

COMUNE DI PRATO  
Assessorato alla Mobilità ed Innovazione

*Il trasporto pubblico  
dalle lam strumento  
ai tram di sviluppo*

Giornata di Studio  
15 dicembre 2003

# Le politiche regionali sulla mobilità integrata nelle aree vaste

Riccardo Conti

# Di cosa disponiamo

## STRUMENTI

Intesa come coordinamento

Programma di finanziamento di servizi per l'attuazione di PUM (5 milioni di ? per anno)

Strumentazione di base con l'Osservatorio dei Trasporti e della Mobilità (LR. 1/1998)

## ALTRI STRUMENTI?

Credito e Project Financing

Accordi su progetti per il miglioramento ambientale

Estensione Accordo Metropolitano

Accordo Regionale Trasporti e Logistica

# L'Intesa per l'Area Metropolitana

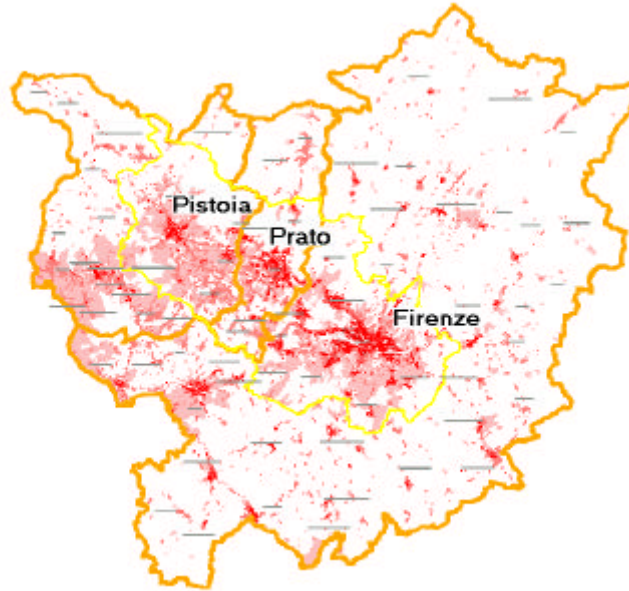
- Intesa sul governo delle Politiche della Mobilità nell'Area Metropolitana è stata sottoscritta il 25/10/2000 (fra Regione Toscana, Province e Comuni di Firenze, Pistoia e Prato, Circondario Empolese Val d'Elsa)
- Nell'Accordo Bersani 15/2/2001: sono state stabilite le redazioni di piani della mobilità generali per l'Area Metropolitana (e per l'Area Vasta) e articolati piani di lavoro da sviluppare in accordo fra Province e Comuni.
- E' stata quindi data Attuazione al Piano di Lavoro Intesa (studi con finanziamenti TAV-Nodo)

# L'Intesa per l'Area Metropolitana

- Obiettivo del lavoro: la messa a punto di specifiche per:
  - Costruzione di Modello del Territorio condiviso (costruzione e gestione di banche dati geografiche e cartografie)
  - Modelli di micro e macrosimulazione a livello di Area
  - Integrazione Tariffaria
  - Orario Integrato
  - fattibilità di sistemi tipo TramTreno
- I prodotti di prima fase sono stati consegnati
- Saranno disponibili alla fine dati e strumenti, modelli etc... condivisi sul territorio per la progettazione dei servizi di TPL “di qualità”

Accordo Quadro del 27/07/95 - Accordo integrativo del 03/03/99 - Intesa Area  
Metropolitana del 27/10/2000

**“Piano della Mobilità per l’Area Metropolitana della Toscana Centrale: dati  
di base, prefattibilità, specifiche tecniche per lo sviluppo delle fasi  
successive”.**



**RAPPORTO DI SINTESI DELLA PRIMA FASE**

**“Individuazione del sistema territoriale e prima definizione del modello dati  
da acquisire in merito al settore della mobilità”**

Firenze 27 Novembre 2002

## Osservatorio Regionale della Mobilità e dei Trasporti

(ai sensi dell'art. 21 della LR 42/98 "Norme per il trasporto pubblico locale")

La Regione, nell'ambito del Sistema Informativo Territoriale di cui all'art. 4 della LR 5/95 istituisce l'Osservatorio per la mobilità e i trasporti, al fine di:

- supportare l'attività di pianificazione, di programmazione e di amministrazione sia propria che degli Enti Locali;
- favorire la verifica dell'azione della pubblica amministrazione da parte delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni di consumatori e delle Aziende di trasporto.

