



**Gruppo di lavoro 7**  
***“Mobilità sostenibile e città intelligenti”***

**WORKSHOP**

**“Mobilità sostenibile, green economy e città intelligenti: una  
Roadmap per l’Italia”**

**18 settembre 2015**

***I nuovi Piani urbani della mobilità sostenibile – PUMS***



## **Considerazioni per l'elaborazione e l'attuazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) per uno sviluppo della green economy**

La pianificazione del sistema della mobilità nelle città rappresenta la base su cui avviare le politiche di mobilità urbana sostenibile nel più ampio processo di una pianificazione del territorio in linea con gli obiettivi di una strategia di sviluppo sostenibile. Una strategia di medio-lungo periodo che trova il suo naturale alveo nell'ambito dei PUMS così come definiti e in coerenza con le Linee guida approvate dalla Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea (SUMP). Va da sé che l'adozione di un PUMS, partecipato e condiviso, funge da volano per lo sviluppo della **green economy**, perché determina di fatto le condizioni quadro per l'affermazione e la diffusione di infrastrutture, servizi e prodotti per la mobilità sostenibile intrinsecamente e per definizione green.

L'esperienza maturata dalle amministrazioni locali in oltre dieci anni dall'emanazione della legge istitutiva dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) e gli orientamenti comunitari per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) possono essere un valido punto di partenza per migliorare l'attuale processo di pianificazione della mobilità delle città italiane, al fine di superare le criticità esistenti e promuovere la diffusione dei PUMS, che costituiscono tuttora uno strumento di pianificazione volontario e non obbligatorio.

**Il PUMS** è un piano strategico con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo da concepire in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale già esistenti. Partendo dall'analisi dello stato di fatto, si devono individuare gli scenari di riferimento relativi agli orizzonti temporali di piano che si realizzerebbero in assenza di nuove azioni. Conseguentemente sulla base dell'analisi delle relative criticità ambientali, sociali ed economiche, si devono individuare ed elaborare, attraverso un processo partecipativo, gli obiettivi da perseguire e le possibili azioni necessarie al loro soddisfacimento all'interno di una visione strategica condivisa. Il campo di applicazione dei PUMS dovrebbe essere esteso oltre i confini amministrativi delle città, tenendo conto dei fenomeni di area vasta e delle nuove Città Metropolitane.

Il processo partecipativo comprende la definizione degli obiettivi da perseguire e l'individuazione delle possibili alternative di intervento ex-ante al fine di supportare la loro successiva valutazione tecnica attraverso una metodologia supportata da dati quantitativi il più possibile oggettivi. Le alternative di intervento potranno essere proposte anche dalla popolazione e dagli stakeholder, preferibilmente mediante schede progettuali che possano essere utilizzate nel processo di valutazione.

Al fine di garantire l'efficacia, la sostenibilità e la fattibilità del Piano, gli obiettivi dovranno riguardare non solo gli aspetti di mobilità ma anche le ricadute sull'ambiente e sul territorio e quelle sul sistema socio-economico locale (con particolare riferimento alle opportunità di lavoro).

E' auspicabile che vengano fissati target mirati per i comuni più grandi, per il raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti che veda la domanda di mobilità soddisfatta prevalentemente dal trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità, car sharing, bike sharing, car pooling, e solo per un terzo dai mezzi privati motorizzati.

Dovrà inoltre essere definito il piano di monitoraggio delle azioni e di valutazione dei risultati conseguiti attraverso un sistema di indicatori.

Sulla base delle esperienze consolidate a livello comunitario, è auspicabile infine che per le azioni previste nel PUMS siano indicate le risorse disponibili per la loro attuazione ed un cronoprogramma di massima e che si realizzi una valutazione della redditività economica degli investimenti previsti, includendo la variazione delle esternalità negative attese. (Enea e Mobilità nuova)

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) può essere considerata un valido strumento al fine di migliorare la qualità del piano nel suo processo di definizione. La VAS può essere eseguita al fine di rispettare gli obblighi normativi qualora ricorrano le condizioni per la sua obbligatorietà, ed essere considerata come una opportunità per migliorare il sistema di supporto alle decisioni. (Poliedra)



E' opportuno che un provvedimento normativo definisca l'obbligatorietà dell'adozione dei PUMS per le città oltre una determinata soglia di abitanti e preveda, al fine di promuoverne la diffusione, forme di premialità a favore dei Comuni quali ad esempio la possibilità di accedere a fondi pubblici soltanto in presenza di un PUMS approvato.

Come già evidenziato in premessa, una maggiore diffusione dell'adozione dei PUMS e dell'attuazione delle azioni in essi previste può contribuire ad aumentare l'apporto della mobilità sostenibile allo sviluppo della **green economy**, e ciò favorendo ad esempio una maggiore diffusione dei veicoli e carburanti a ridotto impatto ambientale, di servizi di infomobilità, che contribuiscono a razionalizzare gli spostamenti in ambito urbano, nonché di tecnologie che riducano la necessità di spostarsi laddove sia possibile soddisfare le proprie esigenze attraverso l'utilizzo di applicazioni informatiche.

Il PUMS può inoltre essere considerato come uno strumento che si integra all'interno di una pianificazione territoriale locale incentrata anch'essa sulla tutela dell'ambiente, che potrebbe produrre effetti particolarmente significativi per lo sviluppo della green economy in diversi settori oltre la mobilità, quali ad esempio l'efficienza energetica e le fonti energetiche rinnovabili, il trattamento dei rifiuti, la bioedilizia, la prevenzione del rischio idrogeologico.

*La Green economy introduce una valutazione nuova del benessere dei cittadini e dei paesi ed è pertanto auspicabile, assumendo gli input di organismi internazionali (OCSE, UNEP), rafforzare la capacità delle istituzioni, ai diversi livelli di governo centrale e locale, di sviluppare e utilizzare indicatori di benessere nel disegno e nella valutazione di politiche territoriali, anche attraverso lo sviluppo di modelli partecipativi di valutazione del benessere dei cittadini.*

*Tali modelli possono essere fatti propri dai PUMS che nella nuova visione della pianificazione sostenibile, possono costituire, attraverso il processo partecipativo, uno strumento che avvicina le politiche territoriali ai cittadini e alle imprese.*