



DOCUMENTO DI SINTESI DESTINATO
AI DECISORI POLITICI PER LO
**SVILUPPO E L'ATTUAZIONE DI UN PIANO
URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE**



Indice

1. Che cos'è un piano urbano di mobilità sostenibile?	02
2. Quali sono i vantaggi della pianificazione della mobilità urbana sostenibile?	05
3. Quali sono gli elementi principali della pianificazione della mobilità urbana sostenibile?	06
4. Come iniziare a elaborare un piano urbano di mobilità sostenibile?	09

Note redazionali

Informazioni: il presente documento è stato elaborato nell'ambito del progetto SUMP-UP, cofinanziato nel quadro del programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione europea (convenzione di sovvenzione n. 690669). Il progetto SUMP-UP è stato coordinato da Ana Drăguțescu (segretariato europeo dell'ICLEI).

Riferimento: Rupprecht Consult (cur.), 2020. Documento di sintesi destinato ai responsabili politici per lo sviluppo e l'attuazione di un piano di mobilità urbana sostenibile.

Autori: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Alcune parti del presente documento sono tratte da: Rupprecht Consult, Linee guida. "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità sostenibile" (2013), coperto dal copyright della Commissione europea.

Revisione: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult). Revisione professionale del testo: Massimo Marciani.

Layout: Rupprecht consult, sulla base del layout originale a firma di Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Germania | www.rebekkadold.de
Grafica e formato della versione italiana Ricardo-AEA Ltd (www.ricardo.com) per conto del Consorzio Eltis.

Foto di copertina:
www.istock.com

Esclusione di responsabilità: le opinioni espresse nella presente pubblicazione sono di esclusiva responsabilità degli autori e non riflettono necessariamente il parere della Commissione europea.

Copyright: il copyright della presente pubblicazione appartiene a Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Le immagini e gli elementi di testo contenuti nella presente pubblicazione e dei quali è riportata la fonte sono tutti di proprietà delle organizzazioni o dei soggetti indicati come aventi diritto. Gli autori desiderano incoraggiare l'utilizzo diffuso dei presenti orientamenti. L'utilizzo gratuito, la copia e la distribuzione tramite qualsiasi mezzo del presente documento sono consentiti a condizione che a) la fonte sia riconosciuta mediante il riferimento di cui alla pagina precedente e b) l'utilizzo del materiale ridistribuito sia gratuito. L'uso commerciale del presente documento e le modifiche al suo contenuto sono autorizzati solo previo espresso consenso del titolare del copyright.

Dal punto di vista giuridico l'uso del presente documento è disciplinato dalla licenza Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale). Il testo della licenza può essere consultato al seguente indirizzo: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Contatti:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Colonia/Germania
www.rupprecht-consult.eu
info@rupprecht-consult.eu

IL PUMS sul Web

Orientamenti del PUMS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Guide per argomenti del PUMS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

Briefing dei professionisti del PUMS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

Autovalutazione del PUMS: <https://www.sump-assessment.eu/Italian/start>

Mobility Academy: <https://www.mobility-academy.eu>

1. Che cos'è un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS)?

Per pianificazione della mobilità urbana sostenibile si intende un approccio strategico e integrato al trasporto urbano, volto a contribuire al miglioramento dell'accessibilità e della qualità della vita attraverso il passaggio a una mobilità sostenibile. Tale pianificazione promuove l'adozione di decisioni basate su dati oggettivi, improntata a una visione lungimirante. Ciò richiede una valutazione approfondita dello stato attuale e delle tendenze future, una visione comune che preveda obiettivi strategici e un insieme integrato di misure appartenenti a diverse aree di intervento, tra cui la regolamentazione, la promozione, il finanziamento, la tecnologia e le infrastrutture. Il concetto di PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, e sulla cooperazione tra le parti coinvolte nelle amministrazioni pubbliche e il settore privato.

La seguente definizione di piano urbano di mobilità sostenibile è ampiamente accettata in Europa e a livello internazionale:

un **piano urbano di mobilità sostenibile** è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

La pianificazione della mobilità urbana sostenibile si fonda su otto principi.

- 1 **Pianificare la mobilità sostenibile nell'area urbana funzionale**
- 2 **Cooperare superando i confini istituzionali**
- 3 **Coinvolgere i cittadini e i portatori di interesse**
- 4 **Valutare l'efficienza attuale e futura**
- 5 **Definire una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro**
- 6 **Sviluppare in maniera integrata tutti i modi di trasporto**
- 7 **Organizzare monitoraggio e valutazione**
- 8 **Garantire la qualità**



Foto © Rupprecht Consult

La pianificazione della mobilità urbana sostenibile stabilisce nuovi criteri per una pianificazione innovativa dei trasporti, favorendo l'integrazione dei modi di trasporto nelle città e nelle regioni e incoraggiando una mobilità sostenibile. I PUMS contribuiscono a realizzare gli obiettivi principali in materia di mobilità, come migliore qualità dell'aria, maggiore accessibilità e mobilità, aumento della sicurezza stradale, riduzione del rumore prodotto dal traffico stradale, maggiore efficienza energetica e migliore qualità della vita. Tali piani permettono alla città e alle regioni di ridurre l'impatto sul clima derivante dal sistema urbano dei trasporti.



Foto © LucVi su istock.com

Otto principi

La nozione di pianificazione della mobilità urbana sostenibile, definita nel pacchetto per la mobilità urbana, si basa su otto principi guida.¹

1 Pianificare la mobilità sostenibile nell'“area urbana funzionale”



Le città sono collegate alle zone circostanti mediante flussi giornalieri di persone e merci, e la copertura geografica di un PUMS deve pertanto basarsi su questa “area urbana funzionale”. Tale area si basa sulla densità di popolazione e sui flussi degli spostamenti da e verso il luogo di lavoro, e tende a coprire l'intera zona di migrazione pendolare. A seconda del contesto locale, tale zona può riferirsi a una città e all'area periurbana circostante, a un'intera regione policentrica o a un altro raggruppamento di comuni. La pianificazione basata sui flussi effettivi di persone e merci è un parametro importante per realizzare un piano rispondente e completo anche laddove i confini comunali seguano una logica diversa e rendano più difficile il raggiungimento di tale obiettivo.²

Un PUMS deve perseguire l'obiettivo generale di migliorare l'accessibilità e creare una mobilità sostenibile e di qualità elevata nell'intera area urbana funzionale. Un sistema dei trasporti sostenibile migliora l'accessibilità per tutti, senza distinzione di reddito e classe sociale, migliora la qualità di vita dell'ambiente urbano e ne accresce l'attrattività, migliora la sicurezza stradale e la salute pubblica, riduce l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di energia, e promuove la redditività economica, l'equità sociale e la qualità ambientale.

2 Cooperare superando i confini istituzionali



Lo sviluppo e l'attuazione di un piano urbano di mobilità sostenibile devono basarsi su un elevato grado di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i diversi livelli di governo e tra le istituzioni (e i loro dipartimenti) dell'area oggetto di pianificazione.

È fondamentale assicurare:

- la cooperazione, per garantire la coerenza e la complementarità del PUMS con le politiche e i piani dei settori connessi ai trasporti (ad esempio, piani regolatori generali e pianificazione territoriale, servizi sociali, sanità, energia, istruzione, monitoraggio e controllo);

- intensi scambi con le autorità competenti a diversi livelli di governo (ad esempio circoscrizione, comune, agglomerato metropolitano, regione e Stato);
- un coordinamento con i fornitori di servizi di trasporto pubblici e privati.

3 Coinvolgere i cittadini e i portatori di interesse



Un piano urbano di mobilità sostenibile si concentra sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone e delle merci all'interno dell'area urbana funzionale, siano esse residenti o visitatori, e delle istituzioni e delle aziende che vi hanno sede. Segue un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di portatori di interesse nel corso dell'intero processo di sviluppo e attuazione del piano. La pianificazione partecipativa è un requisito necessario affinché le persone possano fare proprio il piano di mobilità urbana sostenibile e partecipare alle politiche che esso promuove. Un coinvolgimento attivo e tempestivo rende più probabili l'accettazione e il sostegno da parte dell'opinione pubblica, riducendo al minimo i rischi politici e facilitando l'attuazione.



4 Valutare l'efficienza attuale e futura

Un piano urbano di mobilità sostenibile parte da un'attenta valutazione dell'efficienza attuale e futura del sistema dei trasporti dell'area urbana funzionale. Esso include pertanto un'analisi esaustiva dello stato di fatto e stabilisce uno scenario di partenza su cui misurare i progressi compiuti. A tal fine il processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile individua obiettivi e traguardi ambiziosi, ma realistici e coerenti con una visione comune per la mobilità, e definisce indicatori di prestazione per ciascun obiettivo. Tali indicatori saranno poi utilizzati per valutare la situazione attuale e quella futura. Questa analisi prevede anche il riesame delle capacità e risorse attuali e dell'assetto istituzionale di pianificazione e attuazione.

¹ La presente sezione attinge ampiamente all'allegato 1 del pacchetto per la mobilità urbana (COM(2013) 913).

² OCSE, definizione delle aree urbane funzionali (FUA) per il database metropolitano, 2013, pag. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.

5

Definire una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro



Un piano urbano di mobilità sostenibile si fonda su una visione a lungo termine riguardante i trasporti e la mobilità dell'intera area urbana funzionale, e interessa tutti i modi e tutte le forme di trasporto, ossia il trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non. Esso prende inoltre in considerazione le infrastrutture e i servizi. Un PUMS contiene un piano per la realizzazione a breve termine di obiettivi e traguardi mediante pacchetti di misure. Comprende inoltre un calendario e una dotazione finanziaria per l'attuazione del piano, nonché una chiara attribuzione delle competenze e orientamenti di massima circa le risorse necessarie.



6

Sviluppare tutti i modi di trasporto in maniera integrata

Un piano urbano di mobilità sostenibile promuove lo sviluppo equilibrato e integrato di tutti i modi di trasporto considerati, dando allo stesso tempo priorità alle soluzioni di mobilità sostenibile. Il PUMS propone una serie integrata di misure dirette a migliorare la qualità, la sicurezza, l'accessibilità e l'economicità dell'intero sistema della mobilità. Tra queste figurano misure infrastrutturali, tecniche, normative, promozionali e finanziarie. Prende in considerazione tutte le forme di mobilità collettiva, come il trasporto pubblico tradizionale e i nuovi servizi di condivisione, tra cui i recenti modelli di business, la mobilità attiva (spostamenti a piedi e in bicicletta), l'intermodalità e una mobilità puntuale, la sicurezza stradale, i veicoli in movimento e quelli in sosta, la consegna di merce e l'erogazione di servizi, la logistica, la gestione della mobilità e i sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems*, ITS).

7

Organizzare monitoraggio e valutazione



L'attuazione di un piano urbano di mobilità sostenibile richiede un attento monitoraggio. I progressi compiuti rispetto agli obiettivi del piano e il raggiungimento dei traguardi sono valutati con scadenza regolare sulla base degli indicatori di prestazione selezionati. È inoltre opportuno assicurare sempre l'accesso tempestivo a dati

e statistiche. Il monitoraggio e la valutazione continua dell'attuazione delle misure possono suggerire la revisione degli obiettivi nonché, ove necessario, l'adozione di misure correttive in fase di attuazione. Una relazione di monitoraggio deve essere presentata ai cittadini e ai portatori di interesse per informarli riguardo ai progressi compiuti nello sviluppo e nell'attuazione del piano urbano di mobilità sostenibile.

8

Garantire la qualità



Un piano urbano di mobilità sostenibile è un documento fondamentale per lo sviluppo di un'area urbana. Attuare meccanismi atti ad assicurare la qualità complessiva e la professionalità di un PUMS e a convalidarne la conformità ai requisiti concettuali del piano di mobilità urbana sostenibile, è sempre una attività che vale la pena compiere. Nella fase di attuazione occorre rivolgere un'attenzione specifica alla qualità dei dati e alla gestione dei rischi. Tali compiti possono essere delegati a responsabili esterni della verifica della qualità o a un altro ente pubblico (ad esempio di livello regionale o nazionale) utilizzando strumenti quali il sistema di autovalutazione del PUMS.

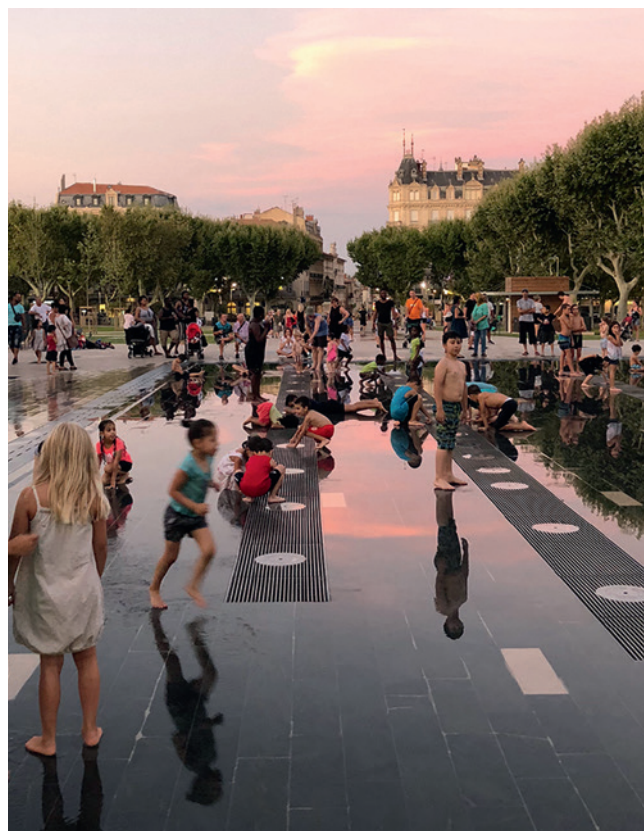


Foto © Gehl

2. Quali sono i vantaggi della pianificazione della mobilità urbana sostenibile?

Creare una città sostenibile

Migliorare la qualità della vita

È ampiamente dimostrato che un piano urbano di mobilità sostenibile permette di migliorare la qualità della vita in un'area urbana. Un buon coordinamento delle politiche si traduce in un'ampia gamma di vantaggi, come una maggiore attrattività degli spazi pubblici, una maggiore sicurezza stradale e un minore inquinamento atmosferico e acustico. In un contesto così favorevole, i cittadini sono incentivati a spostarsi più spesso a piedi e in bicicletta, attività che permettono un miglioramento della salute e un risparmio economico.

Creare benefici economici

La mobilità è uno dei principali fattori che favoriscono l'economia locale. Grazie a un ambiente più sano e a una minore congestione del traffico è possibile ridurre notevolmente i costi per le comunità locali e attrarre nuove imprese e investitori. In un'era in cui le città competono per attrarre imprese innovative (e posti di lavoro ben pagati), la vivibilità di una città è diventata un fattore fondamentale; le città sostenibili sono chiaramente ai primi posti.

Contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali

Un sistema di mobilità più sostenibile si traduce concretamente nella riduzione delle emissioni, dell'inquinamento acustico e atmosferico, e del consumo del suolo. Le città possono contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e ad affrontare la crisi climatica. La pianificazione della mobilità urbana sostenibile costituisce un elemento centrale delle politiche climatiche locali e nazionali.

Migliorare l'accessibilità dei trasporti

La pianificazione della mobilità urbana sostenibile è un eccellente strumento per creare soluzioni multimodali di trasporto puntuali. La collaborazione di diversi attori chiave garantisce che le esigenze dei cittadini e delle imprese in materia di accessibilità siano soddisfatte in modo efficace. Contribuisce a garantire a tutti i residenti la possibilità di accedere facilmente ai servizi, all'occupazione e all'istruzione, senza distinzione di reddito e classe sociale. Il PUMS offre un quadro ideale per proporre idee innovative per un nuovo sistema di mobilità, realizzare nuovi progetti e attuare misure complementari per migliorare il sistema di trasporto nel suo complesso.

Realizzare il cambiamento

Utilizzare in modo più efficace le risorse

Poiché le risorse finanziarie sono limitate, è fondamentale che le città adottino le soluzioni più vantaggiose dal punto di vista dei costi. Piuttosto che proporre la costruzione di nuove infrastrutture stradali, il PUMS si focalizza sull'idea dello sviluppo di un pacchetto di misure equilibrato. Combinando misure infrastrutturali e digitali con misure normative, promozionali e finanziarie, è possibile conseguire gli obiettivi di mobilità in modo molto più efficiente.

Creare sinergie tra i settori, superando le divisioni interne

Spesso, i problemi legati alla mobilità urbana vanno al di là dei confini comunali, si riferiscono a più aree di intervento o riguardano un'ampia gamma di dipartimenti e istituzioni. Il PUMS promuove una cultura di pianificazione collaborativa tra diversi settori e livelli di governance. Grazie, infatti, a una maggiore interconnessione, è possibile rispondere in modo più appropriato a problemi sempre più complessi.

Conquistare il sostegno pubblico

Il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini costituisce l'elemento principale di un piano urbano di mobilità sostenibile. Un'amministrazione cittadina che dimostri di avere a cuore le esigenze e i desideri dei suoi abitanti, coinvolgendoli in modo appropriato, può ottenere un notevole sostegno da parte dell'opinione pubblica. La partecipazione diventa una fonte di ispirazione per gli addetti alla pianificazione, conferisce maggiore legittimità e riduce il rischio di opposizione a politiche ambiziose.

Facilitare l'accesso a fondi e finanziamenti

La cooperazione di istituzioni pubbliche appartenenti a diversi settori e di attori privati permette di riunire le risorse per realizzare misure condivise. Un piano urbano di mobilità sostenibile aiuta le autorità responsabili dei trasporti ad attrarre fondi e finanziamenti da nuove fonti. I responsabili della pianificazione possono dimostrare l'impatto delle singole misure rispetto agli indicatori, rendendo più interessante il finanziamento delle proposte.

La pianificazione in tempi di incertezza

L'emergere di nuove tecnologie, nuovi modelli di business e le richieste da parte dei consumatori tendono a creare incertezza nella pianificazione; tuttavia gli obiettivi a lungo termine che godono di ampio consenso possono costituire un quadro di orientamento nell'ambito del quale è possibile definire in modo più sistematico l'ordine di priorità delle politiche e individuare le misure da adottare in funzione delle specifiche circostanze.

3. Quali sono gli elementi principali della pianificazione della mobilità urbana sostenibile?

Dalla pubblicazione del concetto di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nel 2013, il processo di sviluppo e attuazione di un piano di mobilità urbana sostenibile è stato applicato in numerose aree urbane di tutta Europa (e del mondo). Nel ciclo del PUMS, tale processo è rappresentato attraverso la metafora visiva del quadrante di un orologio (cfr. la figura 1).

Il ciclo del PUMS rappresenta le quattro fasi della pianificazione della mobilità urbana sostenibile, ciascuna delle quali inizia e si conclude con un traguardo intermedio ed è suddivisa in tre tappe (per un totale di dodici tappe lungo l'intero ciclo di pianificazione). I traguardi intermedi corrispondono a una decisione o a un risultato necessari per il passaggio alla fase successiva e segnano il completamento della fase precedente.

Tutte le tappe e le attività dovrebbero essere considerate come parti di un ciclo di pianificazione continuo, nel senso di un processo teso al miglioramento.

Si tratta, naturalmente, di una rappresentazione idealizzata e semplificata di un processo di pianificazione complesso. In alcuni casi le tappe possono essere svolte quasi in parallelo tra loro (o persino rivisitate), l'ordine delle attività può essere talvolta adeguato a esigenze specifiche o un'attività può essere parzialmente omessa perché i relativi risultati sono stati ottenuti da un'altra attività di pianificazione. Ciononostante, il ciclo del PUMS si è rivelato un'utile guida per strutturare e monitorare l'intero processo di pianificazione.

Figure 1: Le 12 tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile (seconda edizione) – Quadro generale per i responsabili politici



Fase 1: preparazione e analisi

Il primo traguardo intermedio, nonché punto di partenza del processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile, è la decisione esplicita da parte dei responsabili politici di preparare un piano urbano di mobilità sostenibile. Nella prima fase vengono gettate le basi del processo di pianificazione rispondendo alle domande riportate di seguito.

Quali sono le risorse disponibili?

Analizzare tutte le risorse disponibili (umane, istituzionali, finanziarie) per la pianificazione e creare strutture di lavoro e di partecipazione adeguate ad avviare il processo. In questa fase i responsabili politici devono assicurarsi che le istituzioni e le autorità principali appoggino lo sviluppo del PUMS e contribuiscano alla costituzione di un gruppo di lavoro responsabile della pianificazione.

Qual è il contesto in cui si sviluppa la pianificazione?

Individuare i fattori che incideranno sul processo di pianificazione, quali i piani esistenti o i requisiti giuridici. Analizzare i flussi di traffico per definire la copertura geografica del piano, assicurandosi che le autorità e i soggetti interessati delle zone limitrofe intendano sposare il progetto. Concordare il calendario delle attività e avvalersi di professionisti esterni secondo necessità. Le attività di questa fase e della fase precedente sono strettamente correlate e spesso si svolgono in parallelo. In questo frangente uno dei compiti fondamentali dei responsabili politici è garantire che l'“area urbana funzionale” corrisponda all'area oggetto di pianificazione nell'ambito del PUMS. Questa decisione è spesso complessa dal punto di vista istituzionale e politico.

Quali sono le principali problematiche e opportunità?

Analizzare la situazione della mobilità dal punto di vista di tutti i modi di trasporto e dei relativi aspetti connessi alla sostenibilità utilizzando una serie congrua di dati. Il traguardo intermedio che conclude la prima fase è il completamento dell'analisi delle principali problematiche e opportunità in materia di mobilità presenti nell'intera area urbana funzionale.

Fase 2: sviluppo della strategia

L'obiettivo della seconda fase è definire l'orientamento strategico del piano urbano di mobilità sostenibile in collaborazione con cittadini e portatori di interesse. Le domande chiave di questa fase sono riportate di seguito.

Quali sono le opzioni per il futuro?

Analizzare la probabile evoluzione dei fattori esterni importanti per la mobilità urbana (ad esempio, demografia, digitalizzazione, clima) ed elaborare scenari basati su più direzioni strategiche tra loro alternative. Gli scenari cercano di tenere conto dell'incertezza che deriva dal “guardare al futuro” per fornire maggiore fondatezza alle decisioni strategiche.

Che tipo di città vogliamo?

Coinvolgere i portatori di interesse e i cittadini in esercizi di “visione” finalizzati a elaborare una concezione comune degli sviluppi futuri desiderati, basata sull'analisi della mobilità e sugli impatti di ciascuno scenario. Una visione e obiettivi comuni sono pilastri portanti di ogni PUMS. Una visione descrive in maniera qualitativa lo scenario di mobilità futuro auspicato per la città; questo viene poi articolato mediante obiettivi concreti, rappresentativi del tipo di cambiamento perseguito. Assicurarsi che gli obiettivi affrontino problematiche importanti e riguardino tutti i mezzi di trasporto dell'area urbana funzionale. I responsabili politici devono essere coinvolti attivamente in questa fase in cui si decide la direzione strategica per gli anni successivi.

In che modo determineremo il successo del piano?

Definire una serie di indicatori e traguardi strategici che consentano di monitorare i progressi compiuti rispetto a tutti gli obiettivi, senza richiedere la raccolta di quantità non realistiche di dati. I responsabili politici dovrebbero vigilare affinché i traguardi siano ambiziosi, raggiungibili, coerenti tra loro, ampiamente sostenuti dai portatori di interesse e allineati agli altri settori di intervento.

Al termine della seconda fase sarà stato raggiunto il traguardo intermedio dello sviluppo di una visione, di obiettivi e traguardi ampiamente supportati. Se possibile, i responsabili politici dovrebbero adottare queste priorità strategiche onde assicurare un quadro di orientamento stabile durante la fase di pianificazione delle misure.

Fase 3: pianificazione delle misure

Con la terza fase, il processo di pianificazione si sposta dal livello strategico a quello operativo. Questa fase si concentra sulle misure da adottare per raggiungere gli obiettivi e i traguardi concordati. Viene perfezionato il piano urbano di mobilità sostenibile e viene predisposta la sua attuazione rispondendo alle domande chiave di seguito.

Come agiremo nel concreto?

Creare una preselezione di misure e valutare la loro efficacia e fattibilità, per poi selezionare quelle che meglio contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi e dei relativi traguardi. Riunire le misure in pacchetti integrati, discutere questi ultimi con i cittadini e con i portatori di interesse e valutarli in dettaglio per convalidare la propria scelta. Pianificare monitoraggio e valutazione per ciascuna misura.

Che cosa servirà e chi lo farà?

Suddividere i pacchetti di misure in compiti attuabili (o "azioni") e descriverli nei dettagli, compresi costi previsti, interdipendenze e rischi. Individuare strumenti di finanziamento interni ed esterni e fonti di finanziamento per tutte le azioni. Su tale base, concordare chiare responsabilità, priorità di attuazione e tempistiche per ciascuna azione. In questa fase è essenziale comunicare le azioni ai portatori di interesse politici e al pubblico. Ad esempio, i progetti di edificazione che prevedono l'uso di cemento armato possono essere fonte di controversie anche se la maggioranza ne sostiene obiettivi e misure. A questo punto i responsabili sono chiamati a raccogliere un sostegno politico e pubblico a favore delle misure e delle azioni del PUMS, ottenendo nel migliore dei casi un'intesa formale tra i decisori e i principali portatori di interesse in ordine a responsabilità e tempistiche.

Siamo pronti a partire?

Diversi autori possono aver contribuito alle varie parti del piano urbano di mobilità sostenibile. Ora è tempo di finalizzare il documento e verificarne la qualità. A seconda delle procedure proprie di ogni organizzazione, può essere incluso nel piano stesso, o far parte di un processo separato, un piano finanziario dettagliato. In entrambi i casi, prima dell'adozione del PUMS è necessario concordare uno specifico finanziamento per ciascuna azione prioritaria e raggiungere accordi a lungo termine sulla ripartizione di introiti e costi tra tutte le organizzazioni coinvolte.

Il traguardo intermedio più importante del processo di pianificazione conclude la fase di pianificazione delle misure: l'adozione, la pubblicazione ufficiale per 30 e la successiva approvazione (previa formulazione di controdeduzioni alle osservazioni pervenute durante i 30 giorni) del piano urbano di mobilità sostenibile da parte dei responsabili politici dell'organo amministrativo competente.

Fase 4: attuazione e monitoraggio

La quarta fase si concentra sull'attuazione delle misure e delle azioni attinenti definite nel piano urbano di mobilità sostenibile, accompagnate da monitoraggio, valutazione e comunicazione sistematici. In questa fase le azioni sono attuate rispondendo alle domande fondamentali riportate di seguito.

Come ottenere una gestione efficace?

I dipartimenti e le organizzazioni responsabili dovrebbero pianificare i dettagli tecnici delle loro azioni, guidare l'attuazione e acquistare i beni e servizi necessari. Dato che ciò impegna frequentemente un gran numero di soggetti, richiede particolare attenzione il coordinamento complessivo del processo di attuazione.

Come stiamo procedendo?

Il monitoraggio sistematico chiarirà se tutto sta procedendo secondo i piani, consentendo di intraprendere azioni correttive qualora ciò si renda necessario. I programmi di mobilità innovativi possono arrecare grandi disagi (nonché notevoli benefici) a chi viaggia quotidianamente. Comprendere l'opinione pubblica sulla base di un dialogo attivo bidirezionale è fondamentale per un processo di attuazione efficace.

Quali sono gli insegnamenti tratti?

L'ultima fase del ciclo del PUMS prevede una disamina dei risultati positivi e negativi del piano e la loro comunicazione ai soggetti interessati e ai cittadini. Tale disamina rivolge anche l'attenzione al futuro, nonché alle nuove sfide e alle relative soluzioni. In una situazione ideale, i responsabili politici si interessano attivamente alla comprensione di ciò che ha (o non ha) funzionato, affinché nel successivo aggiornamento del PUMS si tenga conto degli insegnamenti tratti.

Il traguardo intermedio "Valutazione delle misure attuate completata" conclude il ciclo del PUMS.

4. Come iniziare a elaborare un piano urbano di mobilità sostenibile?

L'elaborazione e l'attuazione di un piano di mobilità sostenibile è un processo che coinvolge molti soggetti interessati appartenenti a diverse sfere di competenza dell'autorità di pianificazione, diversi ambiti politici e non solo. Il piano esamina il sistema dei trasporti in modo globale, interviene in modo trasversale a livello settoriale e avvia un processo di transizione verso una pianificazione più integrata. Perché il processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile possa andare a buon fine, è necessario innanzitutto conquistare il favore dei principali portatori di interesse.

Prendere una decisione chiara in merito all'elaborazione di un PUMS

Il punto di partenza per lo sviluppo di un PUMS dovrebbe essere costituito dalla decisione di migliorare la situazione attuale per quanto riguarda la mobilità e dalla ferma convinzione che sia necessario un cambiamento verso una maggiore sostenibilità. Dovrebbe essere chiaro fin dall'inizio che il miglioramento del trasporto urbano non è un fine a sé stante, bensì un mezzo per raggiungere obiettivi più elevati, come il miglioramento della qualità della vita e del benessere. La decisione di elaborare un PUMS deve essere sempre accompagnata dall'impegno alla realizzazione di obiettivi generali quali:

- migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzione di reddito e classe sociale;
- migliorare la qualità di vita nell'ambiente urbano e accrescerne l'attrattiva;
- migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di energia; e
- promuovere la redditività economica, l'equità sociale e la qualità ambientale.

Ottenere un impegno politico

A seconda del contesto nazionale e locale, l'impulso allo sviluppo di un PUMS può nascere da un obbligo giuridico a livello nazionale (in Italia ad esempio, le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, sono obbligate a predisporre PUMS, come previsto dal DECRETO 4 agosto 2017), da una decisione ufficiale di un organo politico locale (come, ad esempio, il consiglio comunale) o da un impegno da parte dell'amministrazione locale. In ogni caso, affinché il piano sia realmente efficace e sostenibile è necessario un impegno concreto. In assenza di un sostenitore politico sul territorio, convincere gli altri esponenti politici a sostenere il piano può essere molto impegnativo e per farlo sono necessari argomenti convincenti, presentati da persone stimate dai responsabili politici.

Definire un quadro per il PUMS

Anche singoli progetti o misure possono dare avvio al processo di sviluppo di un PUMS. Con la decisione di avviare un grande progetto infrastrutturale (ad esempio, una nuova linea tramviaria) o di introdurre un'importante innovazione urbana (ad esempio, una zona a basse emissioni) può sorgere la necessità di integrare la misura adottata in un quadro di pianificazione di più ampio respiro.

Un piano urbano di mobilità sostenibile può offrire un approccio integrato a un grande progetto, fornendo misure complementari, obiettivi a lungo termine e un approccio partecipativo. Specialmente nel caso dei grandi progetti innovativi a impatto elevato, il piano favorisce l'implementazione delle necessarie strategie di partecipazione fondamentali per ottenere il sostegno pubblico a favore delle misure. Un progetto infrastrutturale riguardante un'intera regione può addirittura favorire l'avvio di un PUMS a livello di area urbana funzionale che veda la collaborazione dei comuni limitrofi.

Evidenziare i problemi attuali della città e i miglioramenti che un PUMS potrebbe generare

Una strategia utile consiste nell'illustrare le sfide e i problemi a cui la città dovrà far fronte se si decide di non intervenire e nel sottolineare, invece, i vantaggi generati da un piano urbano di mobilità sostenibile, evidenziando il fatto che probabilmente gli elettori premieranno chi ha conseguito buoni risultati. Per comunicare efficacemente l'urgenza dell'intervento si possono simulare le conseguenze negative di uno sviluppo basato sul mantenimento dello status quo (ad esempio in termini di congestioni future e conseguenti perdite economiche oppure in termini di indicatori come incidenti stradali o anni di vita persi a causa dell'inquinamento atmosferico) e presentarle agli interlocutori politici con l'ausilio di mappe e cifre. Lo sviluppo di un approccio strategico coerente alla mobilità sostenibile del futuro è reso quantomai urgente dalle veloci trasformazioni in atto, stimulate dalle tecnologie digitali. Nel presentare i vantaggi di un simile approccio è spesso utile fare riferimento ai problemi attuali più prioritari della città, come la qualità dell'aria, la viabilità, la sicurezza stradale, l'accessibilità economica degli alloggi o la crescita economica, e spiegare come un piano urbano di mobilità sostenibile aiuti a risolverli.

Considerare misure su scala ridotta per risultati immediati

Il raggiungimento dell'impegno politico può essere reso difficile dal fatto che i vantaggi di un PUMS richiedono un lasso di tempo più lungo del ciclo elettorale per diventare pienamente visibili. In questo senso può essere utile sottolineare la possibilità di inserire nel piano misure di

portata minore ma di grande visibilità, capaci di incontrare il sostegno immediato dell'opinione pubblica e far scaturire la decisione iniziale di sviluppare un PUMS. Ad esempio, la trasformazione temporanea di spazi pubblici mediante soluzioni "leggere ed economiche" (quali la riorganizzazione dello spazio stradale, una pista ciclabile temporanea separata da fioriere o la sostituzione di parcheggi con parklet) può aiutare i cittadini a visualizzare i potenziali cambiamenti positivi.

Prendere spunto da altre città

Molte città in Europa (e nel mondo) si sono già trovate nella condizione di dover prendere una decisione in tal senso, e molte di esse hanno deciso di elaborare il loro primo PUMS. Può risultare convincente fornire l'esempio di città che hanno attuato con successo piani urbani di mobilità sostenibile. La rete europea delle città costituisce un'ottima opportunità per apprendere le storie di altre città, con i loro fallimenti e i loro successi, e trarne ispirazione.

Iniziare da alcuni semplici passi

Una volta presa la decisione di predisporre un PUMS, è possibile che si abbia l'impressione di ritrovarsi ai piedi di una grande montagna da dover scalare. Soprattutto all'inizio del cammino può essere utile pensare a un percorso diviso in più tappe, con piccoli passi da compiere e obiettivi raggiungibili. Il ciclo di elaborazione di un PUMS, composto da quattro fasi principali, tappe e traguardi intermedi, servirà da guida per orientare il percorso da seguire. Per facilitare l'avvio del processo, può essere utile seguire le seguenti indicazioni.

Creare connessioni e collaborazioni all'interno dell'area urbana funzionale

- Organizzare un workshop finalizzato alla programmazione con gli addetti alla pianificazione del settore dei trasporti dei comuni vicini. È possibile che non tutti i comuni siano interessati, ma iniziando da quelli che lo sono, gli altri potrebbero unirsi successivamente.
- Definire i problemi comuni che richiedono una cooperazione (ad esempio, la congestione nei tratti utilizzati dai pendolari) e riunirsi per individuare soluzioni che vadano a beneficio di tutti i comuni (ad esempio, migliori collegamenti ferroviari o in autobus per i pendolari, Park&Ride o strade statali con piste ciclabili). Spesso è più semplice avviare una cooperazione incentrata su un progetto concreto piuttosto che su uno astratto.

Avviare un dialogo per instaurare una proficua collaborazione oltre i confini istituzionali

- Iniziare a coinvolgere nei processi di pianificazione della mobilità colleghi di altri settori pertinenti (ad esempio, pianificazione del territorio, ambiente, economia, turismo, servizi sociali o salute). Nell'ambito della pianificazione strategica, cercare di creare gruppi direttivi interdisciplinari in cui siano rappresentati i dipartimenti più pertinenti. Invitare alle riunioni dei portatori di interesse anche i rappresentanti di settori correlati (ad esempio, ONG ambientali, associazioni imprenditoriali, esperti in materia di salute, polizia, associazioni di giovani e rappresentanti scolastici).
- Individuare le sfide intersettoriali. Spesso è più semplice avviare una cooperazione incentrata su un progetto concreto in grado di generare benefici comuni (ad esempio, campagne di sensibilizzazione per invitare gli alunni a recarsi a scuola a piedi, organizzate congiuntamente dalla polizia municipale, dall'assessorato all'istruzione e dal dipartimento che si occupa della mobilità) piuttosto che su progetti astratti.
- Organizzare riunioni con colleghi di altri dipartimenti ed esaminare i benefici derivanti da una possibile collaborazione. La comunicazione si rivela spesso più semplice se un esperto di una città già impegnata in un PUMS è in grado di partecipare alle riunioni. Il beneficio che ne deriva sarà maggiore se gli esperti provengono da città simili.

Mobilizzare cittadini e portatori di interesse

- Individuare i portatori di interesse. Oltre al grande pubblico, è importante coinvolgere un gruppo eterogeneo di rappresentanti istituzionali, come i partiti politici, i gruppi di cittadini e delle varie comunità, le organizzazioni imprenditoriali, gli operatori del settore dei trasporti ecc.
- Individuare e coinvolgere i gruppi di cittadini e di portatori di interesse già nelle prime fasi del processo. Comunicare efficacemente la decisione di elaborare un PUMS, ma anche permettere loro di partecipare al dibattito. È fondamentale ascoltare e mettere insieme le idee e le opinioni dei cittadini, in particolare nelle fasi di pianificazione meno tecniche, ossia quando i processi sono più aperti e flessibili.
- Organizzare un evento di presentazione del PUMS, con la partecipazione di portatori di interesse e cittadini, che sia interattivo, come, ad esempio, un workshop, una discussione pubblica o un world café.
- Iniziare a riflettere su come coinvolgere i cittadini in modo creativo. Tali modalità possono includere canali convenzionali come articoli di giornale, trasmissioni radiofoniche, annunci su siti web, manifesti negli spazi pubblici o lettere indirizzate alle famiglie, nonché modalità più innovative come social media, brevi video, punti di accoglienza e ascolto o siti web (interattivi) specifici.

Iniziare a elaborare una visione comune della città

- Iniziare a elaborare una visione comune con la collaborazione di cittadini e portatori di interesse. Gli esercizi di "visione", come workshop su scenari futuri, possono contribuire all'elaborazione di una concezione comune di come la città dovrebbe essere in futuro e di quali cambiamenti sono necessari per realizzare quella visione.

www.eltis.org