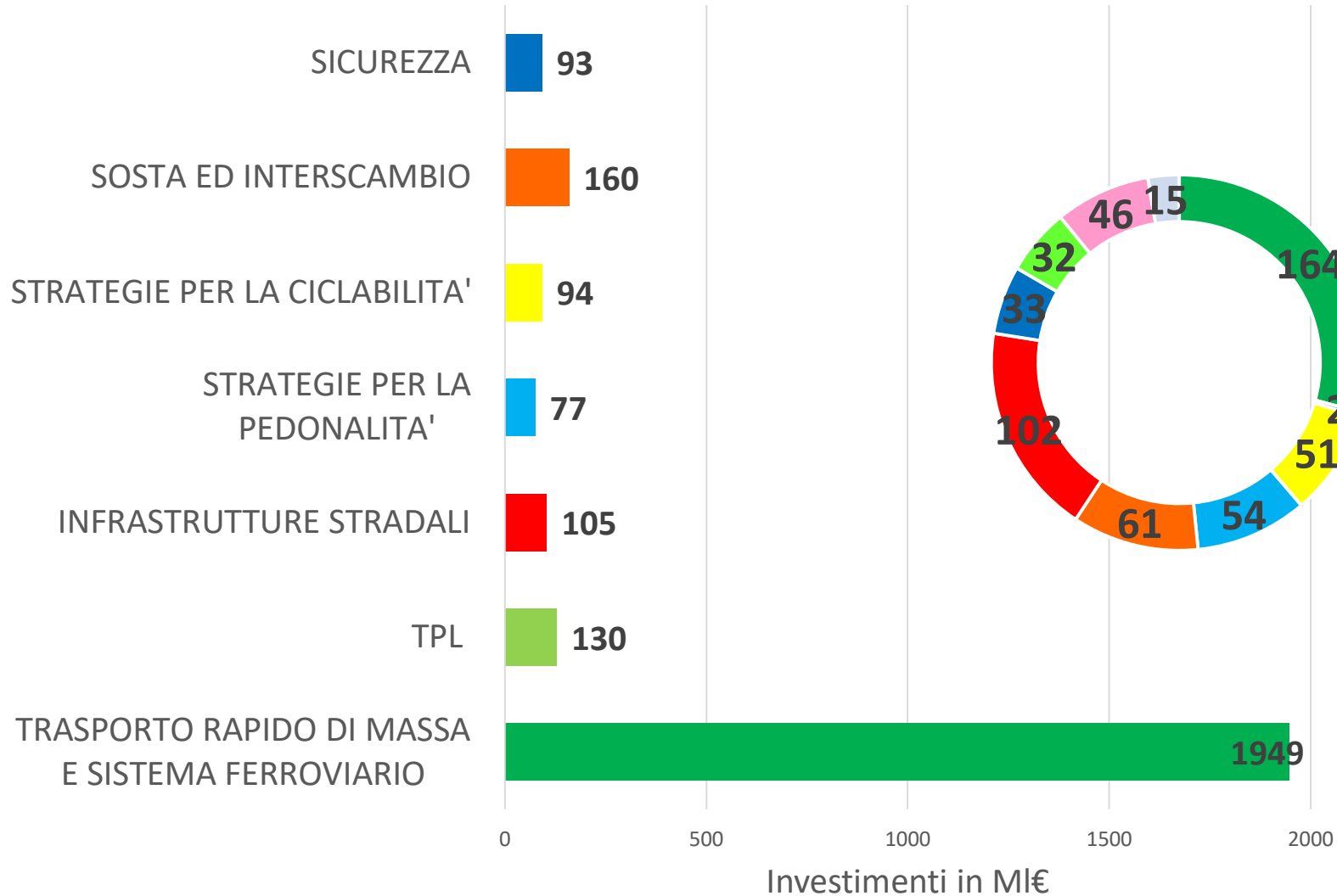
- ✓ Piani che indicano le spese ma non le fonti di finanziamento
- ✓ Piani che non indicano i costi ma solo le fonti di finanziamento
- ✓ Piani che non indicano né costi, né fonti di finanziamento

