



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union

## **BUMP - Boosting Urban Mobility Plans**

### **BUMP Supporting Package**

## **Pacchetto integrato di supporto dedicato agli enti locali per la formulazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**

La responsabilità per il contenuto di questo documento è esclusivamente degli autori.

Né l'EASME né la Commissione europea sono responsabili dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute in detta comunicazione.



## Indice

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>IL CONCETTO DI PUMS E IL RUOLO DEGLI ENTI LOCALI NELLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ .....</b>	<b>3</b>
<b>LA FORMULA PROPOSTA DA BUMP: I 4 PASSI.....</b>	<b>4</b>
<b>LA METODOLOGIA DI INTERVENTO: LE SOLUZIONI SPECIFICHE PER I COMUNI ITALIANI .....</b>	<b>5</b>
<b>IL PROGRAMMA DEL CORSO DI FORMAZIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>CONSIGLI UTILI PER UNA FORMAZIONE EFFICACE RIVOLTA ALLA FORMULAZIONE DI PUMS ....</b>	<b>18</b>



Documento predisposto da Luca Mercatelli di AREA Science Park, Trieste (luglio 2015).

## Introduzione

Il pacchetto integrato di supporto alla formulazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) si compone di quattro fasi complementari (formazione in aula; condivisione internazionale ed apprendimento reciproco; accompagnamento da parte di esperti nella realizzazione dei piani; diffusione dei casi di successo) ed è stato messo a punto congiuntamente dal partenariato del progetto BUMP – Boosting Urban Mobility Plans nei 9 Paesi direttamente coinvolti dal progetto (Italia, Spagna, Regno Unito, Germania, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Romania, Bulgaria).

Il processo di definizione del programma di formazione, guidato e coordinato dall'Istituto di Pianificazione Territoriale (IRPUD) dell'Università di Dortmund, ha visto dapprima la formulazione di un modello standard internazionale e poi l'adattamento ai singoli contesti nazionali attraverso una comune metodologia di lavoro basata sul coinvolgimento di portatori di interesse ed esperti del settore, che ne ha permesso la rielaborazione ed il perfezionamento per meglio rispondere ed andare incontro a specificità e necessità dei singoli Paesi e territori.

Il presente documento raccoglie e riassume approcci, soluzioni e metodologie operative sviluppate in Italia da AREA Science Park di Trieste ([www.area.trieste.it](http://www.area.trieste.it)), coordinatore del progetto e partner nazionale di riferimento, con l'obiettivo di accompagnare i comuni beneficiari nella formulazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) e li rende disponibili sia per l'autoapprendimento da parte di chi all'interno delle Amministrazioni si occupa di pianificazione e gestione della mobilità, sia ad eventuali organizzazioni intenzionate a replicare l'approccio nel proprio territorio di competenza.

Il documento contiene link multimediali alle risorse (report sintetici sulle singole attività, materiali didattici, etc.) pubblicati sul sito [www.bump-mobility.eu](http://www.bump-mobility.eu).

**Nota:** tutti i materiali e le informazioni disponibili sul sito del Progetto BUMP possono essere liberamente scaricate ed utilizzate citando il progetto, la fonte e gli autori.

## Il concetto di PUMS e il ruolo degli enti locali nella pianificazione della mobilità

Il concetto di PUMS recentemente delineato dall'*Urban Mobility Package* della Commissione europea<sup>1</sup> prevede una visione di lungo periodo ed un processo di pianificazione con obiettivi chiari e definiti, un'adeguata metodologia di monitoraggio e valutazione dell'implementazione delle azioni messe in campo, la ricerca di uno sviluppo integrato e bilanciato di tutti i modi ed un alto grado di integrazione e coordinamento orizzontale e verticale tra diversi livelli di governo, insieme ad un approccio partecipativo che sappia rendere protagonisti i principali attori e portatori di interesse presenti nei territori interessati.

---

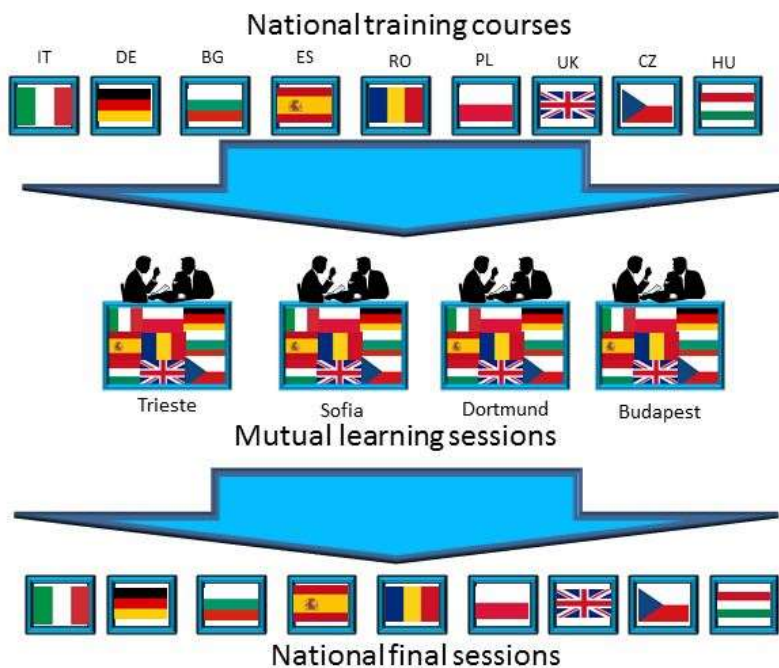
<sup>1</sup> [Urban Mobility Package](#) - COM (2013) 913 final – Annex 1 'A concept for Sustainable Urban Mobility Plans'

Questa la missione ambiziosa e complessa che si trovano ad affrontare gli enti locali. Di quale supporto possono avere bisogno per far fronte alla predisposizione di tali strumenti di piano integrati e in grado di garantire una gestione sostenibile di trasporti e mobilità nelle aree urbane e peri-urbane di competenza?