# L'OSSERVATORIO REGIONALE

L'Osservatorio assicura la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dei dati relativi a:

- domanda di trasporto pubblico;
- **la qualità e il livello dei servizi;**
- le caratteristiche di produzione dei servizi;
- l'efficacia e l'efficienza delle aziende e dei servizi di trasporto pubblico;
- la sicurezza del sistema dei trasporti pubblici;
- l'impatto sull'ambiente del sistema dei trasporti pubblici, con particolare riferimento a costi esterni ai servizi

Fase  
attuale

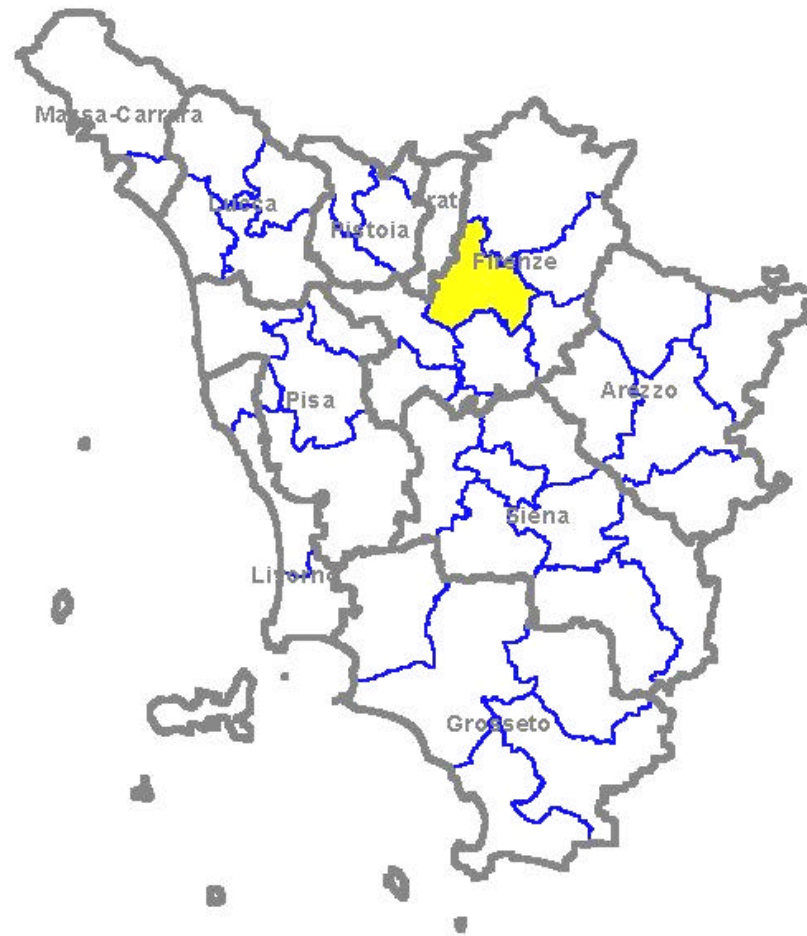
Le Province a loro volta devono istituire i propri Osservatori provinciali

