

Pront. in corso
di confermare
27/7/17
C. Chiari



Schema di Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante “Linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile”

Con la presente si anticipano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Conferenza Unificata le proposte emendative sullo schema di decreto e sull'allegato 2.

Fatto salvo quanto condiviso dall'ANCI nel corso della riunione tecnica del 25 luglio 2017, si aggiungono di seguito i seguenti emendamenti:

All'art.2 comma 2, dopo le parole “indirizzi europei” aggiungere le seguenti parole “e con i relativi piani già adottati dai Comuni, in particolare i Piani d'Azione per l'Energia e la Sostenibilità,”.

Motivazione: è assodato che debba esserci sinergia e piena armonizzazione tra i PAES e i PUMS, il primo dei quali comprende molti degli obiettivi del secondo e ne identifica già gli indicatori per la misurazione. In tal senso deve esserci piena coerenza e comunicazione tra gli strumenti e le strutture che ne seguono l'attuazione, a partire dalla scelta sui medesimi obiettivi degli stessi indicatori e metodi di calcolo.

All'art. 3 comma 1, eliminare la parola “nuovi”.

Motivazione: non è necessario anzi fuorviante rispetto l'enunciato del comma 2 che chiarisce l'aggiornamento dei PUMS già adottati dai Comuni laddove necessario.

Art. 4, comma 1, alla fine del primo periodo, aggiungere le seguenti parole “o di altri servizi e/o infrastrutture relativi alla mobilità urbana, che richiedano una integrazione complessiva alla pianificazione dell'ente”.

Motivazione: un Piano della mobilità sostenibile a livello urbano non si fonda soltanto su interventi TPL . Al contrario in molte amministrazioni – soprattutto medie e medio piccole - tali interventi/investimenti sono residuali rispetto le azioni delle amministrazione. Ciò è importante ai fini di ridurre le azioni una tantum o scollegate da un contesto programmatico, mantenendo la coerenza complessiva.

Art. 5 sostituire il comma 2 con il seguente “Con successivi provvedimenti, il Ministero, sentita la Conferenza Unificata, potrà identificare appositi strumenti e risorse finanziarie dedicate allo svolgimento delle attività da parte delle amministrazioni di cui al presente decreto”.

Motivazione: il comma 2 chiarisce già l’invarianza rispetto la spesa pubblica a legislazione corrente. Inoltre la qualifica “amministrazioni interessate” indebolisce fortemente l’adozione dei PUMS e ne mette in discussione il carattere cogente.

Allegato 2 – Obiettivi -> aggiungere alla fine del paragrafo la seguente frase “Gli obiettivi del PUMS, gli indicatori per la misurazione dei risultati e la metodologia di misurazione per la loro alimentazione devono essere coerenti e possono essere ripresi dai Piani d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) presenti e approvati dagli enti locali. L’effettuazione del monitoraggio dei PUMS e la trasmissione dei relativi dati possono essere temporalmente coordinati con il monitoraggio dei PAES, se presenti, dei rispettivi enti.

Motivazione: I PAES sono sovraordinati logicamente e temporalmente ai PUMS, soprattutto per quanto riguarda il raggiungimento della “sostenibilità urbana”. PAES e PUMS devono essere tra loro armonizzati. Per tale ragione appare incoerente e inefficiente prevedere due sistemi di misurazione sconnessi tra loro e non comparabili. Tra l’altro si tenga conto che, per quanto riguarda gli indicatori, molte Regioni hanno recentemente approvato i PAIR 2020 Piani aria (come l’Emilia Romagna), comprendenti un sistema di indicatori nonchè di obiettivi, alimentato dai comuni del territorio, perfettamente coerente e sovrapposto a quello dei PUMS.

Allegato 2 – Indicatori -> Deve essere chiarita come si calcola l’indicatore e qual’è la fonte.

Macroobiettivo a.2 “Riequilibrio modale della mobilità” – inserire questi indicatori:

- “Km di pista ciclabile” “numero assoluto”
- “Km di ciclovia” “numero assoluto”

Motivazione: l’implementazione di infrastrutture dedicate alla ciclabilità, in sicurezza, consente di misurare la vera integrazione all’interno delle azioni dell’amministrazione. Non può essere un parametro omogeneo per tutti gli enti locali, ma tali indicatori devono essere inseriti come opzionali.



Macrobiiettivo a.4 “Miglioramento dell’accessibilità delle persone e delle merci” – Modificare l’indicatore proposto separando le variabili inerenti le persone da quella delle merci. Introdurre il seguente indicatore alternativo per le merci:

- (applicabile solo in area ZTL monitorata) “Tempo di transito/stazionamento all’interno della ZTL” “Numero assoluto”

Motivazione: *non si possono – neanche in un indicatore sintetico – sommare due dimensioni differenti e misure diversamente come persone e merci. Inoltre per le merci non si ritiene significativa la distanza dall’area di sosta, dal momento che l’area di sosta sappiamo essere spesso utilizzata impropriamente, sebbene le ultime modifiche al Codice della strada ne favoriscano l’utilizzo corretto, e regolamentata diversamente dalle amministrazioni, nelle more della legislazione vigente. Costituisce indicatore più significativo la durata di una operazione di distribuzione logistica, specie in centro urbano.*

Macrobiiettivo a.5 “Miglioramento dell’integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l’assetto e lo sviluppo del territorio” – introdurre i seguenti indicatori:

- “n. nuove concessioni edilizie e/o ristrutturazioni comprendenti aree parcheggio dedicate e predisposizioni punti di ricarica elettrica, sul totale delle concessioni” (vedi decreto DAFI per la corretta formulazione) – “numero percentuale”
- “n. Parcheggi di interscambio” – “numero assoluto”

Motivazione: *la connessione tra pianificazione e gestione della mobilità e dello spazio urbano rappresenta una dimensione importante nel raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile e qualità della vita. Non è tanto lo strumento urbanistico che va monitorato ma la sua attuazione concreta e le azioni messe in campo, con una forte attenzione, per consentire una diminuzione della mobilità privata a favore della mobilità pubblica verso la sosta.*

Macrobiiettivo a.6 “Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano” – inserire il seguente indicatore al posto dell’indicatore proposto:

- “% di superficie stradale occupata dalle auto sul totale della superficie” – “numero percentuale”
- “% di area urbana pedonalizzata” o in alternativa “% di superficie centro storico pedonalizzato sul totale” “numero percentuale”
- “% di area urbana coperta dalla ZTL sul totale” “numero percentuale”

Motivazione: *l’indicatore indicato rappresenta una dimensione importante di qualità dello spazio urbano, attualmente misurata da indagini nazionali, e realmente un*



metro efficace relativo alla fruibilità di una città da parte degli utenti. L'indicatore proposto va eliminato perchè non è oggettiva e codificata la qualità paesaggistica.