## La formula proposta da BUMP: i 4 passi

Il target principale di BUMP sono i comuni o i loro raggruppamenti con popolazione compresa tra le 40.000 e le 350.000 unità che intendono dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). L'obiettivo è fornire ai funzionari tecnici che, all'interno delle Amministrazioni, si occupano di pianificazione urbana, ambiente, traffico e mobilità le competenze tecnico-pratiche per procedere alla formulazione dei PUMS e così rispondere alle esigenze formative di soggetti chiamati a fornire soluzioni alla domanda complessa e variegata di spostamento di persone e merci in ambito urbano e periurbano, sia che procedano in tutto o in parte a tale formulazione con risorse interne ovvero ricorrendo al supporto di professionisti esterni, la cui attività dovranno essere in grado di organizzare, monitorare e valutare.

Per raggiungere lo scopo, BUMP si è dotato di un pacchetto integrato di capacity building, costituito da quattro passi successivi, interconnessi e sinergici: formazione (*training*), apprendimento condiviso (*mutual learning*), accompagnamento da parte di esperti (*coaching*), promozione internazionale dei casi di maggior successo (*BUMP pioneers*) perché, una volta prodotti i migliori PUMS con l'aiuto del progetto, questi possano servire da buone prassi da replicare e diffondere.



La formazione, basata su un pacchetto comune, poi adattato ai singoli contesti nazionali, vede tra le principali fonti e documenti di riferimento le linee guida ['Developing and Implementing a Sustainable](#)

[Urban Mobility Plan](#)’, disponibile in lingua inglese sul portale [‘Eltis – The urban mobility observatory’](#) e tradotto nell’ambito di BUMP in altre 8 lingue (Bulgaro, Ceco, Italiano, Polacco, Rumeno, Spagnolo, Tedesco, Ungherese). L’adattamento del pacchetto comune ha visto la collaborazione in ciascun Paese di gruppi di esperti e rappresentanti dei portatori di interesse raccolti in focus group che, oltre a fornire riscontri sul programma di formazione, hanno contribuito a perfezionare e validare i criteri e le modalità per il coinvolgimento delle Amministrazioni beneficiarie e la selezione dei docenti. Informazioni più dettagliate sono disponibili in lingua inglese sul sito del progetto all’interno della relazione *‘Report on preparation and implementation of training activities’* (disponibile in lingua inglese sul sito del progetto alla sezione [‘Risorse’](#))

Ai partecipanti alla fase di training in aula in ciascun Paese è stata quindi offerta l’opportunità di scambiarsi esperienze e know-how, condividere casi di buone prassi, approcci e soluzioni sperimentati in altri contesti attraverso la partecipazione a quattro eventi internazionali di apprendimento condiviso, organizzati ciascuno in un diverso Paese tra quelli coinvolti dal progetto e vertenti su di un set di argomenti scelti ad-hoc nell’ampia gamma delle tematiche legate alla pianificazione e gestione della mobilità urbana in chiave sostenibile (una relazione dettagliata *‘Report on mutual learning activities’* è disponibile in lingua inglese sul sito del progetto alla sezione [‘Risorse’](#)).

La terza fase, in corso al momento della stesura di questo documento, è quella del coaching, l’accompagnamento degli enti locali nella formulazione dei propri PUMS da parte di esperti interni ed esterni alle organizzazioni partner del progetto, selezionati in ciascun Paese per aiutarli a definire le problematiche ed individuare le soluzioni applicabili per procedere con la produzione degli strumenti di piano delle singole Amministrazioni. I PUMS così prodotti verranno pubblicati sul sito del progetto per fungere da materiale di riferimento e consultazione, mentre le esperienze maturate nella quotidiana collaborazione con gli enti locali verranno riassunte e sintetizzate nelle *‘Guidelines for the definition of Sustainable Urban Mobility Plans’*, disponibili in lingua inglese alla conclusione del progetto.

I migliori casi (i BUMP pioneers) saranno oggetto della visita da parte di delegazioni internazionali interessate a conoscere e replicare approcci e soluzioni adottate nelle città beneficiarie che si saranno distinte per la qualità e la portata dei propri piani.

## **La metodologia di intervento: le soluzioni specifiche per i comuni italiani**

Al momento di adottare il pacchetto comune alla realtà italiana, secondo quanto previsto dal programma operativo del progetto, AREA Science Park ha organizzato in Italia due focus group, rispettivamente a Roma presso l’Ufficio di rappresentanza della Regione Friuli Venezia Giulia (10/7/2013) e a Trieste presso la sede di AREA Science Park (20/09/2013), con l’intento di presentare ad una schiera selezionata di stakeholder l’approccio metodologico e, più specificamente, il programma per la fase di formazione in aula, per ottenere pareri, indicazioni, orientamenti.

I soggetti coinvolti erano rappresentanti di istituzioni (MATTM, ANCI nazionale); reti di settore di rilevanza nazionale (Euromobility, Federmobilità, CIVINET); progetti internazionali a supporto della mobilità sostenibile (ENDURANCE, QUEST, POLYSUMP); città portatrici di buone prassi o interessate allo sviluppo dei propri PUMS (Trieste, Udine, Pordenone, Torino Padova, Federazione del Camposampierese, Reggio Emilia, Parma).