# L'OSSERVATORIO REGIONALE

Qualità e livello di servizi su tutto il territorio regionale

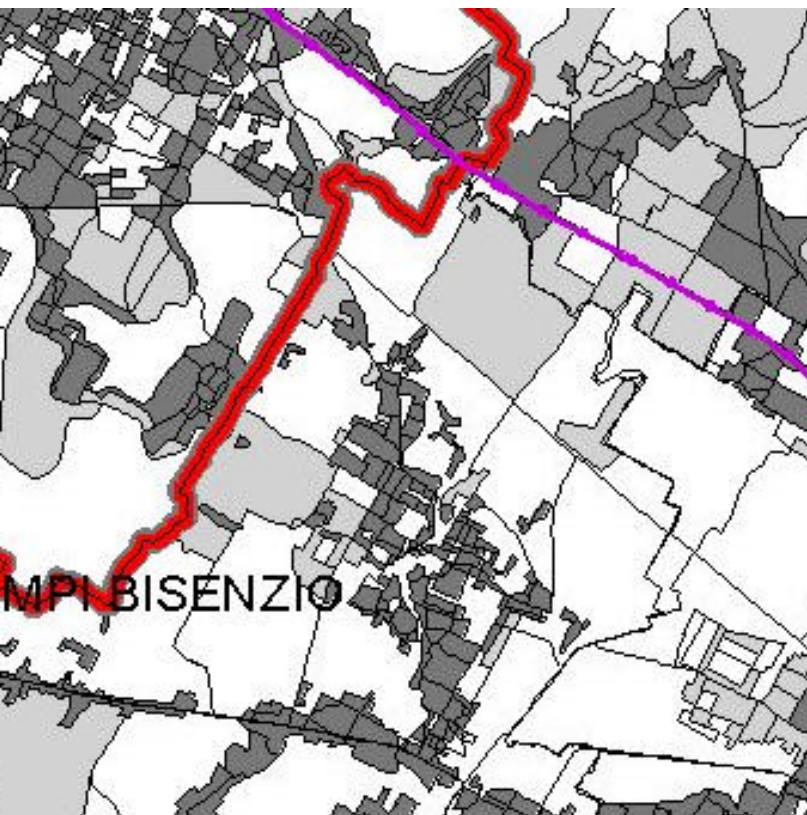
Dati disponibili aggregati per SEL  
(Sistemi Economici Locali):

- Sezioni di censimento e dati popolazione
- Principali attrattori (ospedali, scuole...)
- Classificazione linee TPL
- Orari linee TPL extraurbane
- Descrizione percorsi linee per Località
- Indicatori di accessibilità



# L'OSSERVATORIO REGIONALE

Sezioni di censimento e dati popolazione  
Individuazione Località rappresentative



