



Mobilità sostenibile su scala urbana: strumenti di pianificazione, gestione e controllo

Luca Trepiedi



ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

Roma, 15 novembre 2007

Lo scopo di questa relazione

Fornire alcuni elementi conoscitivi circa i nuovi approcci di intervento (programmazione e gestione dei sistemi di trasporto della città) maturati in ambito nazionale e continentale.

Richiamare in particolare l'attenzione su uno strumento fondamentale di pianificazione ("integrata") della mobilità in ambito urbano (il PUM), rispetto al quale l'Italia si è mossa in maniera pionieristica in campo europeo, e di cui si propone:

-  in generale, una "tematizzazione" delle principali problematiche attuative
-  una serie di specificazioni sulle prospettive di rilancio dello strumento all'interno delle politiche per la mobilità urbana sostenibile (apprendimenti dalle esperienze in corso e spunti per una nuova politica)

Fonte: Analisi e studi di caso condotti da Isfort nell'ambito di OPMUS - Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile

I contenuti della presentazione

Alcune definizioni e rimandi alla storia dei PUM

Luci e ombre del dibattito attuale

Attuazioni: pochi riferimenti “quantitativi”

Esempi e spunti conclusivi sulla “qualità” delle iniziative

Premesse: peso e problemi della mobilità urbana (1)

Alcuni fotogrammi dal Terzo e Quarto Rapporto Isfort-Asstra sulla mobilità urbana (anni 2005 e 2006)

Mobilità = Mobilità urbana!

Il 77,6% degli spostamenti in Italia non supera i confini comunali, quota che sale al 91,3% per i residenti nelle grandi città

L'auto è sempre più monopolista nel trasporto urbano

L'82,8% degli spostamenti effettuati in auto (60,1% nelle città sopra 250 mila ab.) ed è un peso in crescita nell'ultimo biennio. Il trasporto pubblico resiste solo nelle grandi città (quota di mercato al 29,3%, contro una media complessiva del 10,0%)

~~L'auto invade anche le reti di prossimità~~

In città il 15% degli spostamenti fino a 1 km e il 40% di quelli tra 1km e 2km si effettuano con le "quattro ruote"

~~Il mezzo pubblico in crisi di fiducia~~

Gli indici di soddisfazione per autobus e treno locale sono peggiorati sensibilmente specie nel 2005 (affollamento, comfort, puntualità sono i fattori ritenuti mediamente più critici); la velocità commerciale percepita è tornata ai livelli del 2001

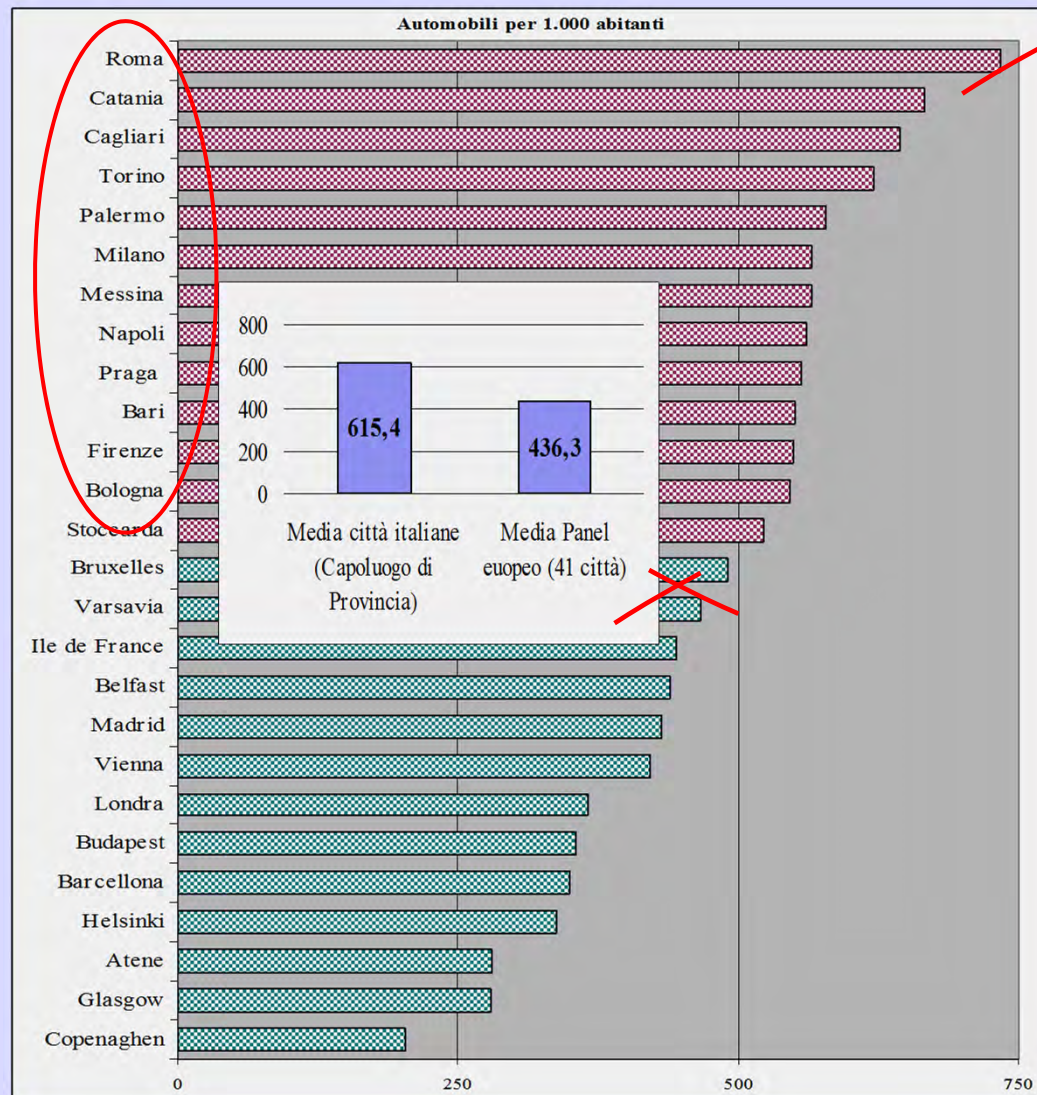
Peso e problemi della mobilità urbana (2)

Motorizzazione privata (auto)

I sistemi di metropolitana nelle principali città europee



Fonte: Isfort su dati EMTA e fonti locali (2004)



Fonte: Isfort su dati Istat e Urban Transport Benchmarking Initiative 2006

Peso e problemi della mobilità urbana (3)

