



*Venerdì 27 aprile 2018 ore 9:00 - Sala Maria Luisa - Palazzo Ducale*

## ***Il PUMS come strumento per una mobilità sostenibile***

*Gabriele Bollini, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, Regione Emilia-Romagna*

**Il PUMS non è un nuovo tipo di Piano che si aggiunge agli altri, ma è un Piano che integra ed estende i piani esistenti verso la sostenibilità (ambientale, sociale, economica).**

**Un piano che agisce non tanto sulle infrastrutture ma sui comportamenti di mobilità, e quindi anche sugli stili di vita, avendo quale obiettivo il benessere socio-ambientale dell'intera comunità.**

**Il PUMS rappresenta indubbiamente un cambio di paradigma rispetto ai tradizionali strumenti della pianificazione dei trasporti.**

# Il PUMS rappresenta quindi un cambio di paradigma rispetto ai tradizionali strumenti della pianificazione dei trasporti

Pianificazione tradizionale dei trasporti	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	Documento di pianificazione coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	Relativo ad un'area funzionale (area vasta) basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	Pianificazione che coinvolge tutti cittadini e i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Valutazione e monitoraggio degli impatti limitati	Valutazione degli impatti e monitoraggio regolare nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Il PUMS è uno strumento di valenza strategica che nasce da una chiara visione europea.

La spinta dell'Europa sulle politiche per la mobilità sostenibile è forte e assume connotazioni rilevanti sia sul fronte dei trasporti delle persone e delle merci nello spazio europeo, con le sue implicazioni sugli obiettivi economici, ambientali e della sicurezza stradale, sia sul fronte più specifico della mobilità urbana, come dimostra la “creazione” dello strumento PUMS.

# I principi ispiratori del nuovo modello di mobilità

Soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione e delle merci legate ad un eccessivo sviluppo della mobilità privata motorizzata è il **primo obiettivo generale** al qual e deve tendere la pianificazione della mobilità sostenibile.

La dimensione di area vasta (o “**città effettiva**” così come definita da ESPON-UE), come dimostrano anche i dati sul pendolarismo, rappresenta una dimensione ideale per intervenire sulle dinamiche della mobilità territoriale in modo organico.

## In ambito urbano

- Mobilità sostenibile <--> riqualificazione urbana → accrescere la vivibilità e il potenziale di comunità dei quartieri della città
- Percezione di benessere e sicurezza dei cittadini <--> qualità dell'accessibilità alla città
- Accessibilità intelligente e sostenibile <--> pianificazione urbanistica → innesca meccanismi virtuosi

## A livello territoriale

La domanda di mobilità è crescente, il che significa non solo aumento degli spostamenti proporzionale al trend demografico ma anche aumento delle distanze da percorrere in virtù di una dispersione e atomizzazione dei luoghi di residenza e dei poli attrattori, che se esclusivamente fondata sul trasporto motorizzato privato determina inevitabilmente sul territorio un “deficit ambientale” ed una costante ed onerosa domanda di investimenti sull’infrastrutturazione viaria.

In particolare la presenza di un comparto produttivo importante come il Distretto Cartario, che sposta le merci prevalentemente su gomma, rende necessario promuovere azioni coordinate con le imprese e con gli Enti sovraordinati, mirate da un lato all'innovazione della filiera logistica e dall'altro alla realizzazione degli investimenti sulle infrastrutture che possano favorire l'intermodalità e comunque, per l'"ultimo miglio" all'interno del "Distretto", ridurre al minimo gli impatti ambientali e le interferenze con la viabilità locale.



# La mobilità nuova

- Il concetto di “mobilità nuova” si applica soprattutto alla mobilità quotidiana di tipo sistematico.
- La mobilità nuova punta a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini in modo razionale, ovvero sicuro, efficiente ed ecologico.
- Mobilità nuova significa quindi innanzitutto “multimodalità”.
- La mobilità nuova ha anche a che fare, di conseguenza, con un orientamento delle risorse economiche più favorevole allo sviluppo del trasporto pubblico, della mobilità lenta e dei servizi innovativi.
- Avviare un processo basato sui principi della mobilità nuova potrà portare, nel medio-lungo termine, anche ad un sostanziale abbassamento del tasso di motorizzazione.

# La promozione del cambiamento culturale dei cittadini

- L'innovazione verso un modello di mobilità nuova deve prevedere un'azione di governo della domanda di mobilità impostata dagli Enti Locali, da accompagnare con politiche che portino i cittadini a sentirsi protagonisti e comunque consapevoli.
- **Il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini e della società civile rappresentano un fattore cruciale per il successo delle politiche:** informare, formare, comunicare, coinvolgere nelle analisi e nelle scelte sono azioni di buona amministrazione richieste anche a livello istituzionale europeo.
- La promozione del cambio culturale dei cittadini va raggiunta con interventi "immateriali" che riguardano la sfera del mobility management, dell'informazione e del "marketing", ma dev'essere evidentemente accompagnata anche dallo sviluppo e dell'implementazione di servizi efficienti di trasporto.