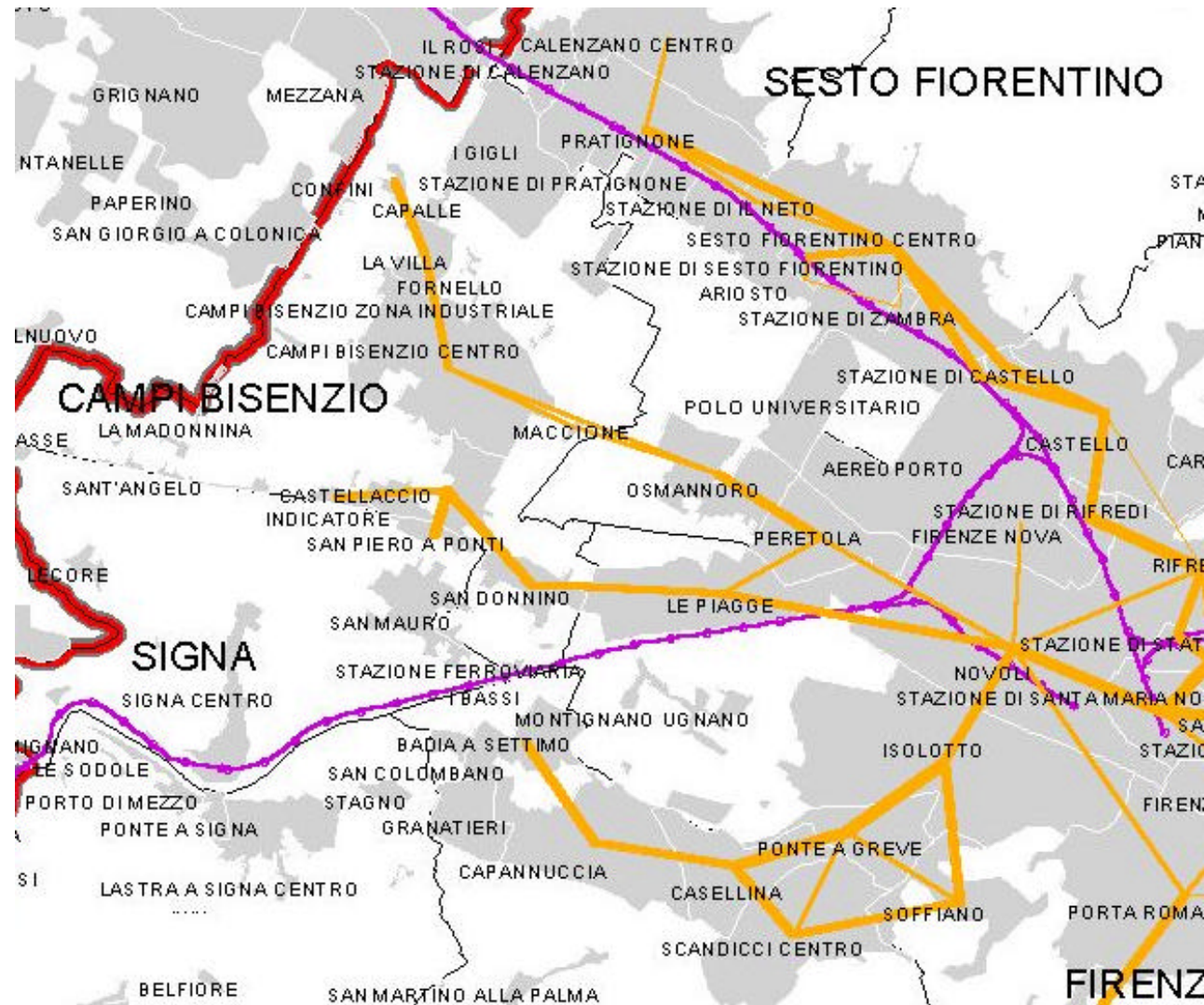
# L'OSSERVATORIO REGIONALE

Principali poli  
attrattori (scuole,  
ospedali, sedi  
comunali...)



# L'OSSERVATORIO REGIONALE

Descrizione percorsi linee per località: la rete ATAF....



# I PIANI URBANI DELLA MOBILITA'

- L'ultimo Piano Generale dei Trasporti (2001) nella definizione delle politiche per la gestione, riorganizzazione e coordinamento del TPL, richiama l'attenzione sulle problematiche di mobilità che riguardano le aree densamente urbanizzate;
- La risoluzione dei problemi di traffico, viabilità, sicurezza stradale, impatti sull'ambiente, che riguardano queste aree complesse, caratterizzate spesso dalla continuità del tessuto urbanizzato tra comuni confinanti, richiede un'attività di coordinamento tra Amministrazioni e un potere decisionale sugli interventi da adottare che con lo strumento del PUT non è perseguibile
- Il compito di realizzare questo "progetto di sistema dei trasporti" viene affidato ai Piani Urbani della Mobilità (PUM)

# I PIANI URBANI DELLA MOBILITA'

- Il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) è stato istituito dalla Legge n. 340 del 24/11/2000 “Dispositivi per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999” al fine di, come riporta l’art. 22 comma 1 della Legge:
- “soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell’uso individuale dell’automobile privata e la moderazione del traffico, l’incremento della capacità di trasporto, l’aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane”

# I PIANI URBANI DELLA MOBILITA'

Elementi caratteristici dei PUM:

- Per la prima volta si tratta di finanziare "sistemi" invece di singoli progetti. In un ambito decennale, di fronte a diversi obiettivi fissati, viene individuato nel PUM l'insieme di investimenti, progetti, elementi di innovazione tecnologica ma anche organizzativa, necessario a razionalizzare e migliorare la mobilità intervenendo, quindi, sui sistemi di trasporto pubblico, sui parcheggi di interscambio, sul governo della domanda attraverso i mobility managers, sulle infrastrutture, anche con l'obiettivo di ridurre incidentalità e aumentare sicurezza.
- Si tratta quindi di progetti di respiro molto ampio, dei quali viene evidenziata anzitutto la capacità di soddisfare in sinergia i fabbisogni di mobilità dell'Area.