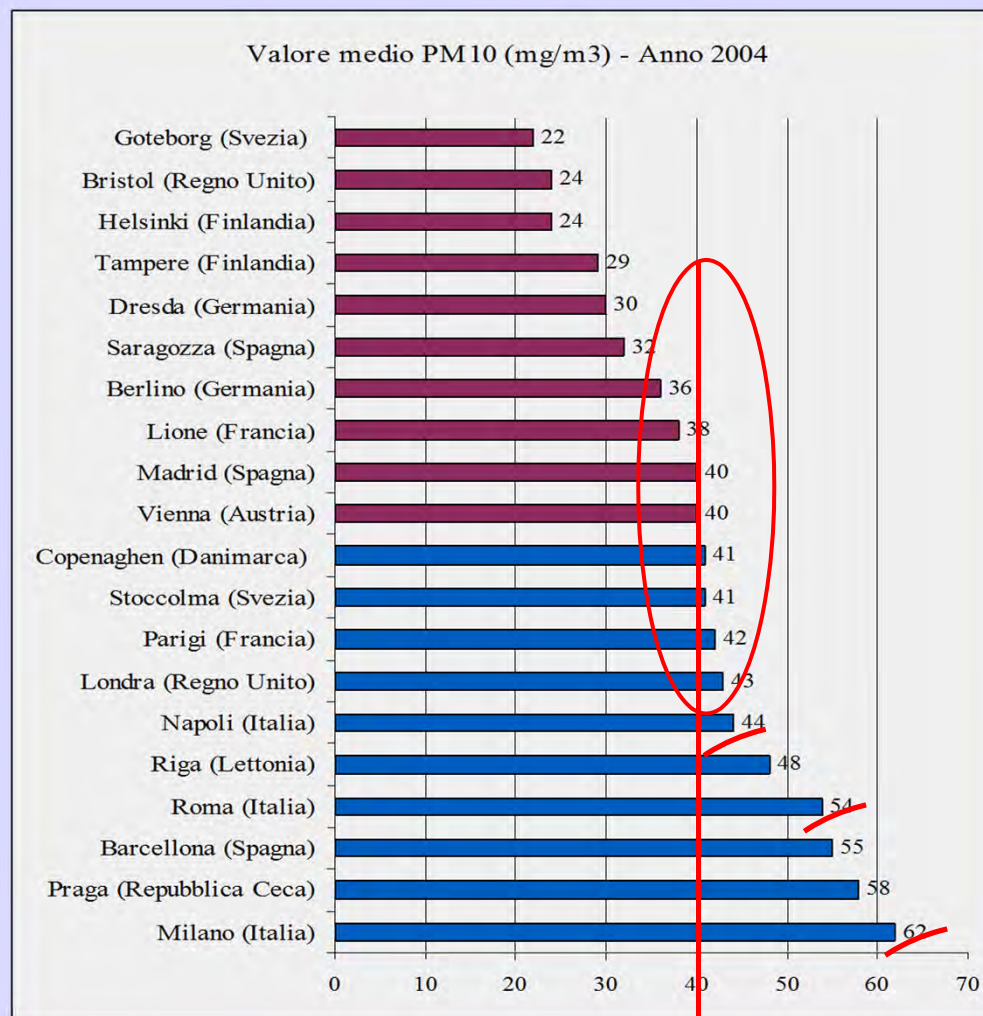
Concentrazione di PM10 in alcune città europee (hot spot: centraline con il valore più elevato)

Bollettino del PM10 al giugno 2007

Città	Giorni di superamento del limite di 50 µg/m³
Torino (Grassi)	96
Padova	90
Roma (Tiburtina)	69
Milano (Verziere)	68
Cesena (Via Marconi)	58
Palermo (Di Blasi)	49
Forlì (Beccaria)	42
Parma (Montebello)	39
Napoli	39
Bolzano (via C. Augusta)	17

In rosso sono riportate le città (centraline) con numero di superamenti superiore ai 35 consentiti in un anno

Fonte: Legambiente

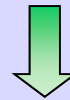


Fonte: Isfort su dati Legambiente-Ambiente Italia, Ecosistema Urbano Europa 2006

La richiesta di politiche all'altezza dei problemi

Situazione critica del traffico dovuta a diversi fattori:

- Crescita spaziale delle città (*sprawl*/urbano)
- Trasformazioni economico sociali (abitudini, popolazione, stili di vita)
- Storico ritardo infrastrutturale italiano
- Domanda di mobilità soddisfatta in prevalenza dal motore privato (bassa qualità dei servizi di TPL, limitata diffusione della mobilità ciclo-pedonale)



Per affrontare efficacemente il problema della mobilità (e delle sue tendenze) non serve solo investire e potenziare i sistemi di trasporto, ma è anche necessario cambiare il “*modo*” di programmare il potenziamento




Le *tappe* di una rinnovata attenzione per la mobilità urbana sostenibile nel nostro Paese

- Il nuovo Codice della strada del 1992 istituisce l'obbligo del **Piano urbano del traffico (PUT)** per i comuni sopra 30 mila abitanti o con rilevanti problematiche di congestione (es. comuni turistici)
- Le *Direttive per la redazione del PUT* (Ministero LL.PP.) individuano questo come un insieme coordinato di interventi di miglioramento della circolazione stradale in ambito urbano. Si tratta di un Piano di **immediata realizzabilità (arco temporale di 2 anni)**, che propone interventi di modesta entità economica e con infrastrutture e offerta di trasporti invariata
- Alla gestione razionale dell'esistente (sosta, accessibilità, protezione dagli impatti del traffico) si aggiunge però nella *Direttiva* l'indicazione di una **strategia d'intervento più ampia** (con investimenti e innovazioni di servizio), attuabile in un **periodo più lungo** (pari a 10 anni). In tale accezione il PUT è propriamente denominato **Piano della mobilità ...**



Iniziano ad affermarsi gli obiettivi della sostenibilità (assunzione delle specifiche problematiche ambientali) e un approccio articolato e unitario d'intervento su più fronti, da svolgere in un lasso di tempo medio-lungo

Le *tappe* di una rinnovata attenzione per la mobilità urbana sostenibile nel nostro Paese (*segue*)

-  **Legge n. 340 del 2000** (art. 22) istituisce i PUM definendoli come “**progetti del sistema della mobilità**” in tutte le sue componenti (servizi pubblici e traffico privato, spostamenti a motore e ciclo-pedonali, flussi pendolari e relazioni di prossimità, mobilità delle merci oltre che degli individui, sosta, ecc.)
-  Sempre secondo la legge 340/2000 sono “abilitati a presentare richiesta di co-finanziamento” (fino al 60% dei costi degli interventi) i “**Comuni**, anche in forma aggregata, **con più di 100 mila abitanti**, le Province (...) e le Regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso (...)”
-  Il PUM è previsto dal **Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)** del 2001. Come strumento di medio-lungo periodo consente di prendere in considerazione non solo le politiche di offerta (servizi e infrastrutture di mobilità) ma anche **politiche di domanda** (assetto del territorio e distribuzione degli insediamenti, abitudini e stili di vita, bisogni) e dunque come strumento da integrare con la **pianificazione urbanistica** e da attuare – dove necessario – secondo una logica di **area vasta**

Verso una nuova politica, il PUM come “prototipo”

Le innovazioni introdotte in sintesi:



Esplicito orientamento dei Piani agli obiettivi di sostenibilità: riduzione degli inquinanti e dei consumi energetici insieme ad obiettivi di sicurezza, accessibilità, efficienza dei trasporti



Autonomia riconosciuta alle amministrazioni locali sul tipo di intervento da attuare (realizzazione di opere, finanziamento di servizi tradizionali o innovativi, introduzione di nuove regole di traffico), in coerenza con il principio di “sussidiarietà”



Affermazione di un agire per “obiettivi”: lo Stato non finanzia più le singole opere ma – appunto – gli obiettivi riguardanti la città e il suo sistema di mobilità



Superamento in questo modo di due esperienze ritenute negative:

a) legge n. 211/92 di finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, che ha stimolato molte città – al di là dell’effettivo bisogno – a proporre nuovi progetti di tram, metropolitane leggere o pesanti, ferrovie urbane;

b) strumenti di programmazione troppo settoriali come Piani urbani dei parcheggi (PUP), Piani della sicurezza stradale, Piani del trasporto pubblico e altri

I contenuti della presentazione




Alcune definizioni e rimandi alla storia dei PUM

Luci e ombre del dibattito attuale

Attuazioni: pochi riferimenti “quantitativi”





