

Fonte:



Piani Urbani di Mobilità, cosa sono e come funzionano

Anna Donati

Con il Decreto 4 agosto 2017 (pubblicato sulla GU n.233 del 5 ottobre 2017) a firma del Ministro per le Infrastrutture e di Trasporti Graziano Delrio, i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) diventano un obbligo per tutte le città italiane. Infatti l'obiettivo è l'applicazione "omogenea e coordinata" di Linee Guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale. Inoltre per le città metropolitane diventa uno strumento necessario per accedere ai finanziamenti e per gli interventi per il trasporto rapido di massa, come Sistemi ferroviari Metropolitani, Metro e Tram.

Ricordiamo che i PUMS derivano dalle Linee Guida elaborate in sede europea nel 2014 le cui parole chiave sono la mobilità per i cittadini, la sostenibilità, la partecipazione e la condivisione, la qualità dello spazio pubblico, superando il concetto di traffico e fluidificazione a cui siamo stati abituati. Come strumento integra il Piano Urbano del Traffico (PUT) che è uno strumento di gestione a breve periodo e di ambito comunale e sostituisce il Piano Urbano della Mobilità (PUM) della legge 340/2000 che non avevano mai avuto una regolamentazione efficace.

Ma chi deve adottare il PUMS? Sono tutte le Città Metropolitane, gli Enti di area vasta ed i Comuni singoli e aggregati superiori a 100.000 abitanti. Il tempo di approvazione è fissato in due anni e quindi entro il 5 ottobre 2019. Sono fatti salvi i PUMS già adottati da diverse città (Torino, Udine, Parma, Milano in dirittura d'arrivo) che se necessario sono aggiornati secondo le nuove linee guida.

I PUMS hanno un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Deve essere monitorato in modo costante ed ogni biennio vanno verificati eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive. I dati del monitoraggio vanno inviati all'Osservatorio TPL del MIT, che li inserisce nella relazione biennale al Parlamento. Le Linee Guida attuative sono costituite da procedure uniformi per la redazione dei PUMS, l'individuazione di strategie, obiettivi macro e degli indicatori da utilizzare, le regole per il monitoraggio costante del Piano. Contengono due Allegati con le Procedure (1) e con gli Obiettivi, strategie ed azioni (2) descritte in modo dettagliato.

Ma che cosa è un PUMS? E' uno strumento di pianificazione strategica con orizzonte medio lungo (10 anni) con una visione di sistema della mobilità urbana, con obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Le azioni devono mirare alla efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e la sua integrazione con gli assetti e sviluppi urbanistici e territoriali.

E' sovraordinato rispetto al PUT (gestionale e di breve periodo) e potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti, che saranno aggiornati secondo le procedure di legge. Si può immaginare che questo sia riferito soprattutto per le infrastrutture (reti tramviarie, metropolitane, stazioni, parcheggi, nodi di scambio).

Per la redazione ed approvazione dei PUMS andranno seguiti i seguenti passi:

1. **costituito un gruppo interdisciplinare/interdisciplinare di lavoro**
2. **predisposizione del quadro conoscitivo**
3. **avvio del percorso partecipato**
4. **definizione degli obiettivi**
5. **costruzione partecipata dello scenario di piano**
6. **Valutazione ambientale strategica (VAS)**
7. **Adozione del Piano e successiva approvazione**
8. **Monitoraggio**

Il tempo complessivo di lavoro secondo il cronoprogramma supera i due anni e una parte rilevante del tempo sarà dedicata alla elaborazione del quadro conoscitivo, al processo di partecipazione ed di valutazione ambientale strategica.

Sono queste fasi decisive del Piano e da cui si determina il carattere innovativo dei PUMS, per superare la pianificazione tradizionale dei trasporti come si può leggere anche in questa tabella riassuntiva con le parole chiave delle linee Guida Europee sui PUMS: dal mettere al centro al traffico si mettono al centro le persone.

L'individuazione degli **obiettivi sono esplicitati nell'Allegato 2** dove si punta al miglioramento del TPL, dell'accessibilità, del riequilibrio modale, della riduzione della congestione, all'integrazione con l'assetto del territorio, alla riduzione dell'incidentalità stradale, al miglioramento per la qualità dell'aria, alla sostenibilità socioeconomica. **Ma il limite fortissimo è che gli obiettivi sono generici e non sono previsti target** progressivi di mobilità sostenibile da raggiungere nel decennio con la riduzione dell'uso dell'auto, di incremento di trasporto collettivo, di crescita della mobilità pedonale, dell'uso della bicicletta e della mobilità condivisa.

La Strategia per raggiungere questi obiettivi è definita in sette punti: integrazione modale tra i diversi sistemi di trasporto, sviluppo della mobilità collettiva, sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, introduzione di sistemi di sharing mobility, rinnovo del parco veicolare secondo la direttiva DAFI sui carburanti alternativi, razionalizzazione della logistica urbana delle merci, diffusione della cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile. Segue una lunga lista di Azioni che esplicita in modo concreto la strategia in sette punti.

Infine per individuare lo Scenario di Piano, devo essere **valutati scenari alternativi e per ciascuno di essi è necessario definire un Piano Economico e Finanziario**, con metodi omogenei a supporto delle decisioni, valutando la sostenibilità economica,

finanziaria, gestionale, degli interventi proposti e dei benefici generati. E' un capitolo importante ma anche fortemente incerto dato che una valutazione condivisa dei costi esterni negativi generati dal traffico non esiste, così come è ancora solo abbozzata una stima economica e finanziaria dei benefici che produce puntare sulla bicicletta, le aree pedonali, il trasporto collettivo e la mobilità condivisa.

Anche da questo punto di vista saranno una bella palestra i prossimi Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, che hanno bisogno anche di nuove competenze da formare e figure capaci di generale processi reali di partecipazione dei cittadini.

Va detto che diverse città italiane hanno già adottato o stanno elaborando dei PUMS facendo riferimento alle linee guida europee: è il caso di Udine, Parma, di Prato, di Milano (che è in dirittura d'arrivo), Roma, Napoli e Messina che hanno adottato le Linee Guida, Reggio Calabria che lo ha appena adottato ed ora deve procedere con il processo di partecipazione, la città di Cagliari che ha avviato le procedure per la scelta di un soggetto competente per la redazione del Piano. Il caso di Torino è atipico perché il PUMS è stato adottato nel 2011, quindi prima delle linee guida europee e di sicuro dovrà essere aggiornato secondo le nuove Linee Guida odierne.

Si apre dunque una stagione interessante per le città, come fu la stagione feconda dei Piani Urbani del traffico del 1996, quando si cominciò a definire una strategia di intervento per le città per ridurre il modello autocentrico e far crescere le altre modalità di spostamenti sostenibili e liberare lo spazio urbano nelle aree centrali e storiche.

IL PUMS punta ad una visione di area vasta, una forte integrazione con la pianificazione urbanistica, servizi di trasporto collettivo a scala metropolitana e regionale su ferro, l'utilizzo delle nuove tecnologie e della *sharing mobility*, puntare davvero sulla mobilità ciclopedonale, la riqualificazione dello spazio urbano e le *green infrastructure*, la logistica urbana delle merci sostenibile, il tutto all'insegna della partecipazione e della condivisione