

# Linee guida sui PUMS e contesto nazionale

*Forum per la mobilità sostenibile - 21 novembre 2017*



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il  
trasporto pubblico locale*



Il tema della mobilità sostenibile, emerso alla fine degli anni Ottanta, ha acquistato ultimamente una grande centralità in ambito urbano perché l'attuale configurazione del sistema dei trasporti incide negativamente sulla qualità della vita nelle aree urbane per gli impatti sull'ambiente, sulla salute umana e sull'economia.

Mentre in Europa la Commissione proponeva già nel 2014 Linee guida per i PUMS (piani urbani di mobilità sostenibile), in Italia esisteva ancora solo il Piano urbano della mobilità (**PUM**) un piano strutturale di medio-lungo periodo (dieci anni), per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti, istituito **senza obbligatorietà**, dalla Legge n. 340/2000.

Il PUMS europeo si differenzia dal PUM italiano per una serie di elementi tra i quali la **partecipazione** che prevede il coinvolgimento tanto degli stakeholder quanto dei cittadini e per **l'attuazione delle previsioni**, che nel caso dei PUMS è traghettata attraverso i piani attuativi.

# *Obiettivi del Decreto 397/2017*

---



- promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile
- adottare procedure uniformi per la redazione ed approvazione dei PUMS
- individuare delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS e per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

## *Decreto*

Premesse e 6 articoli per favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di PUMS

## *Allegato 1*

Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile

## *Allegato 2*

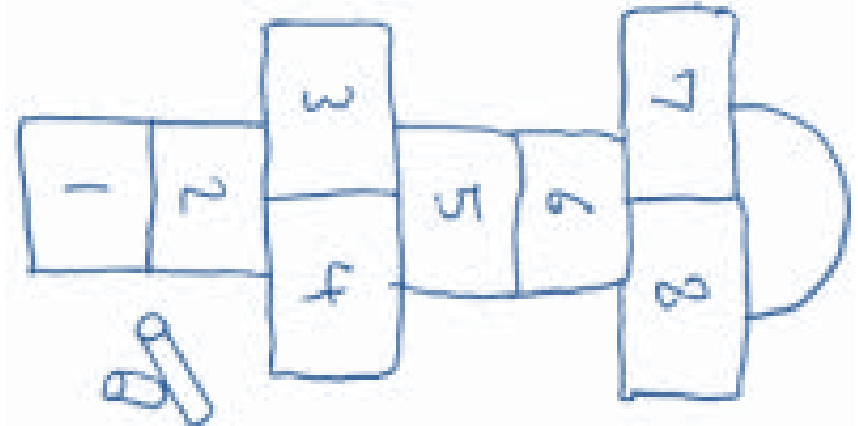
Le strategie di riferimento, gli obiettivi macro e specifici e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS

# Allegato 1- passi procedurali

---

## INDICAZIONI PER LA REDAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PUMS

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo
- c) Avvio del percorso partecipato
- d) Definizione degli obiettivi
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano
- f) Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione
- h) Monitoraggio



# Allegato 2: gli obiettivi minimi

## **EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ**

- A1. Miglioramento del TPL
- A2. Riequilibrio modale della mobilità
- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
- A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

## **SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE**

- B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

## **SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA**

- D1. Miglioramento della inclusione sociale
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3. Aumento del tasso di occupazione
- D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

## **SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE**

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

# *Il monitoraggio e gli indicatori*

---

Per valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi, l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano si costruisce **un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione**.

Il monitoraggio si potrà sviluppare nelle seguenti fasi:

- raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex post, da monitorare con cadenza biennale;
- confronto indicatori ex ante ed ex post per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti dal piano;
- eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi);
- eventuale revisione dei target da conseguire.



Il monitoraggio periodico deve produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati.

## *I PUMS e le città metropolitane*

---



Per le città metropolitane, al fine di stimolare l'adozione dei PUMS, è adottata una leva finanziaria, in coerenza con quanto definito nell'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017



Le città metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il decreto, alla definizione dei PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi Ferroviari Metropolitani, metro e tram.



- Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida del decreto, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore.
- Sono fatti salvi i PUMS già adottati alla data di entrata in vigore del decreto che, se necessario, sono aggiornati entro lo stesso termine.

## **Decreti del Ministero dei trasporti**

**n.190 del 9 maggio 2014 – gruppo che ha operato nell'ambito dell'Accordo per la qualità dell'aria del Bacino Padano**

**n.194 del 27 maggio 2016 – nuovo gruppo finalizzato all'estensione delle linee guida all'intero territorio nazionale**



# La sostenibilità per i gruppi di lavoro

## Sostenibilità ambientale

- ✓ riduzione inquinamento, emissioni di gas serra
- ✓ riduzione dei costi della mobilità

## Partecipazione

Mettere al centro del PUMS le persone vuole dire realizzare la «partecipazione», che non va confusa con la consultazione pubblica, è una procedura più complessa.