Esempi e spunti conclusivi sulla “qualità” delle iniziative

Dal Piano Urbano della Mobilità al Piano Strategico della Città

-  Per riepilogare, il PUM è stato istituito dalla legge 340/2000 con l'obiettivo di soddisfare i bisogni di mobilità dei cittadini riducendo al contempo i costi sociali e ambientali dei trasporti. Questo obiettivo va perseguito attraverso una forte riduzione dell'uso individuale dell'automobile privata, accompagnata dall'incremento del trasporto collettivo, anche con soluzioni innovative (*car pooling*, *car sharing*), e degli spostamenti a piedi e in bicicletta
-  il carattere distintivo (e allora innovativo) del PUM è rappresentata dall'approccio integrato: qualsiasi tipo di intervento può essere previsto (infrastrutture, regolazione, servizi tradizionali, nuove tecnologie ecc.) purché finalizzato al perseguimento degli obiettivi fissati. Come specificato nel PGTL del 2001 "i finanziamenti statali quindi non saranno più per opere, ma per obiettivi"
-  il PGTL prevedeva un piano poliennale di investimenti statali aggiuntivi per i PUM (oltre 500 Mln di euro) e la necessità di un regolamento amministrativo per le valutazioni dei Piani e l'erogazione delle risorse



Dal Piano Urbano della Mobilità al Piano Strategico della Città (segue)

- 
 in questi termini i **PUM non hanno avuto seguito**, ma diverse città si sono comunque dotate in maniera “volontaria” di strumenti di programmazione integrata denominati PUM (Milano, Padova, Prato, Foggia) e altre lo stanno facendo (Genova, città emiliane ...)
- 
 nel 2005 il MIT ha pubblicato le **linee-guida per la redazione dei PUM** e per le risorse ha previsto: il co-finanziamento della redazione dei PUM, complementari ai “**Piani Strategici delle Città**” e la proposta di una “**legge obiettivo**” per le città
- 
 l’idea sembra essere quella di far evolvere la strumentazione della programmazione urbanistica, da un lato allargandola dal contesto urbano all’area vasta, e dall’altro integrandola con le politiche nazionali ed europee di sviluppo delle infrastrutture
- 
 restano sullo sfondo i temi specifici della sostenibilità, in particolare non viene dato esplicito risalto agli interventi per la riduzione degli impatti negativi del trasporto urbano su ambiente, salute e accessibilità (congestione)

Rilevanza del tema in Europa e prime valutazioni sulla risposta nazionale

l'Europa guarda con sempre più attenzione alla questione urbana, nella duplice dimensione della **competitività** e della **sostenibilità**, integrando l'approccio tradizionale alla politica dei trasporti tutto orientato sulle reti e sulle dimensioni globali (collegamenti e flussi internazionali)

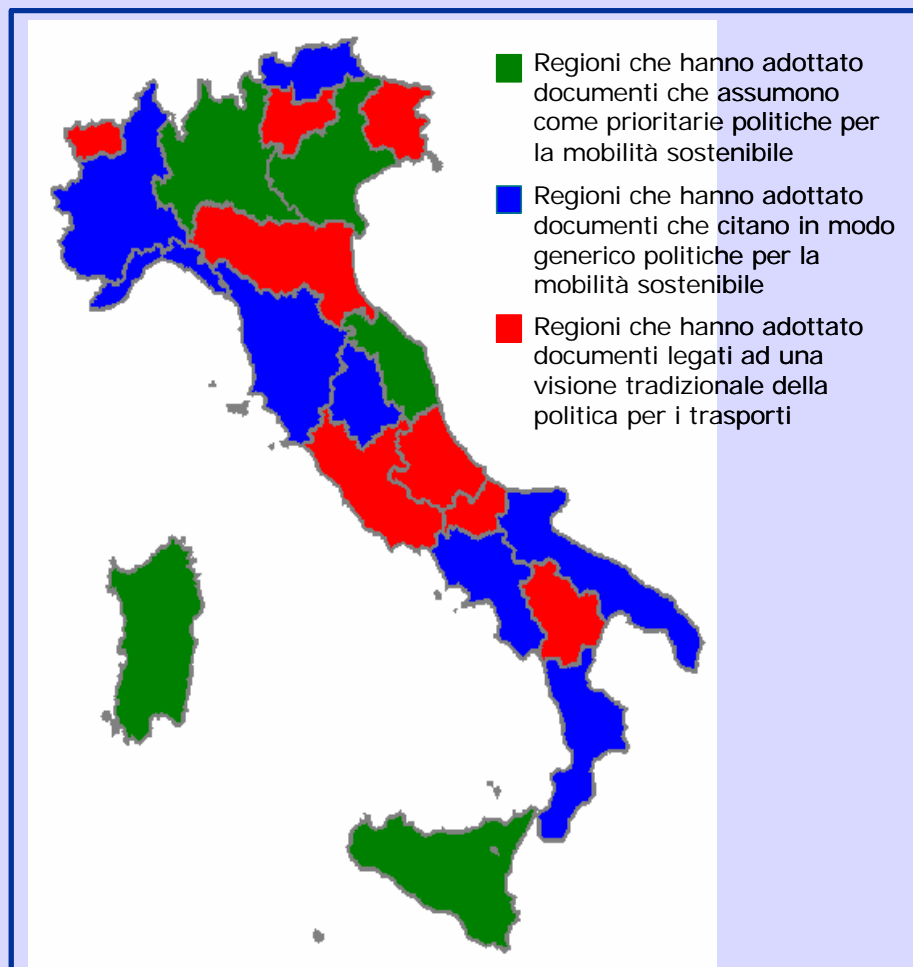
la stessa attenzione si ritrova con meno continuità nel quadro nazionale, nonostante l'Italia sia stato un paese pioniere nel riconoscere il peso della **mobilità urbana** in chiave di sostenibilità e la necessità di intervenire con **approcci integrati verticali** (dal governo nazionale a quello locale) e **orizzontali** (tra misure diverse di intervento nei trasporti) → PUM

l'impressione è che non siano state colte fino in fondo le opportunità offerte dagli indirizzi comunitari, all'incrocio tra la STAU (Strategia tematica per l'ambiente urbano) e la nuova politica di coesione 2007-2013

→ Piani Urbani per i Trasporti Sostenibili (SUTP)

- Sollecitati dalla STAU per i comuni sopra i 100 mila abitanti al fine di dotare le autorità locali di una "visione" di lungo termine
- Parere esplorativo del CESE (Comitato economico e sociale europeo) ne raccomanda l'obbligatorietà per l'accesso ai fondi comunitari
- Opzione politica (necessità di incentivare elaborazione e attuazione di piani integrati) ribadita dalla Commissione nel "Libro Verde" sul trasporto urbano

Rilevanza del tema in Europa e prime valutazioni sulla risposta nazionale (*segue*)



Fonte: Indagine Isfort sui documenti strategici regionali (aggiornamento ad inizio 2007)

nuova politica di coesione 2007-2013

i Documenti Strategici Preliminari delle **Regioni** riconoscono la priorità della questione urbana, ma la componente ambientale del trasporto è meno centrale; tuttavia, **positivi sforzi di recupero** si intravedono nell'elaborazione dei Piani Operativi

ulteriori segnali di attenzione sui temi della mobilità sostenibile, a scala urbana e non, provengono dai diversi Ministeri (tavolo tecnico min. dell'ambiente, tavolo sul Tpl, Progetto "Industria 2015", primi indirizzi del Piano della mobilità generale ...); c'è però il rischio che la **frammentazione delle competenze** indebolisca un approccio strategico che deve essere chiaramente incardinato sulla dimensione urbana e su quella ambientale del trasporto

I contenuti della presentazione

Alcune definizioni e rimandi alla storia dei PUM

Luci e ombre del dibattito attuale

Attuazioni: pochi riferimenti “quantitativi”

Esempi e spunti conclusivi sulla “qualità” delle iniziative

L'effettiva adozione dei Piani su scala urbana (1)