Le indicazioni fornite dai partecipanti dei focus group si sono rivelate essenziali.

La preparazione del programma per la fase di formazione ha dovuto tener conto di una serie di caratteristiche, vantaggi ed ostacoli che rendono il contesto italiano diverso da quello che si può riscontrare in altri Paesi europei.

PUT vs. PUM(S) - La normativa vigente (Nuovo Codice della Strada, art. 36) prevede l'obbligatorietà per il PUT (Piano Urbano del Traffico) per comuni con popolazione residente superiore alle 30.000 unità, uno strumento di breve periodo (arco temporale biennale) finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale e alla riduzione dell'inquinamento e dei consumi energetici. Non prevede, invece, l'obbligatorietà per i Piani Urbani della Mobilità (PUM) - per cui la legge n. 340/2000 all'art. 22 prevedeva, peraltro, la possibilità di cofinanziamento pubblico - né tantomeno un modello univoco, definito e dettagliato di riferimento che definisca in maniera esaustiva struttura del piano e declinazione del concetto di sostenibilità nelle sue molteplici accezioni (ambientale, economica, sociale). Tranne alcune Amministrazioni virtuose che si sono dotate di PUM negli anni passati, i casi di buone prassi in Italia sono rari e riguardano per lo più città metropolitane. Una delle priorità è, quindi, chiarire bene le differenze tra il PUT e i suoi tre livelli subordinati di progettazione (Piano Generale del Traffico Urbano o PGTU, il piano quadro; Piani Particolareggiati del Traffico Urbano o PPTU, progetti di massima per l'attuazione del PGTU; e Piani Esecutivi del Traffico Urbano o PETU) e il PUMS, un piano strategico di ampio respiro e durata almeno decennale, che deve declinare al proprio interno le molteplici dimensioni della sostenibilità e prevedere il coinvolgimento attivo ed esteso di portatori di interesse per condividere scelte e decisioni in uno spirito di pianificazione partecipata.

Portata territoriale - Un ulteriore elemento rilevante è la portata territoriale che i nuovi PUMS dovranno avere. La citata legge n. 340/2000 all'art. 22 prevedeva che potessero accedere ai finanziamenti 'i singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, d'intesa con i comuni interessati, e le regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati'. Tuttavia le iniziative aggreganti da parte di enti sovraordinati (Province e Regioni) che hanno portato a risultati concreti in termini di piani sono state sporadiche, e a livello nazionale i PUM sono stati sviluppati soprattutto da capoluoghi, in massima parte dalle aree metropolitane, lasciando ampiamente aperta la questione della

pianificazione della mobilità in città o loro aggregazioni di dimensioni medie, la gran maggioranza nel panorama nazionale.

Consapevolezza, motivazione e capacità di influire sui processi decisionali - Vista la non obbligatorietà dello strumento, era cruciale per BUMP coinvolgere Amministrazioni davvero motivate e determinate a completare l'intero processo e dotarsi di PUMS per ottimizzare l'utilizzo delle risorse. Allo stesso tempo, gli enti locali dovevano nominare al proprio interno persone in posizioni tali da poter influenzare i processi decisionali (soprattutto dirigenti o posizioni organizzative) per ovviare almeno in parte ai tempi tecnici e a quelli della burocrazia, oltre che per ottenere l'allocazione di risorse, senza le quali qualunque sforzo sarebbe stato vano. L'aula così delineata, caratterizzata da un alto livello di competenza ed esperienza, rendeva necessaria la presenza di docenti di altrettanto spessore.

Necessità di formazione a fronte di risorse scarse - La redazione di un PUMS - che sia gestito in tutto o in parte all'interno degli uffici comunali - richiede l'acquisizione di un'ampia gamma di principi, nozioni e modalità di intervento, non sempre interamente a disposizione di chi è chiamato a gestire le operazioni, Ciò vale sia per chi procede valorizzando l'opera del proprio personale interno, sia di chi si avvale di contributi esterni a spettro più o meno ampio, che richiedono comunque uno sforzo di coordinamento ed orientamento delle attività. Formazione in aula, tuttavia, significa privare l'ufficio di una risorsa chiave, pertanto si è reso necessario definire un calendario didattico ben modulato, completato con largo anticipo e con intervalli adeguati tra una sessione e l'altra, anche per permettere la rielaborazione dei contenuti proposti.

## **Il programma del corso di formazione**

Il modello originale di riferimento è stato strutturato nell'intento di poter essere fruito in tutti i Paesi coinvolti nella partnership (ed eventualmente portato ad di là di questi confini), con la dichiarata necessità di dover essere in grado di comunicare l'intera gamma di concetti e contenuti in maniera da essere fruibile indipendentemente dalla tradizione di pianificazione e dalla normativa vigente in ciascun contesto nazionale.

Il modello generale di riferimento prevedeva 10 giornate individuali di formazione e materiali di riferimento spesso disponibili solo in lingua inglese e riferentisi a realtà operative talvolta anche molto distanti dalle pratiche e dai vincoli di legge nazionali, che necessitavano di orientamenti chiari per essere letti in maniera utile per il panorama italiano.

Il programma predisposto per l'Italia si è ispirato ai riscontri forniti dai partecipanti ai focus group ed alle risultanze di altri progetti ed iniziative condotti parallelamente in Italia ed all'estero, portando a quattro sessioni di formazione in aula nel periodo febbraio-maggio 2014, debitamente distanziate per permettere ai partecipanti di frequentare senza eccessivi impedimenti all'attività lavorativa e

suddivise in sette moduli per meglio fruire del contributo multidisciplinare di una serie di esperti selezionati ad hoc per ciascun intervento attraverso una selezione trasparente.

