



Gli strumenti di programmazione europei e nazionali in materia di mobilità urbana: un inquadramento

Carlo Carminucci

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

Roma, 7 marzo 2007

Lo scopo di questa relazione

Verificare se e in che misura negli strumenti di programmazione europei e nazionali vi sia stato, e vi sarà in prospettiva, uno **spostamento di attenzione** a favore:

-  in generale, della **questione urbana**
-  in particolare, delle **politiche per la mobilità urbana sostenibile**

Fonte: Aggiornamento di uno studio condotto da Isfort nell'ambito di OPMUS-Osservatorio sulle Politiche per la mobilità Urbana Sostenibile (luglio 2006)

I contenuti della presentazione

La programmazione europea

La programmazione nazionale

Sintesi e spunti conclusivi

Il *filo rosso* di una rinnovata attenzione per le città e per la mobilità urbana sostenibile nella programmazione comunitaria

- ↪ le iniziali esperienze (di successo) dei Progetti Pilota Urbani e del programma Urban (anni novanta), rivolti in particolare alle aree urbane più deboli e la prosecuzione con Urban II (2000-2006), centrato su modelli di sviluppo innovativi per il recupero di aree urbane in crisi; l'iniziativa CIVITAS volta a favorire lo sviluppo di soluzioni alternative di trasporto urbano (dal 2000)



Si affermano gli obiettivi della sostenibilità e dell'innovazione, accompagnati da un approccio integrato e partecipato

- ↪ la strategia di Lisbona (2000) e di Göteborg (2001)
- ↪ la nuova politica di coesione 2007-2013
- ↪ la Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano (2006)
- ↪ la revisione del Libro bianco sui trasporti (2006)

Dall'“Agenda di Lisbona” alla nuova politica di coesione 2007-2013, una cornice favorevole di riferimento

Come è noto, la riforma dei fondi strutturali 2007-2013 è caratterizzata:

- ↳ dall'adozione di un approccio strategico per la programmazione fondato sulle **priorità** della UE, in modo da **coordinare le politica di coesione con gli obiettivi di Lisbona** (maggiore competitività europea, attraverso “l'economia della conoscenza”) e di Göteborg (enfasi sulla protezione ambientale e sullo sviluppo sostenibile)
- ↳ dalla maggiore **concentrazione** degli interventi, sia rispetto agli obiettivi territoriali, sia rispetto alle priorità strategiche

Una duplice conseguenza, su priorità strategiche e spesa

- ↪ un numero limitato di **priorità strategiche** sulle quali concentrare gli interventi della politica di coesione:
 - ↪ innovazione e società della conoscenza
 - ↪ **ambiente** e prevenzione dei rischi
 - ↪ **accessibilità** e servizi di interesse generale
 - ↪ rafforzamento della Strategia Europea per l'Occupazione

- ↪ la concentrazione della spesa sui temi prioritari nella misura del 60% per l'Obiettivo "Convergenza" e del 75% per l'Obiettivo "Competitività regionale ed occupazione" (art. 9 del regolamento 1083/06 sui Fondi strutturali)

- ↪ tra questi **temi prioritari** (categorie di spesa):
 - ↪ **promozione di trasporti urbani puliti**
 - ↪ sistemi di trasporto intelligenti
 - ↪ trasporti multimodali
 - ↪ altri sui trasporti più tradizionali (ferrovie, autostrade, porti...)

La Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano (STAU): al centro il trasporto urbano sostenibile

- ↪ comunicazione della Commissione UE emanata a gennaio 2006 dopo una lunga fase di preparazione (quattro anni)
- ↪ **i trasporti** sono esplicitamente citati non solo come una delle principali cause dei problemi ambientali nelle aree urbane, ma anche **come un problema ambientale in sé**
- ↪ rilevante è il richiamo alla necessità di un "approccio integrato per la gestione dell'ambiente urbano", attraverso piani di azione strategici a lungo termine, nei quali si deve focalizzare in dettaglio la **correlazione tra le diverse politiche**, le diverse misure, l'azione dei diversi livelli amministrativi
- ↪ una delle cinque misure di intervento è dedicata al "**trasporto urbano sostenibile**", confermandone così la rilevanza

La STAU per una strategia di integrazione e di ampio respiro

- ↪ il piano per il trasporto urbano sostenibile richiede una **visione a lungo termine** e deve riguardare:
 - ⇒ infrastrutture e veicoli
 - ⇒ persone e merci
 - ⇒ tutte le modalità
 - ⇒ qualità del trasporto pubblico
 - ⇒ sicurezza dei ciclisti e dei pedoni
 - ⇒ coordinamento con la pianificazione territoriale

- ↪ è esplicitato il **collegamento con gli altri programmi** comunitari di sostegno, in particolare il nuovo ciclo delle politiche di coesione e il settimo Programma Quadro della Ricerca

La revisione del Libro bianco sui trasporti (giugno 2006): una battuta d'arresto sulla dimensione della sostenibilità?