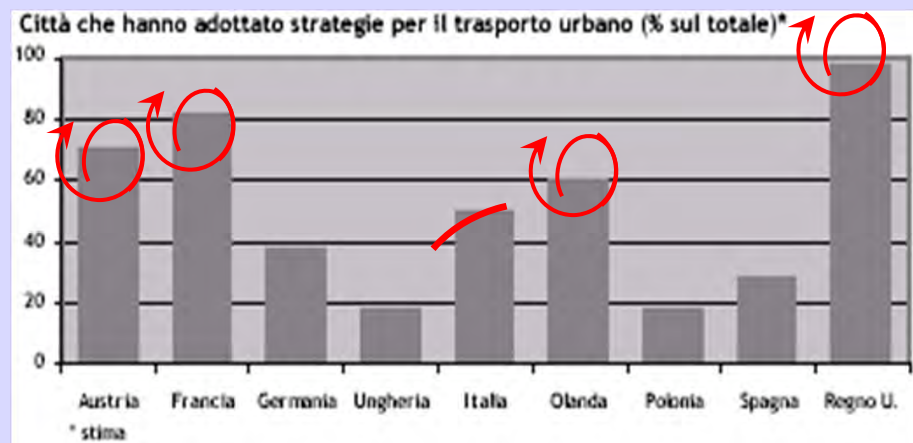
Obiettivi dei Piani Urbani per i Trasporti Sostenibili (SUTP) in Francia e Regno Unito

Paese	Regioni o autorità implicate	Uso del TP	Biciclette	Pedoni	Accessibilità TP	Incidenti	Emissioni	Congestione	Tempo di viaggio	Bisogno di mobilità	Piani casa-lavoro	Piani casa-scuola
Francia	Città con oltre 100 mila ab.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regno Unito	Autorità di trasporto locali	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Fonte: Commissione europea, DG Ambiente 2005



In termini di priorità politiche espresse tra gli Stati europei solo Francia e Regno Unito hanno stabilito obblighi legali in tema di pianificazione strategica dei trasporti urbani

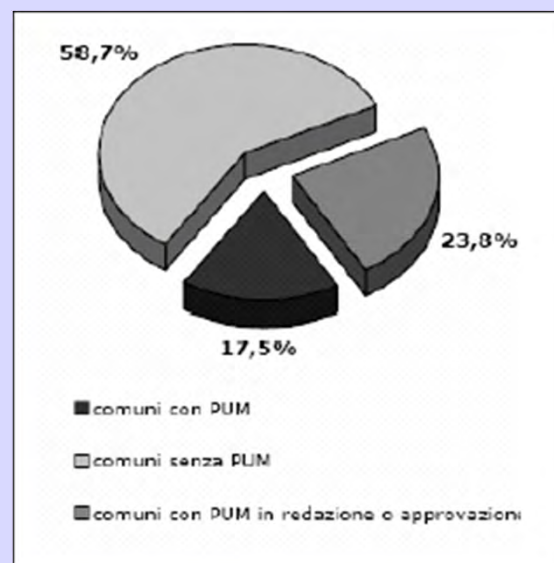


Le strategie "volontarie" sono frequenti anche in Olanda, Austria e Italia (da vedere quante di queste si possano identificare con i PUM/SUTP ...)

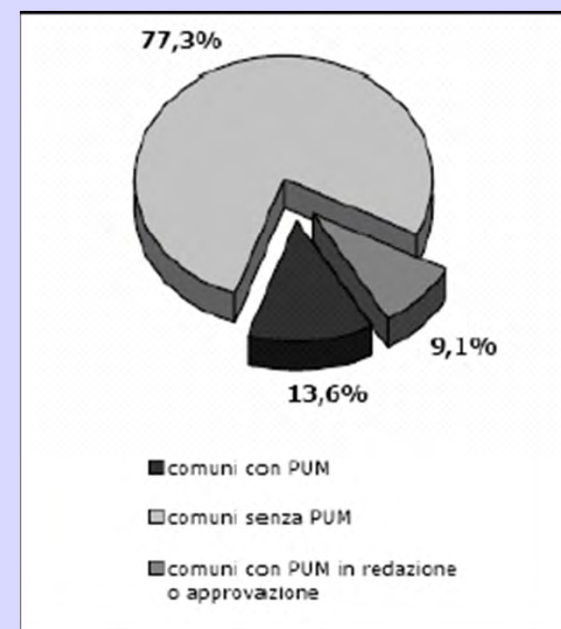
L'effettiva adozione dei Piani su scala urbana (2)

Studio condotto per OPMUS su 103 capoluogo di provincia italiani e 5 città non capoluogo con popolazione intorno ai 100 mila abitanti

- ➔ “solo” il 16,5% delle amministrazioni che ha risposto alla rilevazione (maggio-luglio 2005) ha approvato un PUM
- ➔ il 20% dei comuni è impegnato nella predisposizione del PUM (il valore è più alto nelle regioni Obiettivo 2)



Dati relativi alle Regioni Obiettivo 2



Dati relativi alle Regioni Obiettivo 1

- ➔ La metà de comuni con PUM è sotto la soglia dei 100 mila abitanti (scompare la dimensione di agglomerato?)

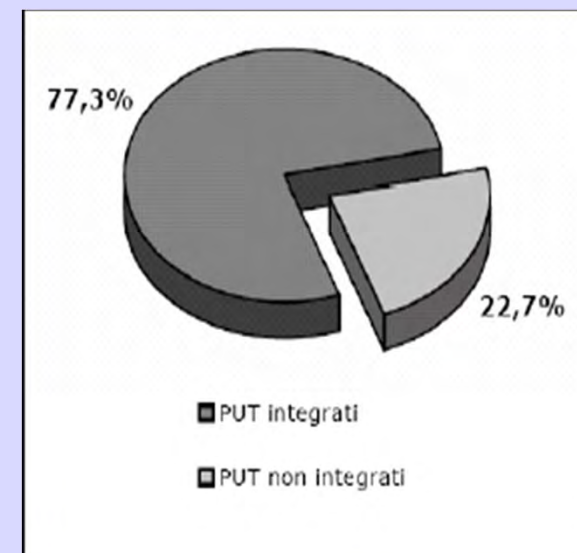
L'effettiva adozione dei Piani su scala urbana (3)

Sempre dallo studio citato: i PUT come "surrogato"

➔ almeno il 25% delle amministrazioni analizzate non è dotato di un PUT (il 37% nei comuni appartenenti alla regioni Obiettivo 1)

➔ tendenza delle amministrazioni a considerare i PUT (PGTU) come strumenti sempre più elaborati e onnicomprensivi, rispetto ai quali diventa poi macchinosa sia la gestione, sia il controllo e infine l'aggiornamento

➔ al momento della rilevazione il 23% dei PUT è aggiornato e in questi pochi casi dunque si può parlare di Piani in vigore ai sensi di legge (validità biennale)



Integrazione con altri Piani di settore



I Piani e le strategie di azione sono poi da valutare sotto il profilo della "qualità", come si può vedere dagli esempi successivi

I contenuti della presentazione

Alcune definizioni e rimandi alla storia dei PUM

Luci e ombre del dibattito attuale

Attuazioni: pochi riferimenti “quantitativi”

Esempi e spunti conclusivi sulla “qualità” delle iniziative

Cos'è un PUM, cosa significa interventi unitari e integrati?