Ad evitare un effetto negativo legato alla scarsa dimestichezza con documentazione in lingua inglese, i materiali utilizzati nel corso degli incontri di formazione sono stati dove possibile forniti in lingua italiana e, quando disponibili solo in inglese, gli esperti hanno fornito adeguato supporto per garantire una piena e soddisfacente comprensione dei contenuti.

Il programma si basa su un mix di lavoro svolto in aula, comprensivo di lezioni frontali impostate per essere fortemente interattive e tenute da esperti selezionati sulla base della propria esperienza operativa, lavori di gruppo ed elaborazioni dei contenuti proposti, e di approfondimento individuale dei partecipanti, per contestualizzare gli strumenti e le misure presentate in aula nei territori di competenza.

La preparazione del programma si è ispirata ai seguenti principi:

- valorizzazione del patrimonio di conoscenze ed esperienze dei partecipanti attraverso l'interazione in aula tra loro e con i docenti esperti, il lavoro di gruppo, l'approfondimento individuale;
- promozione di buone prassi nazionali e internazionali;
- connessione con altre iniziative nazionali ed internazionali rivolte alla mobilità sostenibile;
- preparazione delle condizioni necessarie per la strutturazione dei PUMS da parte dei partecipanti.

Di seguito sono descritte nel dettaglio le quattro sessioni ed i relativi sette moduli con il nominativo dei docenti come termine di riferimento per la consultazione dei materiali didattici messi a disposizione nella sessione ['Risorse'](#) del sito.

➤ ***Sessione 1 - durata complessiva: 2 giornate***

La sessione 1 inizia con il modulo 1a e l'introduzione delle principali caratteristiche della mobilità urbana, i fattori critici, gli impatti ed i trend evolutivi, analizzando i principali strumenti di pianificazione strategica di settore e di attuazione, nella loro interazione orizzontale e verticale con altri strumenti. Viene quindi introdotto il nuovo approccio legato ai PUMS ed all'analisi del loro ciclo di vita, insieme alle linee guida messe a disposizione dal progetto Eltis ed a casi di buone prassi (tra i quali Milano, Dresda, l'Ile de France). Ai partecipanti viene proposta un'attività di gruppo orientata ad evidenziare punti di forza e criticità della legislazione e del più generale contesto di riferimento nazionale rispetto al concetto di PUMS. Il secondo giorno (modulo 1b), è dedicato all'introduzione di elementi di gestione del ciclo di progetto per la strutturazione dei PUMS: dall'analisi dei problemi alla



definizione di obiettivi strategici e specifici; la definizione degli indicatori e delle fonti di verifica dei dati da utilizzare per il monitoraggio e la valutazione; una prima definizione delle relazioni tra attività risultati attesi e relative ripercussioni. Un incontro con una buona prassi italiana (nel nostro caso la città di Torino) fornisce l'occasione per descrivere nel dettaglio il processo che ha portato alla definizione di quel PUMS e mettere a confronto approcci, soluzioni, ostacoli incontrati nel processo. I partecipanti sono quindi invitati a rielaborare il lavoro svolto in aula con una focus particolare sugli strumenti di pianificazione esistenti e le relative misure di implementazione utilizzate nelle rispettive realtà locali.

I più importanti collegamenti con altri progetti ed iniziative: PUMAS, CIVITAS, ELTIS, PATRES

### ***Modulo 1a (8 ore): Introduzione al PUMS come piano integrato, processo e metodologia di lavoro***

***Docente: Patrizia Malgieri***

Il modulo focalizza l'attenzione sugli strumenti di pianificazione urbana a partire dall'individuazione di un linguaggio comune e condiviso per esplorare in termini metodologici le specifiche caratteristiche dei modelli/strumenti di pianificazione. La costruzione del linguaggio condiviso viene sviluppata nella parte introduttiva del modulo e tiene conto della composizione dell'aula e del suo background. Il modulo viene sviluppato attraverso comunicazione frontale ed esemplificazioni (presentazione di casi studio).

La struttura del modulo è riportata di seguito:

- Introduzione: mobilità urbana (variabili, caratteristiche, criticità/impatti, evoluzione);
- Gli strumenti di pianificazione: piani strategici e piani di settore, relazione tra piano strategico e piano attuativo;
- Articolazione degli strumenti di pianificazione settoriale (Piani Urbani del Traffico, Piani dei Parcheggi, Piani del TPL) e integrazione con il concetto di Mobility management per gli spostamenti sistematici (casa-lavoro/casa-scuola);
- Nuovo approccio alla pianificazione di settore dal Piano Urbano della Mobilità al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- Ciclo di vita del PUMS – Linee guida ELTIS 'Sviluppare ed implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile'
- Pianificazione strategica in Italia (PUM): presentazione di casi, individuazione di elementi caratteristici del percorso di pianificazione;
- Work group: individuazione di punti di forza e di debolezza del sistema nazionale del Ciclo di vita del PUMS rispetto alle linee guida Pum (Ministero LLPP 340/2000)
- Conclusione

## **Modulo 1b (8 ore): Il PUMS in azione: impostazione del piano ed un esempio di buona prassi**

**Docente: Luca Mercatelli**

Lo schema di lavoro delle azioni pilota di BUMP: elementi di Project Cycle Management da recepire tramite lavori di gruppo e in seguito approfondimenti individuali

Introduzione generale al sistema – singole attività sviluppate mediante lavoro di gruppo relativamente ad una prima strutturazione di un PUMS per una città modello:

- costruzione dell'albero dei problemi/degli obiettivi
- prima definizione di obiettivi strategici e obiettivi specifici
- individuazione indicatori e fonti di verifica
- prima identificazione di attività (breve/medio/lungo periodo) e risultati attesi

### **Incontro con una buona prassi: Bruna Cavaglià, Comune di Torino**

Il PUMS della Città di Torino

Approfondimento individuale: i partecipanti sono invitati ad iniziare a rielaborare la bozza sviluppata con il lavoro di gruppo sul piano individuale con dati presi dal contesto di ciascun partecipante e condurre una prima rassegna dell'esistente (strumenti di pianificazione traffico, urbanistica, etc.; infrastrutture e misure soft di gestione della mobilità) per ciascun ente locale beneficiario.