- ↪ la nuova politica europea dei trasporti va impostata in stretta connessione con la strategia di Lisbona
- ↪ l'obiettivo di fondo, quindi, è ricercare il **giusto equilibrio tra crescita economica, benessere sociale e protezione dell'ambiente**
- ↪ la sostenibilità sembra **non essere più un pilastro** a sé per le politiche di settore
- ↪ tuttavia, **“proteggere l'ambiente”** e **“favorire l'innovazione”** per meglio assicurare la sostenibilità sono indicati come due **obiettivi prioritari**

In prospettiva, per il trasporto collettivo urbano più investimenti e il “Libro verde”

Nel capitolo relativo alla mobilità sostenibile per il cittadino, uno **specifico spazio è dedicato ai “trasporti urbani”**:

- ↪ si sottolinea l'**autonomia di iniziativa delle città**; le funzioni della Ue sembrano circoscritte allo studio e allo scambio di buone pratiche. Si citano i positivi esempi della STAU e dell'iniziativa **CIVITAS**
- ↪ si cita la legislazione in preparazione sui servizi di trasporto pubblico, nonché **futuri investimenti di qualità sul trasporto collettivo urbano** ecologico ed efficiente
- ↪ si suggerisce di “pubblicare un **Libro verde** sul trasporto urbano per determinare il valore aggiunto potenziale di un intervento europeo rispetto ad un'azione locale”

I contenuti della presentazione

La programmazione europea

La programmazione nazionale

Sintesi e spunti conclusivi

Le *tracce* di una rinnovata attenzione per le città e per la mobilità urbana sostenibile nella programmazione nazionale

- ↪ la significativa partecipazione italiana alle iniziative comunitarie Urban e CIVITAS
- ↪ il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e la definizione dello strumento **PUM (Piano Urbano della Mobilità)**, con i successivi sviluppi (dal 2001 ad oggi)
- ↪ l'ampio lavoro preparatorio per il preparazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013: i tavoli di lavoro settoriali (tra cui "Reti/collegamenti e territorio" e "Città e sistemi produttivi"), **i contributi del Ministero dell'Ambiente e dei Trasporti**
- ↪ il **Quadro Strategico Nazionale** inviato all'UE (dicembre 2006)

Le *tracce* di una rinnovata attenzione per le città e per la mobilità urbana sostenibile nella programmazione nazionale (*segue*)

- ↪ **i Documenti Strategici Preliminari delle Regioni e del Mezzogiorno** (2006) e i Piani Operativi Regionali e Nazionali (scadenza 5 marzo 2007)
- ↪ l'attivazione di un **tavolo sui temi della mobilità sostenibile** presso il Ministero dell'Ambiente (gennaio 2007), aperto ad un'ampia partecipazione di Istituzioni, associazioni, rappresentanze sociali ecc.
- ↪ **le risorse** per la mobilità sostenibile previsti nella Legge **Finanziaria 2007**
- ↪ il **progetto "Industria 2015"**, e successivo schema di DDL, per la nuova politica industriale del Ministero dello Sviluppo Economico, dove la mobilità sostenibile è citata come "area tecnologico-produttiva con forte impatto sullo sviluppo" e quindi candidabile per Progetti di Innovazione industriale da finanziare (settembre 2006)

Il Quadro Strategico Nazionale: un positivo spazio strategico e operativo per le dimensioni della città, dell'ambiente e dei trasporti





MACROOBIETTIVI	Priorità di riferimento
a) Sviluppare i circuiti della conoscenza	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1); ➤ Promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2)
b) Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Uso sostenibile e efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo (Priorità 3) ➤ Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 4)
c) Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 5) ➤ <u>Reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6)</u> ➤ Competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7) ➤ <u>Competitività e attrattività delle città e dei sistemi produttivi (Priorità 8)</u>
d) Internazionalizzare e modernizzare	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9) ➤ <i>Governance</i>, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci (Priorità 10)