Lo schema del PUM di Padova 2001-2010

<u>STRATEGIA</u>	<u>LINEE DI ATTUAZIONE</u>	<u>INTERVENTO</u>	<u>ILLUSTRAZIONE</u>
SVILUPPO DELLE ALTERNATIVE ALL'AUTO	<ul style="list-style-type: none"> - CREAZIONE DEL METROBUS E REVISIONE DELLA RETE DI BUS - POTENZIAMENTO DEI PERCORSI CICLABILI 	NUOVO SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO	<ul style="list-style-type: none"> - REALIZZAZIONE DI TRE LINEE DI FORZA (METROBUS) E INTEGRAZIONE CON LE LINEE DI SUPPORTO - PARCHEGGI E NODI DI INTERSCAMBIO
DIFESA DELLA QUALITÀ URBANA	<ul style="list-style-type: none"> - POLITICA DEI PARCHEGGI (INTERSCAMBI FUORI DAL CENTRO) - CALMIERAMENTO DEL TRAFFICO PRIVATO IN CENTRO 	NUOVE INFRASTRUTTURE STRADALI	<ul style="list-style-type: none"> - REALIZZAZIONI E COMPLETAMENTI NON CONCORRENZIALI COL TRASPORTO COLLETTIVO
<u>CRITICITÀ</u>	<u>RIMEDIO</u>	NUOVI PARCHEGGI	<ul style="list-style-type: none"> - PARCHEGGI A PAGAMENTO NELLA CINTURA ESTERNA AL CENTRO STORICO - STRUTTURE (MAX 2) AL SERVIZIO DEL CENTRO - PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO AUTO-METROBUS
CONGESTIONAMENTO DELLA ZONA URBANA (ANCHE CENTRALE)	<ul style="list-style-type: none"> - POTENZIAMENTO DELLE TANGENZIALI - SISTEMAZIONE DELLE CONNESSIONI ALLA RETE AUTOSTRADALE - RIDUZIONE E TARIFFAZIONE DEI PARCHEGGI CENTRALI - SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA E A DOMANDA - SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ 	REGOLAZIONE DEL TRAFFICO AUTO	<ul style="list-style-type: none"> - REVISIONE DELL'ATTUALE CIRCOLAZIONE IN CENTRO - ESTENSIONE DI ZTL E AREE PEDONALI
CONGESTIONAMENTO DELLE RELAZIONI CON L'HINTERLAND	<ul style="list-style-type: none"> - VALORIZZAZIONE DEL SERVIZIO METROPOLITANO FERROVIARIO REGIONALE - RAZIONALIZZAZIONE DEI NUOVI SVILUPPI URBANISTICI 	REGOLAZIONE DELLA DISTRIBUZIONE MERCI	<ul style="list-style-type: none"> - COMPLETAMENTO DEI CORRIDOI URBANI - STUDIO E SPERIMENTAZIONE DELL'INTEGRAZIONE DEI CARICHI

Cos'è un PUM, cosa significa interventi unitari e integrati? (*segue*)

Lo schema del PUM di Padova 2001-2010

<u>COLLEGAMENTO CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE</u>	<u>INIZIATIVE E PROGETTI CITATI</u>
QUADRO EVOLUTIVO DELLA CITTÀ	- PROGETTI URBANISTICI RILEVANTI - CENNO ALLE INDICAZIONI DEL PRG (1957), DELLA VARIANTE GENERALE AL PRG (1986-88) E DEL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE (1995)
TRASPORTI PUBBLICI	- PROGETTI E INTERVENTI SIGLATI IN ACCORDI DI PROGRAMMA (FERRO) - MIGLIORAMENTI DI SERVIZIO ATTESI (GOMMA)
NUOVE INFRASTRUTTURE STRADALI E DI PARCHEGGIO	- VERIFICA DEI PRUSST - ATTUAZIONE DEI PROGETTI RILEVANTI - POTENZIAMENTO DELLA RETE CICLABILE
REGOLAZIONE DEL TRAFFICO E GESTIONE DELLA DOMANDA	- PIANO TEMPI E ORARI - ATTIVITÀ DI MOBILITY MANAGEMENT

Solo Piani di settore

- Piano di bacino del TP
- Piano provinciale della viabilità
- Piani particolareggiati del traffico di quartiere

(strumenti sollecitati e attesi per il futuro)

Atti di indirizzo allegati al PUM

Un primo elemento debole della strategia

Solo riferimenti ad un insieme di investimenti e provvedimenti (opere fisiche e azioni gestionali) su cui disegnare gli scenari raccomandati al 2003 e al 2010

Il Piano della mobilità di Parigi (PDP 2007) (1)

Occorre andare in Francia per altre fondamentali “focalizzazioni” (aspetti da presidiare per la riuscita delle iniziative)



La continuità delle politiche

I risultati raggiunti (strategia 2001-2005)

- - 17% di auto circolanti in città
- Crescita dei passeggeri del Tpl su rotaia: 10% su metro e linee suburbane; 20% sui terni pendolari; l’impatto positivo del nuovo tram (T3)
- + 48% di uso delle biciclette
- Tendenza “al meglio” di alcuni inquinanti (PM10, NO2)

Quindi, la decisione del nuovo Piano



Sviluppare il percorso fatto



(Macro-Obiettivi “Sfide”)

Migliorare la qualità dell’aria
Favorire l’accessibilità
Sicurezza degli spazi pubblici
Nuovi legami tra città e periferia
Vitalità economica e sviluppo

Fonte: *Project de Plan de Déplacements de Paris, febbraio 2007*

Il Piano della mobilità di Parigi (PDP 2007) (2)



L'approccio incrementale

1° Step al 2013

2° Step al 2020

Obiettivi in cifre (rispetto al 2001)



POTENZIARE LE ALTERNATIVE AL MOTORE PRIVATO (Tpl, taxi, bici)

- Raggiungere l'80% degli spostamenti in città entro il 2013
- Raggiungere l'83% degli spostamenti entro il 2020 (dall'attuale 78%)



Aumentare L'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO

- +20% viaggi offerti al 2013 (+1,9 milioni)
- +30% di viaggi offerti al 2020 (+2,8 milioni)



DISCESA DEL TRAFFICO MOTORIZZATO

- Riduzione del 26% entro il 2013 (in veicoli-km)
- Riduzione del 40% entro il 2020 (in veicoli-km)

(Continua)

Fonte: *Project de Plan de Déplacements de Paris, febbraio 2007*

Il Piano della mobilità di Parigi (PDP 2007) (3)

1° Step al 2013

2° Step al 2020

(segue)



QUALITÀ DELL'ARIA e abbattimento dell'inquinamento in generale

Per il biossido di azoto (NO₂), l'inquinante più rischioso per la salute dei parigini

- 50% delle vie trafficate sotto la soglia di 40µg/m³ di concentrazione al 2013
- 100% delle vie sotto la soglia (40µg/m³) di protezione della salute al 2020

Le emissioni di gas serra (CO₂)

- - 25% delle emissioni dovute alla circolazione dentro Parigi al 2013
- - 60% delle emissioni dovute alla circolazione dentro Parigi al 2020



Aumento della **SICUREZZA** degli spostamenti:

- - 55% di incidentati e - 65% di morti nel 2013 rispetto ai numeri del 2001
- - 70% di incidentati e 70% di morti nel 2020 sempre rispetto ai livelli del 2001 (11.200 vittime di incidenti stradali e 114 morti)

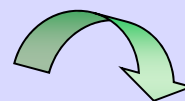
Fonte: Project de Plan de Déplacements de Paris, febbraio 2007

Il Piano della mobilità di Parigi (PDP 2007) (4)



Punti qualificanti della strategia (implementazione)

- Percorso d'elaborazione condiviso
- Azioni proposte, articolate per scala urbana/di quartiere/di agglomerato
- Integrazione orizzontale (altri piani) e verticale (tra i livelli di governo)
- Le fasi di valutazione ed elaborazione pubblica (inchieste, consulte di attori sociali, comitati di partenariato...)