I materiali didattici sono disponibili sul sito alla sezione ['Risorse'](#)

#### **➤ Sessione 2 - Durata complessiva: 3 giornate**

Il secondo modulo inizia con l'introduzione ai parametri ed alle metodologie da utilizzare per la valutazione quantitativa e qualitativa e la definizione dei sistemi di monitoraggio. Partendo dall'analisi dello stato di fatto del contesto di riferimento, si introducono esempi sulle metodologie di conduzione di analisi volte a descrivere quali attori, settori e parametri vadano considerati. Un passo ulteriore è la valutazione di domanda e offerta e la definizione di scenari che prendano in considerazione gli strumenti di piano esistenti, le infrastrutture, le politiche e le misure per la loro integrazione. Vengono introdotti [gli strumenti MAX](#) (MAX SUMO, MAX TAG, MAX EVA, MAX LUPO) per descrivere come suddividere oggetti complessi in obiettivi specifici e misurabili. Il passo successivo è la descrizione di come si conduca una azione di monitoraggio utilizzando le seguenti metodologie: gruppo di controllo, gruppo di confronto, gruppo unico. Il lavoro condotto nel corso del modulo 1 (definizione di obiettivi strategici e specifici, azioni, monitoraggio dell'attuazione) viene ripreso e rielaborato alla luce di nuovi strumenti e contenuti forniti in questa fase: analisi SWOT, tecniche di integrazione avanzate, strutturazione di sistemi di monitoraggio. Giochi di ruolo aiutano i partecipanti a sperimentare il punto di vista di attori diversi nel processo di preparazione di un PUMS e delle relative misure. Nello

specifico, la discussione nel gruppo di lavoro sulla mobilità riguarda la costruzione della nuova tangenziale di Lucca, sospesa perché i costi sono più alti di quelli previsti inizialmente e potrebbero ancora crescere il bike sharing nel Parco del Magra..

I più importanti collegamenti con altri progetti ed iniziative: EPOMM, ENDURANCE, QUEST

### ***Modulo 2a (12 ore): Come strutturare, monitorare e valutare un PUMS***

***Docente: Lorenzo Bertuccio***

Impostazione dei parametri e delle metodologie da utilizzare per la valutazione quantitativa e qualitativa e il sistema di monitoraggio. Valutazione dello stato dell'arte e del contesto: settori, parametri e attori ed analisi di alcuni esempi reali. Valutazione dell'esistente: piani, infrastrutture, politiche e misure in atto per la loro integrazione. Valutazione della domanda e dell'offerta e impostazione degli scenari.

Come suddividere gli obiettivi complessivi in sotto obiettivi specifici e misurabili sulla base del Modello SMART di MAX Sumo e cioè obiettivi: Specifici, Misurabili, Ambiziosi, Realistici, Definiti nel Tempo.

Come progettare un corretto monitoraggio seguendo una delle tre metodologie seguenti per la domanda: Gruppo di Controllo, Gruppo di Confronto, Gruppo Unico.

Testi di riferimento: guide MAX SUMO e MAX LUPO

### ***Modulo 2b (12 ore) : Valutare e monitorare nei contesti di riferimento***

***Docente: Lorenzo Bertuccio***

Ripresa delle bozze elaborate nel Modulo 1b ed impostazione del lavoro di gruppo che segue:

- Analisi delle precondizioni e fattori esterni - Analisi SWOT
- Prospettive di integrazione degli strumenti esistenti e delle misure in atto nella bozza di PUMS (a livello generale e per tipologia)
- Strutturazione del sistema di monitoraggio

Presentazione dei primi risultati dei lavori di gruppo all'aula, dibattito critico e scambio degli elaborati

Come valutare lo stato dell'arte e del contesto e quali sono i principali strumenti e metodi di indagine sul territorio per la misura dei parametri trasportistici e di impatto energetico e ambientale: indagini sui flussi di traffico, indagini sulla domanda, indagini ambientali, indagini su specifici gruppi target (ad es. motivo, modalità, atteggiamento, stadio Max Sem) e portatori di interesse.

Come impostare una valutazione reale e un corretto sistema di monitoraggio attraverso almeno un esempio di interventi infrastrutturali (tangenziale di Lucca) e di un servizio di Bike Sharing (Parco del Magra), portando a confronto le prospettive del gruppo di lavoro interno dell'Amministrazione locale, formato da rappresentanti dei diversi dipartimenti (mobilità, bilancio, ambiente, salute e qualità della vita, urbanistica, lavori pubblici).

