



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*  
CONFERENZA UNIFICATA

**Parere, ai sensi dell'articolo 3, comma 7 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante "Linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile".**

Rep. Atti n. 84/CO del 27 luglio 2017

**LA CONFERENZA UNIFICATA**

Nell'odierna Seduta del 27 luglio 2017

VISTO l'articolo 3, comma 7, lett. c) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n.257, recante la disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, che prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza Unificata, siano adottate le linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile PUMS-, tenendo conto dei principi contenuti nel decreto legislativo stesso;

VISTA la legge 24 novembre 2000, n.340, recante "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi -Legge di semplificazione 1999" che, all'articolo 22, disciplina i Piani urbani di mobilità;

VISTO lo schema di decreto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per dare attuazione a quanto previsto dal citato articolo 3, comma 7, lett.c) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n.257, recante le Linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile, diramato con nota prot. DAR11344 P-4.23.2.13 del 17 luglio 2017;

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi in data 25 luglio 2017, diramati con nota prot. DAR 11825 P-4.37.2.13 del 25/07/2017, nel corso della quale sono state discusse le richieste emendative predisposte dalle Regioni, contenute in un documento consegnato nel corso dell'incontro, condivise dall'ANCI e ritenute in gran parte accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha recepito altresì le osservazioni dei rappresentanti del Ministero dell'ambiente e del Ministero dello sviluppo economico;

VISTO il nuovo testo di decreto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che recepisce quanto concordato nel corso della riunione, trasmesso con nota prot. DAR-0011880 P-4.23.2.13 del 26 luglio 2017;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole allo schema di decreto ministeriale in esame con la raccomandazione di convocare urgentemente un tavolo di confronto tra Governo, Regioni ed Enti locali per affrontare il tema delle risorse finanziarie necessarie per l'attuazione dei PUMS;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso parere favorevole con la raccomandazione, di analogo contenuto rispetto a quanto espresso dalle Regioni, di istituire un tavolo di confronto volto ad individuare soluzioni finanziarie per rendere sostenibile l'attuazione dei PUMS, e per dotare i comuni interessati di un contributo diretto utilizzando una quota di fondi a disposizione del Ministero, secondo quanto indicato in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (ALL.1);

MP  
FDX



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

CONSIDERATO altresì che l'ANCI ha consegnato un ulteriore documento contenente alcuni emendamenti tecnici al testo che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (ALL.2) e l'UPI ha espresso parere favorevole

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

nei termini di cui in premessa ai sensi dell'articolo 3, comma 7 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante "Linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile".

AP  
Il Segretario  
Antonio Naddo



Il Presidente  
Sottosegretario Gianclaudio Bressa

*Gianclaudio Bressa*

All-1

Pront = copia  
27/2/14  
Orelli



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

### **RACCOMANDAZIONE**

*Nelle more del parere favorevole al provvedimento in esame, ANCI esprime la forte raccomandazione di istituire, con tutta l'urgenza del caso, un tavolo di confronto tra Governo, Regioni/PA e di Enti Locali volto a individuare soluzioni finanziarie per rendere sostenibile l'attuazione dei PUMS attesi i costi che lo sviluppo e il monitoraggio degli stessi comportano a carico degli Enti Locali.*

Le linee guida sui PUMS rappresentano un'opportunità importante, in primo luogo per gli enti locali, per raggiungere obiettivi di sostenibilità nelle aree urbane intervenendo su un settore assai complesso e altamente impattante sulla qualità della vita dei cittadini. In tal senso riteniamo che l'adozione da parte - almeno - dei comuni capoluogo (attualmente il decreto prevede la cogenza per i comuni con più di 100 mila abitanti) costituisca un grande passo in avanti, innanzitutto culturale, nelle politiche locali. Pertanto è necessario che i Piani siano basati sulla reale conoscenza della realtà, dai fabbisogni della domanda alla dotazione dei servizi e delle infrastrutture, sull'analisi approfondita e su obiettivi/azioni condivise con tutti gli attori interessati. Operazione che può avere un costo notevolmente variabile, in relazione a quanta maturità programmatica l'ente abbia e quanti dati controlli/gestisca.

In tal senso, e al fine di non ripercorrere errori fatti in passato ad esempio proprio con i Piani di Azione per l'energia e la sostenibilità, ANCI chiede si individuazre una dotazione di risorse certa e congrua strutturata in:

1. un contributo diretto ai Comuni con più di 100 mila abitanti, comprese le città metropolitane, per la redazione dei PUMS;

2. un fondo per attività trasversali di supporto tecnico a tutti i Comuni che richiedano assistenza, al fine di garantire omogeneità tra i diversi strumenti sul territorio.

Nell'auspicio che le Regioni - in alcuni casi già stanno operando in tal senso - sostengano con proprie risorse, a partire dai fondi FESR sui Programmi Operativi, la redazione e adozione dei PUMS anche da parte di Comuni più piccoli e nelle aree interne.

Infine, al fine di fornire al Tavolo tecnico di cui all'art. 4 dello schema di decreto in esame gli elementi per un primo confronto sul testo delle linee guida, in particolare sull'allegato 2, si consegnano in allegato le prime proposte emendative dell'ANCI.



Alc-2

Pront in car  
di ceferre  
27/7/17  
Cohi



## **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.

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

- “Km di pista ciclabile” “numero assoluto”
- “Km di ciclovie” “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.



Macroobiettivo 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.*

Macroobiettivo 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 intescambio” – “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.*

Macroobiettivo 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.*