1. Nuove **corsie prioritarie per autobus e biciclette** (fino a ottenere 500 km nel 2010)
2. Istituzione di 20.600 **biciclette pubbliche** (oltre 145 stazioni) ad uso gratuito/prezzo ridotto
3. Chiusura al traffico del **lungo-Senna**
4. **Quartieri verdi e zone** con limiti di velocità a **30 km/h** (in continuità con i progetti già avviati)
5. Prolungamento delle linee di **autobus/tram** e metro verso le **banlieu**

Esempi di integrazione con altri piani

Strumenti di programmazione regionale

Piano della mobilità Ile-de France (PDUIF)
Piano di sviluppo territoriale (Schema Directeur)
Piano di protezione dell'atmosfera (PPA Ile-de France)

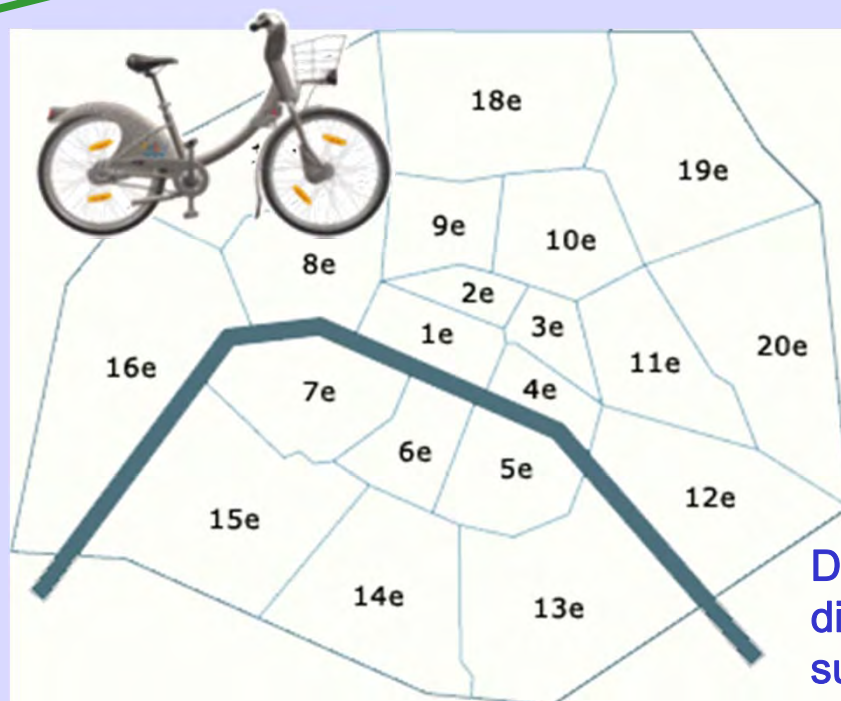
Strumenti di pianificazione locale

Progetto di sviluppo sostenibile (PADD)
Piano urbanistico del 2006

Fonte: *Project de Plan de Déplacements de Paris, febbraio 2007*

Il Piano della mobilità di Parigi (PDP 2007) (5)

I lavori già in corso ...



Le future stazioni "Vélib" a Parigi



Dal 14 luglio 2007 10.600 biciclette a disposizione dei cittadini 750 parcheggi diffusi sul territorio

Costi



Gratis la prima mezz'ora
1 € oltre la prima mezz'ora, 2 € oltre la seconda...
Abbonamento di corta durata:
1 g (1€) e 7 gg (5€)**
Abbonamento 1 anno: 19 € **
(**) previsto deposito di garanzia

Esempi

Tragitto di 25 min	Tragitto di 50 min	Tragitto di 1 h 15
0€	1€	3€

Fonte: www.velib.paris.fr

Comunicazione e costruzione del consenso (1)

Indice del PUM di Padova

0 - INTRODUZIONE.....	4	4.12 Piano degli orari. Differenziazione orari inizio fine attività e servizi per ridurre la concentrazione della domanda.....	23
1 - LA DOMANDA DI MOBILITÀ ATTUALE.....	7	4.13 Attività Mobility Manager.....	24
1.1 Entità, evoluzione e ripartizione per modo di trasporto degli spostamenti giornalieri.....	7	5 - IL QUADRO EVOLUTIVO.....	26
1.2 Distribuzione per grandi aree di origine e di destinazione.....	8	5.1 Progetti urbanistici rilevanti.....	26
1.3 Motivi di spostamento: la rarefazione dei viaggi per studio e la diffusione degli spostamenti occasionali.....	8	5.2 Sistema della mobilità e scelte urbanistiche.....	26
1.4 Le fasce di massima punta della mobilità.....	9	5.3 La mobilità futura.....	26
1.5 Traffico privato.....	9	5.4 La mobilità indotta dai nuovi insediamenti.....	27
1.6 Utenza del trasporto pubblico.....	10	5.5 La domanda complessiva di medio termine.....	29
1.7 L'accessibilità al centro città.....	11	5.6 Previsioni di opere infrastrutturali.....	30
2 - L'OFFERTA DI TRASPORTO.....	12	6 - LA STRATEGIA DEL PIANO.....	32
2.1 La rete stradale cittadina e le condizioni di circolazione.....	12	6.1 Principi ispiratori generali.....	32
2.2 Condizioni della sosta in area centrale.....	12	6.2 Revisione rete del trasporto pubblico urbano e progetto per migliorare la qualità del servizio.....	32
2.3 La rete pubblica ed i livelli di servizio.....	13	6.3 Politica dei parcheggi per la riqualificazione urbana.....	33
2.4 Analisi sommaria dei costi di esercizio attuali.....	15	6.4 Progetti stradali per la qualità urbana.....	33
3 - LA MOBILITÀ MERCI.....	16	6.5 Percorsi ciclabili.....	40
4 - LE CRITICITÀ DEL SISTEMA.....	18	7 - GLI INTERVENTI DEL PIANO AL 2010.....	42
4.1 L'incompletezza della maglia viaria.....	18	7.1 Il modello d'intervento previsto sulla rete di trasporto collettivo.....	42
4.2 Aree e nodi di congestione stradale.....	18	7.2 La scelta delle tecnologie innovative di trasporto.....	43
4.3 Comune di Padova e conurbazione esterna.....	18	7.3 Nuove infrastrutture stradali.....	50
4.4 Il contributo dei traffici interurbani.....	19	7.4 Nuove strutture di parcheggio.....	56
4.5 Questioni di politica della sosta.....	19	7.5 Politica tariffaria per il sistema dei parcheggi.....	58
4.6 Modello di ripartizione modale di riferimento.....	20	7.6 Politica tariffaria per il nuovo trasporto collettivo.....	58
4.7 Il ruolo e la qualità del trasporto pubblico.....	20	7.7 Gli interventi di regolazione del traffico privato.....	59
4.8 La mobilità su bicicletta.....	21	7.8 Proposte per il traffico merci.....	59
4.9 Progetto Servizio Metropolitano Ferroviario Veneto.....	21	8 - GLI EFFETTI ATTESI SULLA MOBILITÀ URBANA.....	62
4.10 Questioni di assetto del nodo ferroviario.....	22	8.1 Effetti sulla mobilità con mezzi privati.....	62
4.11 Prospettive di nuovi usi del suolo ed accessibilità stradale.....	23	8.2 Effetti sulla mobilità con trasporto collettivo.....	62
		8.3 Benefici di natura ambientale.....	63

(Continua)

Comunicazione e costruzione del consenso (2)

Indice del PUM di Padova

(segue)