Approfondimento individuale: analisi critica degli elaborati propri e altrui per trovare punti deboli e necessità di rielaborazione

I materiali didattici sono disponibili sul sito alla sezione ['Risorse'](#)

### ➤ ***Sessione 3 - durata complessiva: 2,5 giornate***

La terza sessione introduce misure ed azioni concrete per la mobilità sostenibile, descrivendo di volta in volta in coinvolgimento di attori pubblici e privati ed il ruolo dell'ente locale, chiamato a fornire sia indicazioni di natura tecnica che ad assumere decisioni. Tra le questioni analizzate, i vari aspetti e le dimensioni della domanda (passeggeri e merci), prendendo in considerazione misure sia 'hard' che 'soft'. Inoltre, nel quadro dell'integrazione della mobilità sostenibile con altri strumenti strategici di piano, si considerano le varie dimensioni delle azioni individuali (tempi di realizzazione, costi sia finanziari che sociali, impatti a breve, medio e lungo termine, etc.). Si fa specifico riferimento ai vari collegamenti ed alle differenze esistenti a vari livelli tra un PUMS e gli strumenti di pianificazione e gestione del traffico previsti dalla normativa nazionale ed alle connessioni con la pianificazione del trasporto pubblico, lo studio degli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e di quelli asistemati, questioni specifiche legate ad esempio alla mobilità di genere. La metodologia di lavoro comprende, come di norma, sia lezioni frontali fortemente interattive in aula, sia lavori di gruppo sui seguenti temi:

- Misure di mobilità sostenibile per gli spostamenti di persone e merci in ambito urbano in relazione alle varie dimensioni della sostenibilità (ambientale, economica, sociale, etc.)
- Leve per il governo della domanda di mobilità: pricing, regolazione, approntamento di infrastrutture e servizi per la mobilità, sicurezza stradale, logistica urbana, innovazione tecnologica, gestione dei processi partecipativi, condivisione delle politiche per la mobilità
- Presentazione di buone prassi nazionali ed internazionali e di database europei che offrono esempi utili e significativi (Eltis, CIVITAS, ADVANCE, etc.)
- Introduzione ai risultati della valutazione di CIVITAS, in principale programma europeo di finanziamento delle misure di mobilità sostenibile per evidenziare i potenziali impatti delle diverse politiche in termini di sostenibilità, potenziali, criticità e barriere, parametri per il trasferimento delle buone prassi.

I più importanti collegamenti con altri progetti ed iniziative: ADVANCE, CIVITAS, ELTIS, TRANSPORT LEARNING

### ***Modulo 3a (16 ore): Azioni e misure concrete di mobilità sostenibile***

***Docente: Patrizia Malgieri***

Il modulo focalizza l'attenzione sulle politiche e le misure per la mobilità urbana ponendo attenzione alla pluralità di azioni che coinvolgono sia i soggetti privati come destinatari e attori delle politiche, che la Pubblica Amministrazione nella sua duplice componente di soggetto decisionale (politico) e di strutture tecniche. Le politiche e le misure per la mobilità urbana sono indagate con riferimento alle diverse componenti della domanda dei passeggeri e delle merci, considerando tanto le misure di carattere gestionale, quanto quelle di offerta di reti e servizi alla mobilità, ovvero azioni 'hard' e 'soft'.

L'articolazione delle politiche e delle misure tiene, inoltre, conto dei differenti strumenti della pianificazione e programmazione del settore così come riassunti nel modulo introduttivo del programma di formazione, ciò al fine di considerare le diverse dimensioni delle singole azioni, ovvero i tempi di realizzazione, i costi, gli impatti di breve e di medio-lungo periodo, etc. Nel discutere le misure per la mobilità si farà quindi riferimento alla loro interazione con gli strumenti di piano: PUMS, PUT nelle sue tre articolazioni di dettaglio (Piano Generale del traffico, Piano Particolareggiato del Traffico e Piano Esecutivo del Traffico), Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL), Piani della Sosta, Piani del Trasporto Pubblico, etc.

La sessione è strutturata in due moduli di 8 ore ciascuno, per un totale di 16 ore. I due moduli sono sviluppati attraverso comunicazione frontale e lavoro di gruppo in aula con esemplificazioni (presentazioni di casi studio) selezionati dal docente, ma anche sollecitati dai partecipanti.

In sintesi, la struttura dei due moduli sviluppa i seguenti temi:

- Misure per la mobilità sostenibile, un richiamo al concetto di sostenibilità (ambientale, economica, sociale, etc.) con specifico riferimento alla mobilità urbana passeggeri e merci;
- Le leve per governare la domanda di mobilità: costi, tempi, comfort e qualità del servizio;
- Individuazione delle politiche e delle misure: pricing (park and road pricing), regolamentazione (ZTL, AP, moderazione del traffico, il concetto di shared space, Low Emission Zone, etc.), offerta di reti e servizi per la mobilità (differenti tecnologie, riferite ai modi collettivi, reti e servizi per la ciclabilità / gestione della sosta / viabilità, etc.), sicurezza stradale (criteri per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie monitoraggio incidentalità. azioni di informazione-educazione, etc.) logistica urbana (regolazione degli accessi, LEZ, modelli di partenariato pubblico-privato per la gestione della distribuzione urbana delle merci, tecnologie di supporto e promozione dei veicoli a basso impatto ambientale); innovazione

tecnologica (infomobilità, uso dei veicoli a basso impatto ambientale, ITS nel trasporto pubblico e a servizio della mobilità privata, gestione e controllo accessi, gestione della sosta, etc.) esperienze di partecipazione e condivisione delle politiche per la mobilità.

- Presentazione di casi esempio (best practices) nazionali ed internazionali, rappresentativi delle tipologie di politiche/misure discusse al punto precedente. Presentazione delle banche dati europee Eltis.org, CIVITAS, ADVANCE, etc.
- Presentazione dei risultati della valutazione del principale programma europeo di finanziamento delle politiche a scala urbana (CIVITAS Initiative) al fine di individuare i potenziali impatti delle politiche in termini di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), delle potenzialità (drivers), delle criticità (barriers) e dei requisiti per la trasferibilità delle best practices.