Priorità 6 – “Reti e collegamenti per la mobilità”: fin troppe indicazioni sui trasporti puliti

Fra i tre obiettivi specifici assumono rilievo:

6.1.2 “Promuovere la mobilità urbana sostenibile, la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali e le sinergie tra i territori e i nodi logistici”

Si sottolinea (in modo un po’ confuso, a dire la verità) la necessità di:

-  passare dalla mobilità privata su gomma a modelli ambientalmente più sostenibili
-  sviluppare sistemi innovativi di infomobilità
-  promuovere forme di mobilità eco-sostenibili in ambito urbano (trasporti pubblici, piste ciclabili, parcheggi di scambio, *car-sharing*, piani di mobilità, reti di distribuzione di carburanti alternativi)
-  sostenere processi di liberalizzazione

6.1.3 “Migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e favorire l’accessibilità delle aree periferiche: promuovere modalità sostenibili”

Priorità 8 - “Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani”: la città come *driver* dello sviluppo

Fra i tre obiettivi specifici assumono rilievo:

8.1.2 “Elevare la qualità della vita, attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi derivanti dalla congestione e dalle situazioni di marginalità urbana, al contempo valorizzando il patrimonio di identità e rafforzando la relazione della cittadinanza con i luoghi”



Si sottolinea la necessità di “promuovere lo sviluppo ecosostenibile anche in relazione alle politiche ambientali e dei trasporti pubblici”, anche attraverso una mobilità innovativa e integrata delle persone e delle merci.

8.1.3 “Favorire il collegamento delle città e dei sistemi territoriali con le reti materiali e immateriali dell’accessibilità e della conoscenza”



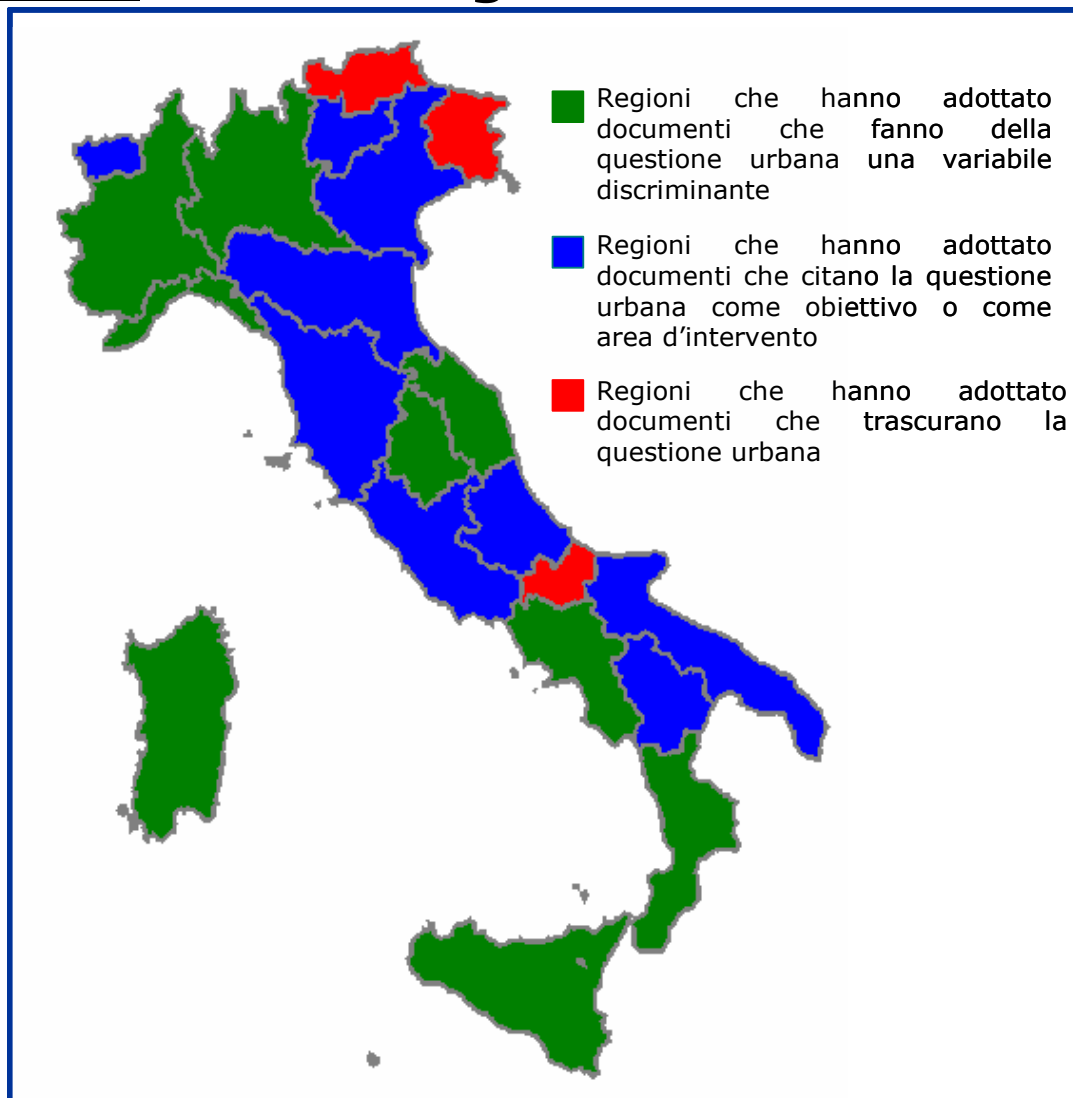
Si sottolineano soprattutto il ruolo trainante delle città nell’economia, la scarsità di interventi fin qui sostenuti per il loro rilancio, la necessità di promuoverla cooperazione orizzontale (partenariati, reti di comuni ecc.)

