

Mobilità sostenibile

Proposte integrative

1. Si deve porre attenzione al lato dell'offerta di mobilità sostenibile, cioè alle azioni realizzate dalle amministrazioni locali (Comuni, Province e Regioni) in tale direzione.
2. È opportuno inserire dati relativi a numero di veicoli per abitante nelle aree metropolitane, confrontandoli con dati analoghi di aree metropolitane europee, per mettere in evidenza il tema del pendolarismo e della necessità di adottare un pianificazione di area vasta.
3. Le soluzioni proposte non possono andare solo nella direzione degli investimenti infrastrutturali (metropolitane, ferrovie, ...) e della tecnologia (auto elettriche vs auto) ma devono tener conto di cambiamenti urbanistici e di uso delle città (corsie preferenziali, pedonalizzazioni, ZTL, ...).
4. Particolare attenzione va dedicata al tema posto dalle aree metropolitane dove si concentra maggiormente la domanda di mobilità sostenibile e dove è necessario imprimere maggiore accelerazione al processo di pianificazione (PUM, PUT e PSSU) previsti dalla normativa e, spesso, non definiti e adottati dai Comuni.
5. La carenza e il non aggiornamento degli strumenti di piano comporta una serie di azioni non coordinate e frammentate. Si creano vuoti di normativa dove la regolamentazione del traffico avviene su base emergenziale e non in modo pianificato (es. sosta tariffata, car sharing, ...).
6. È evidente che si rende necessario, in termini di *green mobility*, una spinta a una maggiore integrazione tra urbanistica e mobilità, incidendo anche sulla competenza degli amministratori.
7. Il tema energia/mobilità va messo in evidenza considerando anche le azioni sviluppate da Comuni e Province nell'ambito del Patto dei Sindaci: molti Comuni hanno predisposto i SEAP e, tra le azioni, sono previsti interventi sulla mobilità anche nella direzione di elaborare i SUMP, come richiesto dalla UE.
8. È necessario un diretto confronto con il Governo, in particolare con il Ministero della coesione territoriale affinché i Comuni che investono in efficienza energetica e mobilità sostenibile abbiano accesso a finanziamenti che non siano sottoposti al patto di stabilità (vedi fondi FAS). Questo anche in vista del periodo di programmazione dei fondi strutturali 2014-2020.
9. Per quanto attiene alla mobilità ciclistica occorre tener conto del vincolo posto dalla circolare INAIL che pone serie limitazioni all'uso della bici come mezzo di trasporto da/per il lavoro.
10. Incremento dell'utilizzo degli ITS: è opportuno un riferimento a quanto è previsto dall'Agenda Digitale, in fase di predisposizione da parte del Governo con il MISE e con il Ministero della ricerca scientifica. Questo soprattutto alla luce della necessità di promuovere il telelavoro, la diffusione degli hot spot,

Proposta integrativa generale

È opportuno considerare la funzione di sostegno alla Green Economy svolta dal GPP, anche in termini di efficienza energetica e di razionalizzazione della spesa pubblica. Nel quadro delle azioni intraprese dal Governo con la Spending Review può essere utile avviare un confronto con CONSIP al fine di definire ambiti operativi attraverso il mercato elettronico della PA per favorire una maggiore quota di acquisti con criteri green da parte della PA, soprattutto nei settori dell'energia e della mobilità.