Esercitazione (attività interattiva):

- Individuazione mediante la PEST Analysis di drivers e barriere delle politiche e misure (lavoro articolato in gruppi - da 3 a 5 partecipanti per gruppo);
- Condivisione dei risultati del lavoro di gruppo e individuazione delle politiche/misure più promettenti in funzione delle dimensioni e delle caratteristiche delle aree urbane;
- Sintesi dei risultati.

### ***Modulo 3b (4 ore): Contestualizzare le misure di mobilità sostenibile***

***Docente: Luca Mercatelli***

Ripresa delle bozze elaborate nei Moduli 1b e 2b e discussione in gruppo per il confronto delle misure presentate con quelle contenute nei propri elaborati (analisi critica e prospettive di miglioramento); proposta di crono-programmazione e individuazione degli attori pubblici e privati da coinvolgere

Approfondimento individuale: individuare sul proprio territorio i portatori di interesse da coinvolgere nel processo partecipativo e pensare alle modalità di coinvolgimento; individuare i percorsi intrapresi nella propria regione/provincia o in aree limitrofe simili per caratteristiche geo-climatiche e farne un'analisi critica, comparandole con gli esempi mostrati in aula.

I materiali didattici sono disponibili sul sito alla sezione ['Risorse'](#)

#### ***➤ Sessione 4 - durata complessiva: 2,5 giornate***

La sessione è suddivisa in quattro moduli a coprire una gamma di tematiche dalla normativa alle procedure di adozione ed approvazione, dalle tecniche di scrittura alla pianificazione e gestione dei

processi partecipativi, dalle opportunità e modalità di finanziamento al coordinamento dei passi successivi del programma operativo del progetto. Per gli aspetti normativi e quelli legati alle tecniche di scrittura, il modulo inizia con una panoramica a livello europeo e nazionale dei testi di riferimento, a coprire sia la letteratura comunitaria (Libro Bianco, linee guida sui PUMS), sia il contesto normativo nazionale e le relazioni con la pianificazione urbana, il governo del territorio e gli aspetti legati al codice della strada e ai bilanci degli enti locali. Un'analisi dei processi interni per l'approvazione del PUMS ripercorre tutti i passi dalla stesura della bozza preliminare alla formale approvazione, ivi compresa l'attribuzione delle responsabilità, la costituzione del gruppo di lavoro interno all'ente, le relazioni con gli organi politici preposti alle decisioni, etc. Per quanto riguarda pianificazione e gestione dei processi partecipativi, specifica attenzione è posta alla selezione degli attori da coinvolgere, alle strategie e tecniche per processi partecipativi efficaci, partendo dalle linee guida per la formulazione dei PUMS per arrivare ad esempi di buone prassi a livello europeo. Le soluzioni per il finanziamento sono focalizzate sulle risorse disponibili a livello internazionale, nazionale, regionale e locale, introducendo casi studio per mostrare esempi di azioni e misure realizzati e le modalità di finanziamento utilizzate. L'ultimo modulo è dedicato a collegare la formazione con i passi successivi, in particolare con la preparazione degli eventi di apprendimento condiviso e lo sviluppo del coaching per la formulazione dei piani delle singole Amministrazioni.

I più importanti collegamenti con altri progetti ed iniziative: DO THE RIGHT MIX, POLYSUMP, MOVE TOGETHER, CIVINET ITALY.

#### ***Modulo 4 (8 ore): Normativa e tecniche di redazione***

***Docente : Alessandro Meggiato***

Normativa di riferimento/giurisprudenza e dibattito sulle questioni di natura tecnico-normativa sollevate nelle sessioni precedenti (ad esempio. È necessaria la VAS per la redazione di un PUMS? quale iter deve seguire l'approvazione del piano, visto che non ne esiste una normata? Possiamo seguire, ad esempio, quella prevista per il PGTU?).

Le politiche e la normativa europee sulla mobilità sostenibile:

- White paper, linee guida per la redazione dei SUMP, si intende fornire una sintetica panoramica degli obiettivi e dei contenuti previsti per la programmazione dei trasporti urbani in ambito europeo.
- Il quadro normativo nazionale: quali sono i riferimenti programmatici e normativi in cui si inseriscono i Piani Urbani della Mobilità, la natura del PUM come piano strategico e come si inserisce nella programmazione dell'ente locale, o relazioni con il piano del territorio e i piani della qualità dell'aria. Relazione con la programmazione di area vasta e con i territori limitrofi

- I piani attuativi dei PUM e i Piani Urbani del Traffico (PUT): relazioni tra i piani, riferimenti al Codice della Strada e alle direttive ministeriali per la redazione dei PUT.
- L'attuazione dei provvedimenti previsti dai Piani Urbani della Mobilità: il ruolo del PUM nella redazione del piano triennale degli investimenti, i provvedimenti di attuazione delle misure contenute nei PUM

L'iter di redazione e approvazione di un PUM e di un PUT

Le competenze necessarie negli aspetti interdisciplinari

La definizione degli obiettivi, delle strategie e degli indicatori di valutazione.

Attribuzione delle responsabilità (interne/esterne all'Amministrazione)

Il Responsabile del procedimento: competenze e responsabilità

Il ruolo degli organi di direzione politica (Consiglio e Giunta) nella definizione degli obiettivi e delle strategie del piano

Costituzione dell'Ufficio di Piano, il ruolo degli esperti esterni e la formazione delle professionalità interne: il PUM, come piano strategico, costituisce l'occasione per la creazione di professionalità stabili all'interno dell'Ente che possano seguire l'iter di attuazione e monitoraggio del piano, al fine di definire e aggiornare nel tempo le priorità di intervento. La presenza di strumentazioni e competenze sulla pianificazione della mobilità interne all'ente consente di approfondire gli impatti sul sistema della mobilità delle politiche sul territorio (urbanistica, ambiente, commercio e attività produttive, etc.)