I Documenti Strategici Preliminari delle Regioni e delle Province Autonome: *la questione urbana come tema prioritario*

Ad un'analisi di insieme, la questione urbana risulta essere:




- ↪ una **variabile strategica** nei Documenti di **nove** Regioni e nel Documento strategico **Mezzogiorno**
- ↪ un **semplice obiettivo** o area di intervento in altri **nove** Documenti regionali (compresa la Provincia Autonoma di Trento)
- ↪ **nemmeno citata** nei restanti **tre** Documenti regionali (compresa la Provincia Autonoma di Bolzano)

La mappa dell'attenzione per la questione urbana nei DPS regionali



I Documenti Strategici Preliminari delle Regioni e delle Province Autonome: *più discontinua la focalizzazione sulla mobilità urbana sostenibile*

Rispetto all'attenzione alle politiche per la mobilità urbana sostenibile possiamo distinguere:

-  **cinque** Documenti regionali che le assumono come strumento di **intervento prioritario e articolano diverse azioni**: sviluppo Tpl e mobilità non motorizzata, mezzi e sistemi alternativi, integrazione tariffaria, pianificazione integrata trasporti-urbanistica ecc.
-  **otto** Documenti regionali (compresa la Provincia Autonoma di Bolzano) che le citano in modo **generico, senza specifiche proposte** di azioni integrate e articolate
-  **otto** Documenti regionali (compresa la Provincia Autonoma di Trento) e il Documento **Mezzogiorno** che legano le politiche per i trasporti alle sole grandi infrastrutture e all'accessibilità del tessuto produttivo e urbano, **senza specifica menzione della mobilità urbana sostenibile**

Verso il Piano Operativo: nel Lazio più attenzione alle aree urbane e al Tpl

Nella bozza prodotta dal tavolo di partenariato, la dimensione urbana (*“favorire lo sviluppo urbano sostenibile”*) compare tra gli *“aspetti specifici di sviluppo a carattere territoriale”* e come tema trasversale di intervento. Una significativa concentrazione di risorse è riservata proprio alle aree urbane (Assi II e III) e specialmente al contrasto dei fenomeni problematici di congestione, inquinamento, migliore accessibilità e bassa propensione all’uso dei mezzi pubblici. Al contrario di quanto previsto nel preliminare di DSR dunque, la mobilità urbana sostenibile diventa un tema rilevante (seppure declinata solo come miglioramento del TPL).

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE I – Innovaz. e econom. della conoscenza		205,0	28
ASSE II - Ambiente e prevenzione dei rischi	Sono indicati 5 obiettivi specifici per l’asse in questione. All’interno dell’obiettivo specifico n.1. <i>“efficienza energetica e energia da fonti rinnovabili”</i> , in particolare, rientra come tema <i>“la riduzione delle emissioni di CO₂ da trasporto stradale”</i> . Tra le azioni si prevede la <i>“promozione di trasporti urbani puliti”</i> e si specifica che il <i>“trasporto urbano sarà oggetto di particolare attenzione e di un articolato ventaglio di azioni per aumentare la vivibilità delle aree maggiormente colpite dal fenomeno (inquinamento)”</i> .	196,0	26

