



REFORM

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

SUMP National regulation

Ing. Andrea Normanno

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente

Servizio Trasporto Pubblico Locale, Mobilità Integrata e Ciclabile

Andrea.normanno@regione.emilia-Romagna.it

Workshop & Roundtable: «How to effectively integrate SUMP in the regional planning instruments: Skills, experiences and tools»

29 Giugno 2017 | meeting in Bologna

Indice

- Il contesto di riferimento
- La partecipazione della Regione al tavolo tecnico nazionale sui PUMS



Il contesto di riferimento

Il contesto di riferimento

La mobilità è un diritto fondamentale che trova riconoscimento nella «Carta dei diritti fondamentali della UE e nella Costituzione italiana (articolo 16).

Una **mobilità più sostenibile** comporta benefici in termini di sviluppo del territorio, ambiente, salute, società ed economia.

La **governance è un elemento chiave** per guidare lo sviluppo sostenibile della mobilità. I trasporti sono un sistema complesso che si basa sull'interazione fra infrastruttura, veicoli, tecnologie dell'informazione, norme e comportamenti.

L'Europa guida l'evoluzione della mobilità attraverso norme sulle emissioni e documenti di indirizzo sulle politiche di mobilità. La normativa europea si concentra sui **problemi relativi alle emissioni dei trasporti**, intervenendo tramite Direttive e Regolamenti sulla qualità dei combustibili, sugli standard emissive sulle infrastrutture di rifornimento e sulle fonti energetiche.

In ambito urbano il **principio di sussidiarietà** prevede che siano gli Stati membri ad adottare provvedimenti in merito.

L'**Accordo di Parigi** è stato firmato dall'Italia il 21 Aprile 2016 insieme a 177 Paesi; ed impegna i paesi stessi a mantenere l'innalzamento della temperatura sotto i 2 °C – se possibile sotto i 1,5 °C rispetto ai livelli pre-industriali.

La Pianificazione rappresenta il punto di partenza dei provvedimenti normativi nazionali.

Relativamente alla **pianificazione strategica di lungo periodo** a livello regionale e locale, si fa riferimento ai Piani Regionali dei Trasporti (PRT) normati a livello regionale e ai Piani Urbani di Mobilità (PUM) istituiti con l'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340.

Sulla base degli orientamenti comunitari, numerosi Comuni negli ultimi anni stanno inoltre elaborando specifici **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)** che introducono il concetto di pianificazione partecipata e integrata rispetto alla pianificazione territoriale esistente.

Il processo di elaborazione e attuazione del PUMS si fonda sui principi di cooperazione tra i vari livelli istituzionali, collaborazione tra aree urbane vicine, valutazione della performance presente e futura e coinvolgimento pubblico degli stakeholder.

Il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Nuovo codice degli appalti) ribadisce l'importanza della pianificazione strategica dei trasporti individuando, all'articolo 201, i seguenti strumenti di **pianificazione e programmazione generale**:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;
- Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) che contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica, la cui progettazione di fattibilità e valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL. Il comma 5 del suddetto articolo prevede che le Regioni, le Province autonome, le Città Metropolitane e gli altri enti competenti trasmettano al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proposte di interventi prioritari

Il contesto di riferimento

La Direttiva 2014/94/UE e il suo recepimento nazionale supportano l'utilizzo dei combustibili alternativi. La Direttiva 2014/94/UE, recepita in Italia dal D.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 e nota anche come **DAFI o AFID** (Alternative Fuels Infrastructure Directive), stabilisce una serie di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, al fine di ridurre al minimo la dipendenza del petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

A livello nazionale si conferma l'obiettivo strategico a lungo termine di fornire supporto all'utilizzo razionale di tutti i **combustibili alternativi**, mantenendo fede al criterio di neutralità tecnologica e della ricerca di soluzioni tecniche e forme d'incentivazione ottimali come modalità e tempistiche finalizzate alla riduzione delle emissioni del settore.

Per combustibili alternativi si intendono i combustibili o le fonti di energia che possono funzionare in sostituzione (anche parziale, come nel caso dei veicoli ibridi) delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto:

- elettricità;
- Idrogeno
- Biocarburanti
- combustibili sintetici e paraffinici
- gas naturale (compreso il biometano) in forma compressa (GNC) e in forma liquefatta (GNL)
- gas di petrolio liquefatti (GPL).

Fonte Ministero Maggio 2017 «Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile. Inquadramento generale e focus sul trasporto stradale»

La partecipazione della Regione
al tavolo tecnico nazionale sui PUMS,



Contesto europeo

- Libro bianco sui trasporti (2001)
- Libro verde: per una nuova cultura della mobilità urbana (2007)
- Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009)
- Libro bianco sui trasporti (2011)
- COM(2013) 913 final - Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse
- Linee Guida *“Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”* (2014)

Contesto nazionale

- Legge 340/2000
- (D. Lgs. n. 155/2010 *“Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente”*)
- Legge 124/2015 (Legge Madia)
- D. Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016, che recepisce la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.



Fonte MIT Prima Conferenza Nazionale sui PUMS Bari, 18 e 19 maggio 2017

Sulla base del lavoro fatto da un gruppo di lavoro istituito nell'ambito dell'Accordo del Bacino Padano, confermando molti rappresentanti di quel gruppo e con nuove integrazioni, si è esteso il lavoro e rivisto in un'ottica più ampia.

Decreto del Ministero dei trasporti n.194 del 27 maggio 2016



Fonte MIT Prima Conferenza Nazionale sui PUMS Bari, 18 e 19 maggio 2017

La struttura di un PUMS: un esempio di indice - tipo

Di seguito si riporta una possibile articolazione dell'indice di un PUMS.

INTRODUZIONE

0. PROCESSO DI FORMAZIONE E PARTECIPAZIONE DEL PIANO

1. QUADRO CONOSCITIVO

- 1.1 QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO
- 1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DI PIANO
- 1.3 OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO
- 1.4 DOMANDA DI MOBILITÀ
- 1.5 INTERAZIONE TRA DOMANDA E OFFERTA DI TRASPORTO
- 1.6 CRITICITÀ E IMPATTI
- 1.7 PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E MINACCE

2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

- 2.1 MACRO-OBIETTIVI E OBIETTIVI SPECIFICI
- 2.2 TARGET
- 2.3 INDICATORI DI VALUTAZIONE DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

3. DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE DELLE AZIONI

- 3.1 STRATEGIE
- 3.2 AZIONI

4. COSTRUZIONE DEGLI SCENARI

- 4.1 ORIZZONTI TEMPORALI DI RIFERIMENTO (BREVE TERMINE E LUNGO TERMINE)
- 4.2 DINAMICHE DEMOGRAFICHE E INSEDIATIVE AGLI ORIZZONTI DI PIANO
 - 4.2.1 PREVISIONI DEMOGRAFICHE
 - 4.2.2 PREVISIONI INSEDIATIVE (da strumenti urbanistici)
- 4.3 DOMANDA DI MOBILITÀ AGLI ORIZZONTI DI PIANO
- 4.4 SCENARIO DI RIFERIMENTO [si intende lo scenario che contiene gli interventi previsti e programmati indipendentemente dal PUMS]
- 4.5 SCENARI ALTERNATIVI DI PIANO
 - 4.5.1 SCENARIO 1
 - 4.5.2 SCENARIO 2
 - 4.5.3 SCENARIO 3

.....

5. SIMULAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI SCENARI [Simulazione e valutazione mediante indicatori di ogni scenario, con riferimento agli orizzonti temporali di Piano]

- 5.1 RISULTATI DELLE SIMULAZIONI PER OGNI SCENARIO

- 5.2 VALUTAZIONE COMPARATA DEGLI SCENARI MEDIANTE INDICATORI
- 5.3 INDIVIDUAZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO
 - 5.3.1 INTERVENTI A BREVE TERMINE E LUNGO TERMINE
 - 5.3.2 CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI
 - 5.3.3 INTERVENTI PRIORITARI
 - 5.3.4 STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE
 - 5.3.5 COPERTURA FINANZIARIA

7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE EX POST DEL PIANO

- 7.1 PIANO DI MONITORAGGIO
- 7.2 INDICATORI DI MONITORAGGIO

Allegato 1

Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile

Fonte MIT gruppo di lavoro PUMS, maggio 2017

A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

- A1. Miglioramento del TPL
- A2. Riequilibrio modale della mobilità
- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci

B. SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE

- B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

C. SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

D. SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

- D1. Miglioramento della inclusione sociale

Allegato 2

Obiettivi, strategie ed azioni del piano urbano di mobilità sostenibile

CRONOPROGRAMMA TIPO PER: REDAZIONE DI PUMS +VAS COMPRESIVO DI AFFIDAMENTO DI INCARICHI E ITER DI APPROVAZIONE



Fonte MIT Prima Conferenza Nazionale sui PUMS Bari, 18 e 19 maggio 2017



REFORM

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Thank you!

*Direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente
Servizio Trasporto Pubblico Locale, Mobilità Integrata e Ciclabile
Viale Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna
andrea.normanno@regione.emilia-romagna.it*

Questions welcome



Project smedia