Costi

N.B. I costi si riferiscono ai soli interventi infrastrutturali – NO costi di gestione – e sono parametrizzati sulla popolazione



Costi -strategie



- trasporto pubblico ed integrazione tariffaria
- sistemi a fune
- mobilità ciclistica
- mobilità pedonale
- sicurezza stradale
- mobilità privata e sosta
- incentivi, promozione, sensibilizzazione
- mobilità innovativa
- logistica
- urbanistica e spazio pubblico

Opportunità di finanziamento



- Finanziamenti EU diretti (Horizon, Interreg, Life...)
- Finanziamenti EU indiretti (Fondo FSC, Fondi FESR)
- Programma Operativo nazionale Aree Metropolitane 2014-2020 (PON-Metro)
- Patti territoriali (Patti per il Mezzogiorno + Patti per Lombardia, Milano, Lazio, Firenze, Genova, Venezia, Bologna)



- DPCM (24 aprile 2019, n. 1360) che adotta il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile
- Fondo per il rinnovamento del parco mezzi del trasporto pubblico locale e regionale (tramite Regioni)
- Fondo per il finanziamento degli investimenti e dello sviluppo infrastrutturale del paese (istituito da Legge di stabilità/bilancio 2016 e rifinanziato negli anni successivi) - Spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa
- Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate (D.L.50/2016, Art.202)



Opportunità di finanziamento



- Fondo progettazione enti locali (L. 205/2017, Art.1, c. 1079) - redazione dei progetti di fattibilità e dei progetti definitivi degli enti locali, per opere destinate alla messa in sicurezza degli edifici e strutture pubbliche
- Fondo del Piano Nazionale della sicurezza stradale (PNSS)
- Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (L. 221/2015, art.5, c.1) - finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile
- Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS) (D.D. n. 417/2018) - finanziamento di progetti di mobilità sostenibile nei Comuni con popolazione non inferiore a 50.000 abitanti
- Piano Nazionale per la Ricarica dei veicoli elettrici (PNIRE) (D.D. n. 503/2015) - realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica
- "Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria [...]" Il cd. *decreto clima*

Evidenze

- ✓ **La mobilità è per definizione metropolitana perché è indifferente ai confini comunali. Nonostante le difficoltà in cui versano, le Città Metropolitane stanno dimostrando capacità di risposta: seppure in modo differenziato fra nord e sud, ben 9 città sono partite e 4 lo hanno già adottato e 3 prevedono forte integrazione tra PSM e PUMS.**
- ✓ **Sotto il profilo finanziario, la strategia più sfidante è la realizzazione delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa, che comportano grandi investimenti e temporanei disagi.**
- ✓ **Tutti i PUMS puntano alla tariffazione integrata, che richiede una visione della mobilità come servizio e non si può limitare a mera trattazione commerciale, diversa da Regione a Regione.**
- ✓ **Quasi ovunque sono presenti interventi di ZTL ambientali e limitazione degli accessi, road pricing e politiche tariffarie, realizzazione di infrastrutture importanti, riorganizzazione della sosta che hanno forte impatto sul consenso (i referendum falliti).**
- ✓ **Nella ripartizione modale crescono sensibilmente TPL e mobilità ciclopedonale, segnale della completa affermazione della cultura della sostenibilità.**
- ✓ **L'infrastrutturazione stradale riveste per la prima volta un ruolo minore rispetto al trasporto pubblico. Si punta alla riqualificazione degli assi esistenti per migliorarne la funzionalità, la sicurezza e riequilibrarne gli spazi per le diverse modalità di trasporto.**

Questioni aperte

- ✓ I contenuti dei PUMS attuali e in corso di redazione sono adeguati alle sfide enormi che comporta lo sviluppo sostenibile?
- ✓ Le risorse finanziarie per sostenere questi percorsi di cambiamento (in particolare le innovazioni infrastrutturali) devono essere CERTE e COSTANTI
- ✓ La certezza delle risorse deve accompagnare alla certezza del diritto e, possibilmente, alla semplicità delle procedure
- ✓ I Comuni e le Città Metropolitane devono poter contare su un patrimonio di competenze tecniche e di pianificazione adeguate al dialogo paritario con portatori d'interesse e player privati