# La mobilità integrata delle persone e delle merci

- In un'area vasta (o "città effettiva"), per convincere un numero crescente di cittadini a far ricorso a mezzi di trasporto sostenibili occorre pensare a come metterli nelle condizioni di considerare concorrenziale una "catena di mobilità" che utilizzi più mezzi e servizi, rispetto al consueto spostamento monomodale "porta a porta" che parte dalla posizione di vantaggio di portare l'utente dalla porta di casa al luogo di destinazione senza interscambi.

# La mobilità integrata delle persone e delle merci

- Il ragionamento sull'intermodalità delle merci si articola su livelli di scala molto variati.
- Da un punto di vista dell'impatto ambientale, lo spostamento delle merci del settore produttivo, ha sicuramente un peso rilevante e l'intero sistema deve sostenere i progetti che puntano all'innovazione della logistica sia sotto il profilo dell'organizzazione dei processi della filiera, sia puntando sui necessari interventi sulle infrastrutture.
- Scendendo al livello locale, per il sistema urbano della Piana di Lucca potrà essere approfondita l'idea di studiare un sistema innovativo di distribuzione delle merci sulla scorta delle esperienze di "city logistic" di altre città, che si occupi della consegna delle merci «nell'ultimo miglio», in modo da razionalizzare l'impiego delle risorse e ridurre il traffico di mezzi commerciali sulla viabilità urbana.

# La sinergia con il restante territorio provinciale e non solo

- L'ambito oggetto del PUMS rappresenta un sistema territoriale ben riconoscibile, che però, ai fini delle relazioni e degli spostamenti di persone e merci non rappresenta un sistema chiuso.
- Le politiche per la mobilità sostenibile dovranno tenere conto di questo, cercando di attivare tutte le sinergie utili alla creazione di un modello di mobilità integrata funzionale alle esigenze dei cittadini e delle imprese.
- Nel verificare la qualità dei servizi di trasporto pubblico, è auspicabile procedere con l'individuazione di eventuali "intoppi" che disincentivino l'utenza anche nei punti di origine e destinazione degli spostamenti esterni all'ambito del PUMS.

# Il miglioramento della qualità della vita e della qualità ambientale

- Il settore dei trasporti rappresenta notoriamente uno dei settori che maggiormente incidono nei consumi energetici legati ai combustibili fossili, nelle emissioni inquinanti in atmosfera e nelle emissioni acustiche.
- L'impatto sull'ambiente e le ricadute sulla società, in particolare in ambito urbano, sono significative in termini di qualità dell'aria, di costo sociale legato all'incidentalità, di vivibilità delle aree abitate.
- Azioni strategiche:
  - Il rinnovo del parco veicolare
  - Le politiche per la sicurezza stradale
  - La moderazione del traffico
  - La creazione di "low car(bon) communities" propone un nuovo approccio "car-free" alla pianificazione urbanistica.

# Un'ultima considerazione meritano gli interventi di mobility management

- Si ritiene vada operata una valutazione sistemica delle difficoltà che spesso, laddove tentati, si riscontrano, affinché gli Enti Locali si possano fare con maggior efficacia, promotori e facilitatori di azioni di mobility management sul territorio.
- I cosiddetti interventi “immateriali” di promozione e comunicazione della mobilità sostenibile acquisiscono un'importanza rilevante, tanto più in un territorio-Paese dove la mentalità dei cittadini e delle imprese appare oggi ancora fortemente ancorata all'uso del mezzo motorizzato privato.
- → **DECRETO 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”, art. 3** [richiamato in DECRETO 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257]

**In conclusione, il PUMS rappresenta indubbiamente un cambio di paradigma rispetto ai tradizionali strumenti della pianificazione dei trasporti.**

**Un piano che agisce non tanto sulle infrastrutture ma sui comportamenti di mobilità, e quindi anche sugli stili di vita, avendo quale obiettivo il benessere socio-ambientale dell'intera comunità.**

**«Più governance meno infrastrutture»**



**Il PUMS deve essere, soprattutto, lo strumento per fare in modo che la pianificazione abbia come punto di riferimento i cittadini, visti nelle loro molteplici vesti di viaggiatori, imprenditori, consumatori, clienti o in qualunque altro ruolo assumano.**

**L'importante è che le persone siano il riferimento costante per la lettura dei problemi e che siano sempre parte della soluzione: nel significato profondo di pianificare per le persone mettendole al centro e dando loro voce.**

***Grazie per la vostra attenzione***