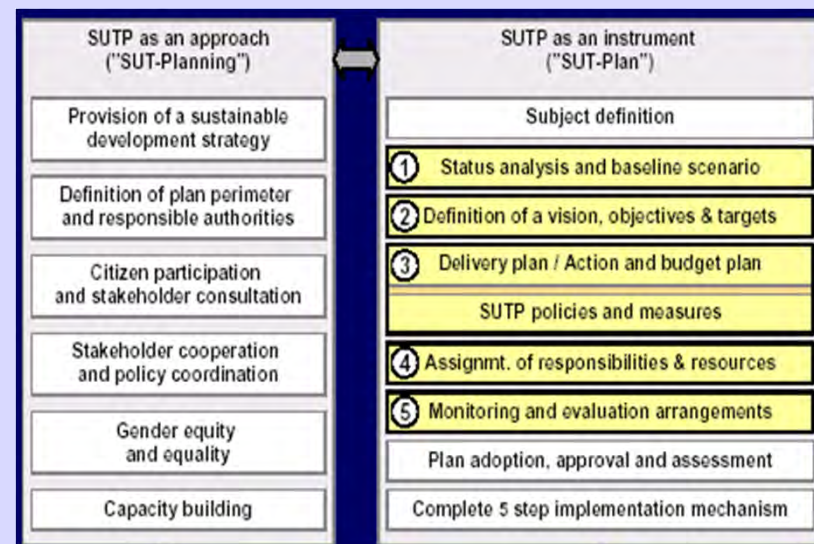
9 - COSTI DI INVESTIMENTO SULLE RETI DI TRASPORTO E DI GESTIONE DEL SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO.....	67
9.1 Costi di investimento.....	67
9.2 Costi di gestione del sistema di trasporto collettivo.....	67
10 - PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ'	70
10.1 Domanda prevista al 2003.....	70
10.2 Elementi costitutivi dello scenario al 2003.....	70
10.3 Effetti degli interventi al 2003	75
11 - VALUTAZIONI DI SINTESI	77
11.1 Il sistema di mobilità urbana futuro	77
11.2 Evoluzione della mobilità collettiva	77

ALLEGATO

Atto di indirizzo del Consiglio Comunale: POLITICHE DELLA MOBILITÀ' -
INDICAZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI

Un esempio per dire che ... →

Lo schema-tipo (requisiti minimi concernenti approcci e strumenti dei SUTP)



Fonte: Final Report, gruppo di lavoro tematico sulla STAU

Ci si concentra soprattutto su:

- "diagnosi",
- scenari di progetto,
- descrizione degli interventi

Mancano spesso o sono molto carenti invece altri elementi trasversali come:

- definizione di obiettivi certi (in cifre)
- monitoraggio delle fasi di attuazione
- *iter* per contributi e proposte migliorative
- risorse e alleanze locali

Comunicazione e costruzione del consenso (3)

Parigi: una diversa "tematizzazione" delle alleanze

Acteurs & concertation

Les déplacements dans Paris concernent tout le monde : Parisiens et Franciliens, automobilistes, piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. La Mairie a donc mis en place une vaste concertation qui s'est déroulée de l'automne 2005 au printemps 2006. Dans cette rubrique, retrouvez acteurs et déroulement de la concertation.



Les Parisiens et les Franciliens

Conseils de quartiers, associations, Parisiens et Franciliens ont participé à l'élaboration du PDP grâce à l'organisation de réunions publiques et thématiques, de débats et à la mise en place d'un questionnaire et de diagnostics...



Les acteurs institutionnels et territoriaux associés

Les Parisiens et autres Franciliens ne sont pas les seuls à être associés à l'élaboration du Plan de Déplacements de Paris. Afin que l'ensemble des acteurs des déplacements puisse être consulté, la Ville de Paris a mis en place diverses formes de concertations.

www.paris.fr/portail/deplacement

Comunicazione e costruzione del consenso (3)

Les Parisiens et les Franciliens



Les réunions publiques et les Conseils de quartiers

En octobre, novembre et décembre 2005, les enjeux du Plan de Déplacements de Paris et la démarche de concertation proposée dans le prolongement de la concertation du Plan Local d'Urbanisme ont été présentés lors d'une réunion publique dans chaque arrondissement de Paris. A cette occasion, un dossier de diagnostique a été remis aux Conseils de quartiers afin de nourrir leur

contribution.

En mars, avril et mai 2006, les propositions issues des Conseils de quartiers et des différentes instances de concertation ont été présentées et débattues en réunion publique. Parallèlement à ces réunions publiques, 4 grands débats thématiques étaient organisés par la Mairie de Paris.

» Consulter les éléments de concertation des réunions publiques et des contributions des Conseils de quartiers

Les associations

Elles ont été nombreuses à apporter leur contribution : associations d'usagers de transports, de résidents de quartiers ou d'arrondissements, de défenseurs de l'environnement, de syndicats et de professionnels de l'urbanisme.

- » Consulter la contribution de l'association des Usagers des Transports
- » Consulter la contribution de la Plateforme des Associations Parisiennes d'habitants
- » Consulter la contribution des Amis de la Terre
- » Consulter la contribution d'Ile de France Environnement

Une consultation des Parisiens et plus largement des Franciliens

Une consultation des Parisiens et des Franciliens a été réalisée pour la Mairie de Paris, entre novembre 2005 et janvier 2006, par l'institut IPSOS.

Le questionnaire PDP n'est pas un sondage, mais une enquête

Instrument de démocratie participative, sa très large diffusion même au delà de la capitale, a permis de donner à chacun l'occasion de s'exprimer. Adressé par l'intermédiaire du journal municipal A Paris, le questionnaire était aussi disponible dans les lieux publics, mairies d'arrondissement et mairies des communes limitrophes. Distribué dans les grandes gares parisiennes, il était également possible de répondre sur un site Internet dédié au Plan de Déplacements de Paris comme sur paris.fr.

» Consultez les résultats du questionnaire

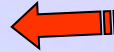
www.paris.fr/portail/deplacement

Comunicazione e costruzione del consenso (4)

Les acteurs institutionnels et territoriaux associés

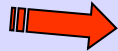


Le Comité des Partenaires



Il réunit le Conseil Régional, le STIF ainsi que les services de l'Etat (Préfecture de Paris, Préfecture de Police et tous les services compétents sollicités par l'Etat), et associe les exploitants RATP, SNCF, Réseau Ferré de France et le Port Autonome de Paris. La plupart ont tenu à apporter une contribution écrite au PDP.

» [Consulter les contributions des membres du Comité des Partenaires](#)



La Commission Extra Municipale des Déplacements (CEMD)

Elle a été saisie à chaque phase d'élaboration du projet. L'ensemble des acteurs associatifs et institutionnels qui y siègent ont travaillé autour de quatre thématiques «circulation et stationnement»; « espace public »; «déplacements des personnes»; et «marchandises».

Outre la CEMD, d'autres commissions extra municipales ont débattu : la Commission consultative des familles et de la petite enfance, le Conseil de la vie étudiante, le Conseil Parisien de la Jeunesse, le Conseil de la citoyenneté des Parisiens non communautaires, ou encore la CEMCA réunissant commerçants et artisans.

» [Consulter les contributions de la CEMD](#)» [Consulter la contribution de la CEMD Artisans et Commerçants \(format pdf 68Ko\)](#)

» [Consulter la contribution du comité des acteurs économiques \(format pdf 276Ko\)](#)

» [Consulter la contribution du Conseil de la vie étudiante \(format pdf 184Ko\)](#)



La concertation avec les collectivités de l'agglomération et les élus

La Conférence métropolitaine mise en place en juillet 2006, dont plusieurs réunions de travail ont été consacrées à la question des déplacements, a permis de dégager une vision partagée des enjeux et des orientations à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de mobilité dans le cœur de l'agglomération francilienne. Par ailleurs, en amont, un important travail de diagnostic technique a été réalisé de novembre 2005 à avril 2006 entre les services de la Ville de Paris et ceux des collectivités riveraines, permettant de dégager des propositions communes d'actions susceptibles d'être inscrites au PDP en réponse aux besoins identifiés.

» [Consulter les contributions des collectivités territoriales](#)

www.paris.fr/portail/deplacement

Comunicazione e costruzione del consenso (5)

Parigi: stimoli alla partecipazione

Brochure informativa sulle tematiche e gli obiettivi del plan de déplacements de Paris (PDP) in fase di elaborazione

Débat sur le PLAN DE DÉPLACEMENTS DE PARIS

Cinq enjeux majeurs en débat

- 1 Agir pour la qualité de l'air et la santé publique**
La qualité de l'air et les effets de la pollution sur la santé et l'environnement sont aujourd'hui des sujets de préoccupation majeure. La circulation automobile est la principale cause de la dégradation de la qualité de l'air dans la capitale. Dans le plus grande pays du territoire parisien, la population est exposée à des taux de dioxyde d'azote (polluant automobile) dépassant les seuils réglementaires européens et les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Les conséquences sanitaires sont désormais confirmées : asthme, pathologies respiratoires, effets et les personnes âgées. La circulation automobile a également des conséquences directes sur l'état de santé, le développement durable et notre dépendance aux produits pétroliers. C'est aussi une source majeure de bruit dans Paris.
LES ENJEUX
Quels moyens, actions, vous pèter à mettre pour parvenir à améliorer la qualité de l'air à Paris et à réduire les nuisances ?
- 2 Favoriser l'accessibilité et la justice sociale**
Tous ceux qui vivent et se déplacent à Paris n'ont pas les mêmes besoins, ni les mêmes moyens ou ressources. Une ville accessible à tous, c'est la possibilité pour chacun de s'y déplacer facilement, quelle que soient ses capacités physiques, ses handicaps, sa situation sociale ou financière. L'accès à la mobilité est un droit. Les déplacements c'est aussi une question de justice sociale.
LES ENJEUX
Comment garantir à tous les meilleurs conditions de déplacements ?
- 3 Rendre la ville plus belle et plus agréable à vivre**
La ville publique – sur laquelle s'effectue le plus grand nombre de déplacements – est un élément de paysage urbain, au même titre que les bâtiments ou les espaces verts. Sa qualité se mesure également au confort et au niveau de sécurité qu'elle offre à chaque usager (piétons, passagers à mobilité réduite, automobilistes, cyclistes, deux-roues motorisés, etc.). Le Plan de Déplacements de Paris devra être le principe d'un partage responsable de l'espace public entre différents usagers pour que chacun puisse se déplacer dans une ville plus belle, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.
LES ENJEUX
Comment mieux partager l'espace entre les différents usagers ?
Comment renforcer la sécurité et le confort de tous ?
- 4 Accroître la vitalité économique**
Paris est une ville active et attractive. Si le dot reflète la qualité des transports parisiens et des habitants. Les transports sont un facteur déterminant de l'attractivité économique, de la dynamique commerciale et de l'emploi. Les entreprises et les salariés ont un rôle essentiel à jouer dans une meilleure maîtrise des déplacements à Paris. Commerces, artisans, activités touristiques... les solutions doivent être mises en œuvre pour faciliter l'accès à tout un réseau de services.
PAR LA CANTINE
Comment favoriser l'accès aux lieux d'activités, aux équipements et aux commerces ?
Comment optimiser les déplacements des marchands et ceux des usagers ?

www.paris.fr/portail/deplacement

(Continua)

Comunicazione e costruzione del consenso (6)

Parigi: stimoli alla partecipazione

(segue)

Informazioni anche sul percorso di concertazione e sulle modalità di contribuire alla riflessione comune

Debat sur le PLAN DE DEPLACEMENTS DE PARIS

Et si on se déplaçait autrement ?

À pied, on voiture, à vélo, on bus, on métro... chaque jour, 10,5 millions de déplacements sont effectués à Paris, tous moyens de transport confondus, que ce soit pour se rendre au travail, à dix activités de loisir, faire des courses... Et près de 80 000 tonnes de marchandises sont livrées quotidiennement dans la capitale, à 90 % par la route. Une extraordinaire mobilité qui rythme la vie de la capitale, mais dont certains effets négatifs sont connus : pollution atmosphérique, nuisances sonores, perturbations du cadre de vie, etc. Pourtant, les nuisances engendrées par le trafic routier – voitures et transports de marchandises – ne sont pas une fatalité. Le Plan de Déplacements de Paris, lancé par la Mairie en concertation avec les Parisiens et les autres Français, doit permettre d'imaginer la mobilité de demain.

C'est le moment d'en parler !

Comment se déplace-t-on aujourd'hui dans Paris et sa région ?
A l'échelle de l'Île-de-France, ce sont 55 millions de déplacements qui sont effectués, chaque jour, dont près d'un tiers concernent directement la capitale (19 millions) entre Paris et la banlieue et 6,6 millions dans Paris même. L'essentiel des routes à Paris est emprunté (93 % de l'ensemble des déplacements) notamment Paris, et la majorité des déplacements dans la capitale sont effectués à 2 kilomètres. C'est pourtant le secteur qui occupe la très grande partie de l'espace public.

Une circulation automobile aux effets néfastes certains
A Paris, le transport routier est la principale source de pollution de l'air. Ces émissions de polluants ont des effets sur la qualité de l'air, l'incidence notamment sur la santé des personnes souffrant de pathologies respiratoires et cardiaques existantes. La situation est particulièrement préoccupante pour les populations exposées à une forte pollution de proximité.

Des faits et des chiffres qui parlent
- 92% de la surface de la circulation sont achalandées et stationnement
- 2,5 milliards de trajets par jour
- 2 % du trafic par transport en commun

Répartition des déplacements Paris-Paris

Transport en commun	30%
À pied	24%
À vélo	11%
En taxi	1%
En voiture	34%

C'est le moment d'en parler !

Chacun peut contribuer à la réflexion commune

Vous souhaitez :

- faire entendre votre opinion ?
- participer aux ateliers citoyens ?
- proposer des idées et donner votre avis ?

Depuis le 10 octobre, vous pouvez surfer sur www.debatdeplacements.paris.fr et participer aux ateliers publics de débats et d'échanges au sein de votre conseil de quartier ou à l'occasion des réunions thématiques organisées à partir de mois de novembre : « Santé publique et qualité de l'air », « Paris ville accessible à tous », « Pour un espace public plus agréable et plus sûr », « Paris ville attractive et à la cour de l'agglomération ».

www.debatdeplacements.paris.fr

MAIRIE DE PARIS

www.paris.fr/portail/deplacement

Spunti conclusivi sul “da fare”

Principali esigenze (indicazioni OPMUS):



il piano di finanziamento (e una politica nazionale d’incentivo all’elaborazione dei PUM)



normativa sui PUM e linee guida: criteri di redazione, ammissibilità ex post ed ex ante, soggetto politico responsabile (comune, autorità di area vasta), rapporto con gli altri strumenti di programmazione ... che aiutino l’attuazione sistematica di quelle che oggi sono al massimo buone pratiche sparse



la qualità dei Piani dal punto di vista della strategia proposta (definizione di obiettivi coerenti e calcolabili), dei sistemi di monitoraggio e verifica dell’attuazione, di controllo degli effetti ed eventuale aggiornamento in risposta alle tendenze della città e ai cambiamenti impressi



la costruzione della decisione (cooperazione istituzionale, partecipazione degli *stakeholders*, comunicazione e consenso sociale)



Comunicare = anche esplicitare i legami delle politiche in questione con la lotta all’inquinamento e con il raggiungimento di chiari obiettivi inerenti la salute umana, la vivibilità, la riduzione dei costi ambientali e sociali in genere



Grazie per l'attenzione!

ltrepiedi@isfort.it

Per il materiale:
www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Index_Opmus.htm

Roma, 15 novembre 2007