Verso il Piano Operativo: nel Lazio più attenzione alle aree urbane e al Tpl (segue)

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE III - Accessibilità	L'asse si articola in 3 obiettivi specifici. Tra questi va segnalato l'obiettivo n.1: "Sviluppare la mobilità sostenibile integrata", all'interno del quale uno spazio significativo è riconosciuto ai progetti per "migliorare l'offerta delle infrastrutture ferroviarie e metropolitane" e tesi al "miglioramento della quantità e qualità dei servizi di TPL, segnatamente per quanto concerne il pendolarismo e i collegamenti della Capitale con il territorio".	292,0	39
ASSE IV Assistenza tecnica		28,2	4
Premialità		22,3	3
Totale		743,5	100

Fonte: Programma Operativo Competitività, Regione Lazio (draft 12, 14 febbraio 2007)

Verso il Piano Operativo: in Toscana la mobilità sostenibile diventa prioritaria

Lo *sviluppo urbano* rientra tra gli *aspetti di sviluppo a carattere territoriale* della Toscana (importante anche ai fini della valorizzazione delle risorse endogene per l'attività turistica), su cui si concentrano interventi "orizzontali" (sviluppo sostenibile e innovazione) o mirati (riqualificazione sociale e architettonica). Nel DSR le politiche per la mobilità sostenibile erano solo citate in modo generico. La "mobilità sostenibile e integrata" è divenuta invece una delle priorità strategiche del POR, connessa in particolare al tema dell'accessibilità metropolitana (Asse IV).

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE I - R&STT, innovazione, imprenditorialità		446,8	41
ASSE II - Sostenibilità ambientale	L'asse concorre alla strategia del POR mediante 6 obiettivi specifici. All'interno dell'obiettivo specifico n. 1 " <i>promuovere e migliorare la qualità dell'aria a livello regionale</i> " figurano alcune attività non bene specificate d'intervento nelle aree urbane con maggiore inquinamento (reti di rilevamento e misure di riduzione delle emissioni secondo le linee dei Piani di Azione Comunale).	114,3	11
ASSE III - Competitività e sostenibilità del sist. energetico		47,5	4

Verso il Piano Operativo: in Toscana la mobilità sostenibile diventa prioritaria (*segue*)

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE IV Accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicaz.	Le scelte strategiche dell'asse sono declinate attraverso 4 obiettivi operativi. Concorre in particolare alla riduzione della congestione e al miglioramento dell'accessibilità, l'obiettivo di <i>"rafforzare la mobilità sostenibile nell'area metropolitana fiorentina"</i> . Le azioni da compiere riguardano soprattutto il <i>"completamento del sistema tranviario"</i> del capoluogo (progetto che interessa anche una parte dei comuni dell'area metropolitana fiorentina, e i collegamenti pendolari di TPL), il <i>"rafforzamento dei sistemi ferroviari"</i> delle principali città e il potenziamento del trasporto merci su ferro, anche in funzione di riduzione dei gas di scarico automobilistici.	254,1	23
ASSE V - Valorizzaz. delle risorse endogene per lo sviluppo territ. sostenibile		194,2	18
ASSE VI - Assistenza tecnica		35,2	3
Totale		1.092,1	100

Fonte: Programma Operativo Regionale "Competitività Regionale e Occupazione" (bozza 19 febbraio 2007)

Verso il Piano Operativo: la Provincia di Bolzano recupera lo sviluppo urbano sostenibile

Rilevanti le novità prefigurate rispetto DSR. Assumendo le indicazioni del QSN, lo sviluppo urbano rientra tra gli specifici aspetti di sviluppo a carattere territoriale. Si intende dunque operare, nella fase di attuazione del programma, per sviluppare in special modo la collaborazione con la città di Bolzano. Quale tema di collaborazione si indica in particolare la riduzione del traffico e lo sviluppo del trasporto urbano pulito, che la bozza di PO pone tra gli interventi che compongono lo specifico Asse 2 ("*trasporti sostenibili*").