«Tutte le rappresentanze istituzionali (strutture interne all'amministrazione e forze politiche), le agenzie della mobilità, le aziende di trasporto, la camera di commercio, gli ordini professionali, le categorie disagiate, le associazioni della società civile, le organizzazioni economiche i sindacati, sono riconosciuti quali portatori di interessi per quanto concerne le scelte di pianificazione urbana.»



Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, contribuisce alla definizione degli obiettivi del Piano, aiuta a costruzione lo scenario di piano ed è presente anche nella fase del monitoraggio.

# La sostenibilità per i gruppi di lavoro (2)

## Mobilità sostenibile



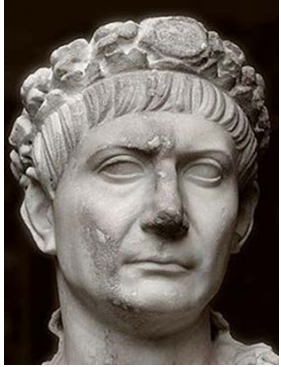
La mobilità torna al centro come mezzo per permettere ai cittadini ed alle imprese di **accedere** ai beni e servizi e opportunità che offre la città.

«Promuovere la mobilità sostenibile, quindi, significa **orientare la mobilità** dei residenti e dei *city user* in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all'interno delle aree urbane e periurbane.»

## Sostenibilità Economica

«Lo scenario di Piano dovrà prevedere un cronoprogramma degli interventi da attuare **a breve termine** e **a lungo termine**, una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie, evidenziando le risorse disponibili nel bilancio comunale. All'interno dello scenario di Piano dovrà risultare altresì l'elenco degli interventi prioritari, indicando gli eventuali lotti funzionali.»

# Caratteristiche base del PUMS



Il PUMS è strumento **ambizioso** perché è uno strumento di pianificazione **strategica** (10 anni) che sviluppa una **visione** di sistema della mobilità urbana e perirubana per migliorare l'accessibilità, realizzare un sistema di mobilità sostenibile, creare le infrastrutture e sviluppare i servizi.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è strumento **sovraordinato** da un punto di vista gerarchico strategico-temporale agli altri strumenti di pianificazione urbanistica e ambientale e perché prende in considerazione soprattutto le esigenze della "città funzionale" e del suo entroterra, anziché quelle di una regione amministrativa intesa come entità municipale, andando oltre il confine.

Il PUMS è uno strumento **dinamico**, sempre vivo, è un **piano–processo** che non si limita a fornire un elenco di interventi ma definisce obiettivi misurabili, tipologie di azioni e propone una programmazione. Sulla base degli obiettivi prefissati, si attiva poi un processo di monitoraggio biennale e di valutazione regolare dei risultati e, quindi, di revisione in corso d'opera delle misure adottate.

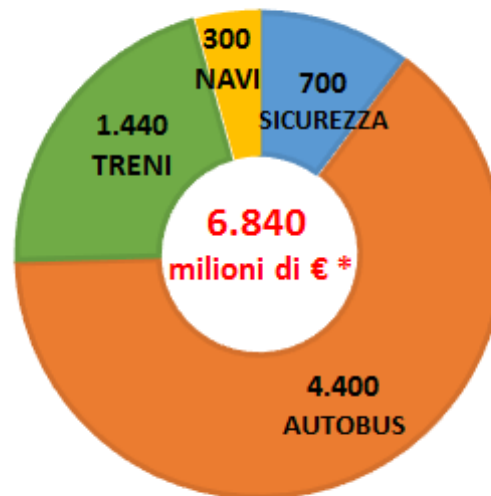
# Il processo di riforma del TPL in ITALIA

## I PILASTRI DELLA RIFORMA: NUOVE REGOLE E NUOVE RISORSE

Con DL 50/2017 è stata data certezza per il futuro al **Fondo** per il finanziamento del TPL (sganciandolo dall'andamento dell'accisa sui carburanti), con una **dotazione di circa 5 miliardi** di euro.

La legge di bilancio 2017 ha previsto per i mezzi adibiti al trasporto pubblico la transizione verso modalità alternative di alimentazione

### LE RISORSE DISPONIBILI PER SICUREZZA E MEZZI



\* Solo finanziamenti statali

Con il cofinanziamento regionale si supereranno per nuovi autobus, treni e navi:

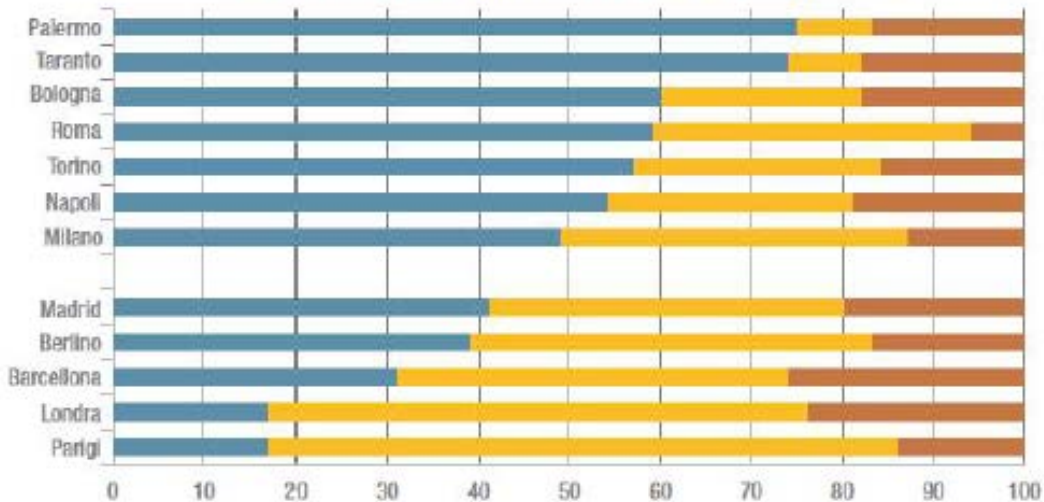
**10 miliardi di €**



## Servizi tradizionali e servizi innovativi devono convivere ed integrarsi

Modalità di spostamento per andare al lavoro in alcune città italiane ed europee sopra i 200.000 abitanti (%)

● Trasporto privato ● Trasporto pubblico ● Piedi o bicicletta



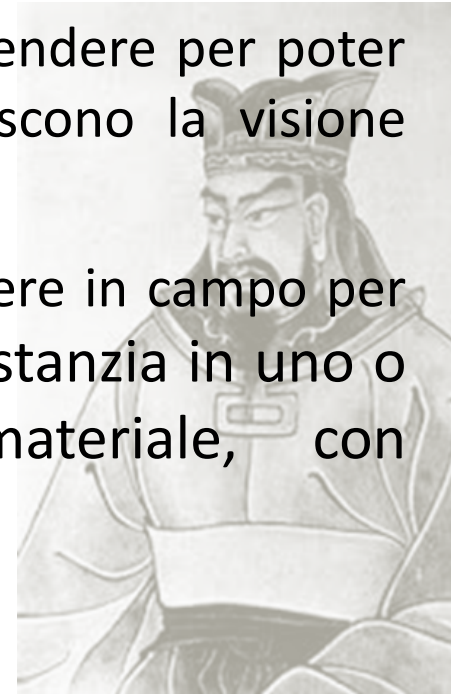
Fonte: elaborazione su dati EUROSTAT e ISTAT 2017

Il trasporto Pubblico locale è centrale nelle Linee Guida, ma sono importanti anche i servizi di mobilità condivisa, il cui sviluppo è indicato come una delle sette strategie chiave per un PUMS.

# La visione strategica

Una strategia è costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi. Più strategie costituiscono la visione strategica del PUMS.

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia, si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.



- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
- Rinnovo del parco
- Razionalizzazione della logistica urbana
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità

## 7 STRATEGIE



# Il recepimento della DAFI

Il recepimento della DAFI in ITALIA , il D. Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016, relativo all'attuazione della direttiva 2014/94/UE *“per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l’impatto ambientale nel settore dei trasporti”*, stabilisce che «con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile».

## *Art 17 – comma 2 D.Lgs 2016/257*

### OBIETTIVO INTESA

assicurare la realizzazione di posizioni unitarie in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne della città, misure di incentivazione e l’armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica e di rifornimento a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica ed altri combustibili alternativi

## *Art 19 – comma 2 D.Lgs 2016/257*

### OBIETTIVO INTESA

la regolamentazione omogenea all’accesso alle aree a traffico limitato di veicoli alimentati a combustibili alternativi e per la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale

# *Il tavolo tecnico sui PUMS*

---

Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, è istituito un tavolo tecnico istituzionale presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con il compito di monitorarne lo stato di attuazione ed al fine di proporre eventuali modifiche.

Sarà probabilmente formato rappresentanti di tutte le Amministrazioni Competenti:

- Ministero Infrastrutture e trasporti
- Ministero dell'Ambiente del territorio e del mare
- Ministero dello sviluppo economico
- Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
- ANCI
- Regioni
- Osservatorio nazionale per le politiche del TPL



Continuare ad intervenire per incentivare il TPL e la mobilità condivisa

Promuovere un maggiore (e migliore) utilizzo delle reti telematiche e dei sistemi intelligenti di trasporto

Agire anche su terreni diversi dalla mobilità e promuovere maggiormente una sostenibilità culturale e organizzativa

- rimettere le relazioni al centro
- ricreare spirito comunitario capace di generare nuovo valore (sociale ed economico)



# GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Carla Messina

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli  
Affari Generali ed il Personale

Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto  
ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale