

4° RAPPORTO MOBILITARIA 2021

POLITICHE DI MOBILITÀ E QUALITÀ DELL'ARIA NELLE CITTÀ ITALIANE 2021

NEXT GENERATION ITALIA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL FUTURO

29 APRILE 2021 - ORE 09:30/12:45



Un quadro dei PUMS approvati delle città medie italiane

Maria Stella SCARPINELLA
Kyoto Club



Scheda illustrativa PUMS 22 città medie

L'analisi dei PUMS, **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile** delle **città medie italiane** è la novità del Rapporto Mobilitaria 2021.

L'analisi è stata approfondita per i **capoluoghi di Provincia con PUMS approvato***: PUMS di **22** città medie:

- Agrigento
- Arezzo
- Brescia
- Cuneo
- Distretto Ceramico (4 comuni)
- Ferrara
- Foggia
- Forlì
- La Spezia
- Lucca
- Macerata
- Mantova
- Modena
- Parma
- Perugia
- Pesaro
- Pordenone
- Prato
- Ravenna
- Siracusa
- Taranto
- Terni e Narni (2 comuni)

* Osservatorio PUMS

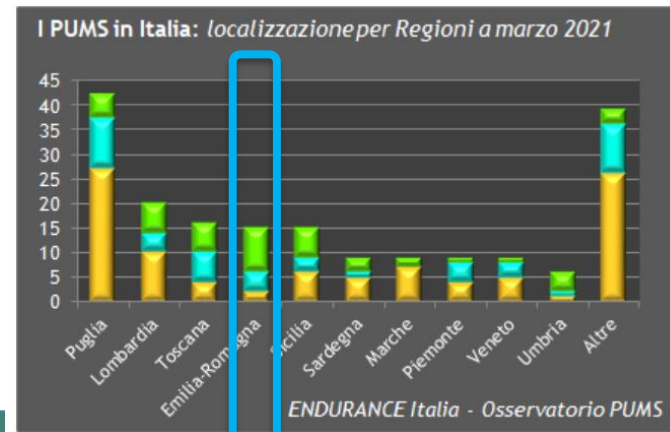
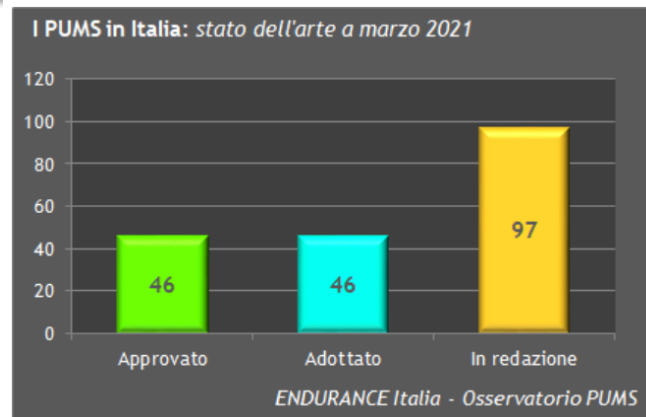
Scheda illustrativa PUMS 22 città medie

Secondo la normativa vigente (Decreto 4 agosto 2017 del M.I.T.) le città con **popolazione superiore a 100.000 abitanti** hanno l'obbligo di adottare nuovi PUMS, secondo le linee guida.

Noi abbiamo analizzato solo una parte dei PUMS esistenti nelle città medie italiane.

Infatti, oltre ai 22 PUMS approvati nei capoluoghi di Provincia studiati da questo Rapporto, ci sono:

- PUMS approvati nelle città non capoluoghi di Provincia
- PUMS adottati e in corso di redazione
- Tutte le medie città che non hanno l'obbligo di redigerlo ma che si stanno dotando del PUMS



Scheda illustrativa PUMS 22 città medie

Nei casi studiati dal Rapporto, le città di **Agrigento, Arezzo, Cuneo, La Spezia, Lucca, Macerata, Mantova, Pesaro, Pordenone**, avendo **meno di 100.000 abitanti** hanno deciso di dotarsi dello strumento PUMS, seppur non avendone obbligo di farlo.



Emerge uno sforzo importante di pianificazione della mobilità sostenibile da parte delle città medie, che soffrono di problemi molto seri di servizi, accessibilità, sostenibilità, esattamente come le grandi città italiane.

Scheda illustrativa PUMS 22 città medie

Per ogni PUMS, relativo alle 22 città oggetto di studio sono state elaborate delle **schede** che raccontano come il piano affronta le seguenti **aree tematiche**:

- Orizzonte temporale previsto: La maggior parte dei PUMS ha un **orizzonte temporale decennale** che va dal 2020 al 2030.
- Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (se effettuato o meno)
- Processo di partecipazione (se svolto o meno durante la redazione del PUMS)
- Descrizione che racconta il processo di formazione del PUMS
- Obiettivi strategici
- Obiettivi di riequilibrio modale
- Obiettivi ambientali
- Mobilità ciclistica e pedonale
- Logistica merci
- Sharing mobility
- Mobilità elettrica
- Strumenti di intervento ed investimenti
- Costi d'intervento

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

La Valutazione Ambientale Strategica

- La grande maggioranza dei PUMS è stata **soggetta a Valutazione Ambientale Strategica, includendo il Rapporto Ambientale allegato al PUMS.**
- In diversi casi la VAS non è stata effettuata poiché **l'Autorità competente ha dichiarato che il PUMS proposto non era da assoggettare** a tale procedura, determinando **l'esclusione del PUMS dalla procedura:**
 - Regione Toscana che ha escluso Lucca, Arezzo e La Spezia,
 - la Regione Siciliana che ha escluso Siracusa,
 - la Regione Friuli-Venezia Giulia che ha escluso Pordenone,
 - nelle Marche sono state escluse Pesaro e Macerata
 - in Piemonte è stata esclusa Cuneo.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Il processo partecipativo

● Il **processo partecipativo** della costruzione del PUMS è stato svolto praticamente in tutte le città, ad esclusione di Taranto, Siracusa, Cuneo, Foggia.

Ciò significa che nella maggior parte dei PUMS sono stati coinvolti i **cittadini o gli stakeholders locali** per una visione più condivisa delle previsioni di piano.

● Ogni processo partecipativo è stato effettuato con **metodi differenti**, come:

- incontri pubblici suddivisi per aree della città
- laboratori
- giornate di partecipazione articolate secondo la metodologia del World Cafè
- creazione di gruppi Facebook dove fare emergere idee per la mobilità sostenibile
- questionari online per intercettare le persone che non erano presenti agli incontri territoriali,
- incontri diretti per approfondire tematiche specifiche.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi strategici

In linea generale, gli obiettivi strategici ricorrenti nei PUMS per le città medie fanno **riferimento alle Linee Guida PUMS italiane**, in diversi casi vengono richiamate direttamente le Linee Guida europee.

Ovviamente ciascuna città **declina** poi diversamente le azioni generali e le azioni specifiche sulla base della propria analisi e contesto.



Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi strategici

- miglioramento del **TPL**, riequilibrio modale della mobilità e riduzione della congestione
- miglioramento **dell'accessibilità delle merci**
- **sostenibilità energetica e ambientale** con riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- miglioramento della **qualità dell'aria**, riduzione dell'inquinamento acustico
- riduzione **dell'incidentalità stradale** con la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti
- diminuzione sensibile dei **costi sociali** derivanti dagli incidenti e morti e feriti tra gli utenti deboli
- miglioramento **dell'integrazione** tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio
- miglioramento della **qualità dello spazio** stradale ed urbano

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi di riequilibrio modale

Tra gli obiettivi di riequilibrio modale previsti in tutti i PUMS al primo posto troviamo la volontà di **ridurre il traffico motorizzato privato, puntare con decisione sulla diffusione dell'uso della bicicletta e della mobilità attiva.**



Come terzo obiettivo troviamo la previsione di **potenziare il Trasporto Pubblico Locale**, anche se in molti ammettono la difficoltà di identificare servizi adeguati a questo obiettivo.



Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi di riequilibrio modale



Le indagini sulla ripartizione modale dimostrano che **nelle città medie italiane il traffico veicolare è un problema grave** (intorno al **60%**), molto più alto rispetto alle grandi città.



E' il risultato di una struttura territoriale storica di centri storici e paesi diffusi, a cui si è sommata **l'espansione urbana a bassa densità**, la **disseminazione** di distretti industriali, centri commerciali, poli ospedalieri e universitari.

Un sistema territoriale basato **sull'uso massiccio dell'automobile privata**, che adesso è molto complesso modificare.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi di riequilibrio modale

In genere vi è una quota **significativa di mobilità pedonale**



e nelle città del nord anche di **robusti spostamenti in bicicletta**, che corrispondono agli spostamenti interni alla città.



Il **trasporto collettivo** è sempre piuttosto debole con percentuali intorno al **10-15%** nei casi più efficienti, ma in alcune realtà è anche più basso (5-8% circa).



Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Obiettivi ambientali PUMS deboli


Perché molti **PUMS** approvati, seppur da pochi anni, sono già **da aggiornare** poiché i temi climatici non erano così forti nel momento in cui si stavano redigendo i piani.

Per esempio, il **Green Deal europeo** ha stabilito nel 2020 la riduzione del -55% di CO2 entro il 2030. Molti PUMS sono stati approvati prima di questo accordo.


- Quindi, alcuni PUMS hanno stimato la **riduzione progressiva delle emissioni di CO2 e di inquinanti PM10 e NOX, sulla base del calo del traffico privato** (es. Taranto);
- Altri PUMS, hanno invece assunto gli **obiettivi fissati dal PNIEC e Piano d'azione del clima come obiettivi da raggiungere, con riduzioni molto più consistenti**, in particolare per CO2 e consumi energetici (es. Modena).


Analisi dei 22 PUMS delle città medie

La mobilità ciclista e pedonale PUMS forti

 La **mobilità ciclistica e pedonale**, per gran parte dei PUMS analizzati è un punto chiave di azione: si prevedono molti **chilometri** di reti ciclabili, **percorsi di collegamento** con frazioni e Paesi, **spazio per la bici**, **intermodalità dolce**, **posteggi** dedicati.

Molti PUMS prevedono **nuove zone 30** o il **potenziamento di quelle esistenti**, soprattutto nel centro storico.

 Nel caso di **Arezzo, Cuneo e Parma**, il PUMS è accompagnato da un **Biciplan**, documento specifico per la mobilità ciclistica. **Parma**, propone di realizzare un incremento della rete ciclabile del **136%**.

 **Pesaro**: proposta di istituire il Pesaro **MetroMinuto**, per indicare i tempi esatti dei percorsi pedonali e far comprendere l'efficacia degli spostamenti a piedi in città. In pratica, la versione pedonale della **Bicipolitana** di Pesaro.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Logistica urbana delle merci



PUMS deboli come per i PUMS delle **grandi città**: conferma che è un ambito ancora poco studiato.

I 22 PUMS studiati inseriscono criticità del sistema di consegne, indicano degli obiettivi generali, ma in genere **non propongono azioni mirate**, tempi e target da raggiungere.



Brescia: è partner del progetto europeo **SULPITER** che ha come obiettivo il miglioramento delle capacità di pianificazione della gestione delle merci e la redazione e successiva adozione di Piani della Logistica Urbana Sostenibile (SULP).



Ferrara: elenca azioni, come l'istituzione di una **ZTL elettrica nel Centro Storico** e diffusione delle cargo-bike per l'ultimo miglio; la creazione di Spazi Logistici di Prossimità e diffusione di "Punti di Consegna" in tutto il territorio comunale.



Lucca: persegue l'obiettivo della **Logistica 2.0**, attuando una progressiva **limitazione all'accesso** dei veicoli commerciali alle aree del centro storico tramite la definizione di una **tariffazione incrementale** in base alla **classe di emissione** dei veicoli e **permanenza**.



Parma: punta alla **ciclogistica**, per incentivare la logistica "green" mediante l'uso di cargobike.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Sharing Mobility



poco presente nei PUMS

I servizi di **sharing mobility** sono **solo accennati** e descritti all'interno dei PUMS delle città studiate.

Nei casi in cui viene approfondito, questo fa riferimento **soprattutto al bike sharing e molto meno al car sharing**: del resto questa è la realtà in atto, non essendo stati ancora elaborati dei **modelli di sharing efficaci per realtà diffuse, con piccoli centri e bassa densità**.



Modena: a differenza di gran parte dei PUMS studiati, inserisce il concetto di **micromobilità**, perché è uno dei piani più recenti.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Mobilità elettrica



Poca concretezza nei PUMS

La **mobilità elettrica** è trattata come una misura ideale da potenziare per migliorare la qualità dell'aria e la circolazione, in particolare all'interno del nucleo urbano.

Tuttavia è diffusa la **mancanza di concretezza delle azioni e obiettivi attuabili**.

In alcuni casi, come a **Parma, Lucca, La Spezia, Forlì, Foggia, Arezzo**, si prevede un numero preciso di **colonnine di ricarica** elettrica da posizionare nel territorio comunale.

Inoltre, diversi PUMS rimandano a **Piani di settore** da approvare successivamente per la mobilità elettrica, per esempio il **Piano della mobilità elettrica comunale di Parma**.

Analisi dei 22 PUMS delle città medie

Strumenti d'intervento e costi

- Nella maggior parte dei casi, i PUMS specificano quali sono gli **strumenti di intervento ed investimenti** previsti, definendo i relativi **costi d'intervento**.

In casi come Agrigento, Cuneo e La Spezia la stima complessiva dei costi degli interventi non è chiaramente specificata, mentre in altri casi è presente la stima ma **non è specificata la fonte di reperimento delle risorse**.

- In linea generale, la quota maggiore dei costi viene assegnata agli **interventi sulla rete stradale**, che assorbono circa il **30/40% dei costi complessivi**.

- Un'altra parte, seppur minoritaria, è dedicata al potenziamento della **ciclabilità** attraverso il **rafforzamento e la ricucitura dei percorsi e delle aree** ciclopedonali e attraverso la dotazione di **spazi attrezzati** (rastrelliere e velostazioni).

- Soltanto una ridotta quantità di risorse è assegnata agli interventi per la **moderazione del traffico** e della velocità delle automobili per la protezione delle fasce più deboli.

GRAZIE per l'attenzione

ms.scarpinella@kyotoclub.org

<https://www.kyotoclub.org/home>