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE I - Sostegno alla ricerca e sviluppo		15,7	21
ASSE II - Prevenzione dei rischi naturali e trasporti sostenibili	<p>L'Asse si articola in 3 obiettivi specifici.</p> <p>L'obiettivo n. 1 consiste nell'incrementare l'uso dei modi di trasporto sostenibile, con particolare riferimento ai collegamenti tra il capoluogo ed i comuni della Provincia".</p> <p>Tra le attività previste, oltre a quelle di studio e conoscitive, sono indicate diverse iniziative riguardanti la mobilità urbana sostenibile: la migliore pianificazione del TPL (ferro e gomma); gli interventi di <i>mobility management</i> aziendale (con misure pro <i>car-sharing</i>, <i>car-pooling</i>, bicicletta); l'introduzione di nuove modalità di tariffazione e pagamento dei servizi (es. buoni trasporto).</p>	35,0	47

Verso il Piano Operativo: la Provincia di Bolzano recupera lo sviluppo urbano sostenibile (segue)

Assi	Temi rilevanti per le politiche di mobilità urbana sostenibile	Finanziamento totale	% di riparto
ASSE III Accessibilità e servizi di ICT		20,9	28
ASSE VI - Assistenza tecnica		3,0	4
Totale		74,6	100

Fonte: Obiettivo Competitività Regionale ed Occupazione, Provincia Autonoma di Bolzano, FESR, PO 2007-2013 (proposta per la consultazione, dicembre 2006)

Il contributo al QSN del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio: *il focus sulla mobilità urbana sostenibile*

- ↻ rafforzare le **azioni per la mobilità urbana sostenibile già avviate**: *car sharing, city logistics, mobility management*, veicoli non inquinanti...

- ↻ promuovere **strumenti di intervento più integrati**:
 - ➡ estendendo il campo di azione dalla città da **un'area più vasta**
 - ➡ utilizzando i Piani Urbani del Traffico (PUT) e i Piani Urbani della Mobilità (PUM) come strumenti per rendere coerenti le misure di riduzione dell'inquinamento con le altre politiche dei trasporti

Il contributo al QSN del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: *il focus sull'accessibilità alle aree urbane*

- ↪ si assegna un **ruolo strategico alle città (e alle reti di città)** come "motori dello sviluppo territoriale"; approccio consolidato dal Ministero grazie all'esperienza di programmi integrati urbani e territoriali (Urban, Prusst....)
- ↪ **promozione** di uno strumento di programmazione di area vasta, in grado di intervenire sulle connessioni infrastrutturali: **i Piani Strategici delle Città (PSC)**
- ↪ in materia di trasporti sono **cruciali** le questioni dell'**accessibilità** e dell'**interconnessione**
- ↪ **non ha invece una visibilità diretta la declinazione alla scala urbana della questione ambientale**: il tema della mobilità urbana sostenibile è implicitamente delegato ai PUM

Dal Piano Urbano della Mobilità al Piano Strategico della Città: *luci e ombre per la mobilità urbana sostenibile*

- il PUM è stato istituito dalla legge 340/2000 con l'obiettivo di **soddisfare i bisogni di mobilità dei cittadini riducendo al contempo l'inquinamento, i consumi energetici e la congestione, e aumentando la sicurezza**. 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*)
- 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.) purchè finalizzato al perseguimento degli obiettivi fissati. Come specificato nel PGTL del 2001 **"i finanziamenti 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: *luci e ombre per la mobilità urbana sostenibile (segue)*

- ↪ in questi termini **i PUM non hanno avuto seguito**, ma diverse città si sono comunque dotate di strumenti di programmazione integrata denominati PUM e altre lo stanno facendo
- ↪ 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)

I contenuti della presentazione

La programmazione europea

La programmazione nazionale

Sintesi e spunti conclusivi

Sintesi e spunti conclusivi

- ↪ 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
- ↪ 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 e la nuova politica di coesione 2007-2013

Sintesi e spunti conclusivi (*segue*)

- ↪ 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**; 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
- ↪ sullo sfondo, infine, **restano i problemi di sempre** della mobilità urbana nel nostro Paese...

La mobilità urbana con il peso e con i problemi di sempre

Alcuni fotogrammi dal Terzo Rapporto Isfort-Asstra sulla mobilità urbana (anno 2005)

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'81,9% degli spostamenti effettuati in auto (67,5% nelle grandi città) ed è un peso in crescita nell'ultimo biennio. Il trasporto pubblico resiste solo nelle grandi città (quota di mercato al 28%, contro una media complessiva del 10,6%)

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 nel 2005; la velocità commerciale percepita è tornata ai livelli del 2001



**Gli strumenti di programmazione
europei e nazionali in materia di
mobilità urbana: un inquadramento**

Grazie per l'attenzione!

Carlo Carminucci

Roma, 7 marzo 2007