### ***Modulo 5 (4 ore): Partecipazione e crono-programmazione***

***Docente: Silvia Gaggi***

Partecipazione e crono-programmazione: criteri e parametri

Saper realizzare la partecipazione e la comunicazione: soggetti da coinvolgere, strategie e tecniche per una partecipazione efficace e soddisfacente

- Approfondimento della sessione delle Linee guida PUMS per quanto riguarda la partecipazione degli stakeholder: chi coinvolgere, quando e come;
- Metodologie di partecipazione: quali adottare e come svilupparle (i.e. online/offline; tavoli di lavoro; workshop; survey; volantini informativi, etc.);
- Esempi pratici dall'Europa: panoramica sulle attività sviluppate dalle città che hanno partecipato al concorso 'Do the Right Mix Campaign' nel 2013. Il tema era il coinvolgimento degli stakeholder. Focus sulle tre città vincitrici: Aberdeen, Tolosa, Ljutomer.



- Altri esempi pratici da: Move Together (partecipazione cittadini); Polysump (partecipazione stakeholder grazie alla metodologie del future search)
- Coinvolgimento dei partecipanti su quali sistemi partecipativi hanno in uso. Pro e contro.

### ***Modulo 6 (4 ore): Reperimento fondi e modalità di finanziamento***

***Docente: Fabio Torta***

Il modulo focalizza l'attenzione sulle possibili modalità di finanziamento in ambito di PUMS e attività o interventi correlati, distinguendo sia le fonti possibili (risorse nazionali e regionali, europee, autofinanziamento attraverso politiche specifiche, altre risorse – ad es. partecipazioni di soggetti privati), sia l'oggetto del possibile finanziamento con riferimento alle norme (ad esempio il Codice della Strada, ma anche norme di settore) e ai vincoli/obblighi/prassi dei diversi Programmi/Piani (risorse dedicate ad argomenti specifici, dalla pianificazione in senso stretto ai progetti pilota, agli investimenti fisici per l'attuazione del piano, etc.).

Viene effettuata una rassegna organizzata dei fondi potenzialmente assegnabili al settore, ma una particolare attenzione sarà data al prossimo periodi di programmazione europea (2014-2020) relativamente ai Fondi per la coesione e lo sviluppo regionale e a Horizon 2020, oltre che a programmi di cooperazione internazionale.

Vengono trattate alcune problematiche relative alla possibilità di bilanci separati sul tema mobilità, a rendere evidenti flussi in ingresso e uscita per singoli temi, interventi e politiche di settore, evitandone la difficile percezione all'interno del macro-settore lavori Pubblici, a favorire anche la comunicazione agli utenti (vantaggi e svantaggi specifici). Saranno analizzati e discussi con i partecipanti casi di finanza di progetto applicati al settore delle infrastrutture per la mobilità urbana (realizzazione di linee metropolitane, parcheggi) e/o extraurbana (infrastrutture stradali).

### ***Modulo 7 (4 ore): Coordinamento delle fasi successive e lancio ufficiale delle azioni pilota***

***Docente: Luca Mercatelli***

Riflessione sulle bozze sviluppate nelle fasi precedenti alla luce delle ultime informazioni

Revisione del sistema di monitoraggio e riflessione sulle modalità di finanziamento

Proposte di organizzazione della partecipazione

Lancio delle azioni pilota: dall'elaborazione durante il corso alla realizzazione dei PUMS

I materiali didattici sono disponibili sul sito alla sezione ['Risorse'](#)

## **Consigli utili per una formazione efficace rivolta alla formulazione di PUMS**

Materiali, siti e documenti in lingua inglese: i funzionari specializzati nella pianificazione urbanistica e della mobilità in molti Paesi UE hanno spesso una padronanza limitata della lingua inglese ed è quindi molto utile fornire supporto e traduzioni per facilitare il confronto con modelli e istruzioni operative di origine internazionale.

Sessioni interattive: in tutti i Paesi coinvolti lo scambio di know-how e il confronto tra le esperienze maturate in contesti diversi tra partecipanti alla formazione e con gli esperti sono stati indicati come contributi fondamentali al valore aggiunto portato dall'attività di capacity building e dal progetto in generale. Le simulazioni di situazioni reali e le sessioni di lavoro di gruppo sono state giudicate di particolare interesse ed hanno in molti casi permesso di instaurare valide collaborazioni e proficue relazioni di lavoro durante e dopo la fase di formazione.

Approccio ispirato alla gestione del ciclo di progetto: i partecipanti alla formazione in diversi Paesi hanno dimostrato di non avere piena familiarità con le tecniche tipiche della gestione del ciclo di progetto (definizione degli obiettivi strategici e specifici, scelta delle relative misure, definizione di target ed indicatori correlati, formulazione di una metodologia di monitoraggio e valutazione).

Motivazione: gli enti locali sono interessati a sviluppare i propri PUMS soprattutto quando ne vedono benefici – in molti casi la motivazione principale è la possibilità di accedere a finanziamenti europei.

Materiali multimediali: il ricorso a materiali multimediali (che includano video, software, simulazioni, etc.) è efficace per ottenere una buona partecipazione ed un effetto duraturo sulla platea.

Necessità di un modello generale condiviso di PUMS: si avverte da più parti la necessità di un modello riconosciuto internazionalmente, maggiormente dettagliato ed operativo per la formulazione dei PUMS, che potrebbe beneficiare anche degli output specifici di BUMP.