# I PIANI URBANI DELLA MOBILITA'

- L'insieme degli interventi, sia infrastrutturali che organizzativi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di piano previsti dal PUM deve essere portato a termine nell'arco di 10 anni
- Gli interventi devono essere frazionati in fasi successive di sviluppo delle strategie di piano, con la definizione per ciascuna di esse dei risultati parziali ottenibili, per una verifica immediata in corso d'opera
- E' quindi importante individuare indicatori e sistema di monitoraggio dei risultati

# I PIANI URBANI DELLA MOBILITA'

- La Legge 340/2000 prevede il cofinanziamento statale.
- I soggetti beneficiari del cofinanziamento per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, e quindi tenuti alla redazione del PUM stesso vengono individuati in:
  - Singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000. abitanti
  - Province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000. Abitanti, d'intesa con i comuni interessati
  - Regioni, nel caso di aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati

## Fondo di Rotazione per i Servizi Urbani e l'intermodalità di Ambito Metropolitano

- E' stato istituito nell'ambito della Conferenza per la definizione dei Servizi Minimi del 30/7/2002;
- ha l'obiettivo di "...supportare politiche locali di investimento per la riorganizzazione della struttura della mobilità urbana (...) tramite contributo specifico per lo svolgimento di servizi di Tpl correlati";
- Il contributo è limitato nel tempo (massimo 3 anni) perché "... i Piani di investimento degli Enti e le sperimentazioni sui servizi correlati devono avere un ritorno economico e concludersi con un assetto della rete equilibrato sul piano economico...".

# IL FONDO DI ROTAZIONE

Data l'omogeneità dei contesti di riferimento (i contesti urbani e gli ambiti metropolitani), la **procedura prevista dalla Regione Toscana per l'accesso al Fondo** ha seguito, con le necessarie modifiche, la metodologia dei Criteri per il co-finanziamento statale dei PUM, a lungo oggetto di esame da parte della Conferenza Stato Regioni.

## **Perché allineare le procedure:**

L'adozione di metodologie “unificate” per i PUM e per l'accesso al Fondo di Rotazione, oltre ad essere suggerita dall'omogeneità del quadro di riferimento, è strategica anche per gli Enti Locali, in quanto permette di verificare la qualità dei dati e degli strumenti a disposizione rispetto a quelli necessari per l'attuazione dei PUM stessi:

- la qualità del quadro conoscitivo
- la coerenza tra gli strumenti di pianificazione
- la consistenza della strumentazione di simulazione e controllo

# IL FONDO DI ROTAZIONE

- Si richiede anzitutto nel PUM la costruzione di un **quadro conoscitivo**.
- L'obiettivo del quadro conoscitivo è quello di effettuare una rassegna/inventario delle conoscenze sulla situazione in atto e sullo scenario presupposto dai Piani Urbanistici e di Settore approvati con riferimento alla Politica della Mobilità dell'Ente o degli Enti che presentano il PUM.
- E' necessaria quindi l'integrazione tra le varie componenti dei Sistemi Informativi di Settore (Polizia Municipale, Urbanistica, Lavori Pubblici, etc...) sia per la raccolta e la sistematizzazione che per l'aggiornamento dei dati ed il controllo-monitoraggio dei risultati attesi, ben oltre quanto "tradizionalmente" riscontrato nei diversi Enti.

# IL FONDO DI ROTAZIONE

Il piano degli interventi infrastrutturali, tecnologici, strategici-organizzativi viene raccolto all'interno del PUM in un **quadro degli interventi, che deve dare:**

”un quadro sintetico e coordinato dell'azione di pianificazione in materia di viabilità, traffico, sosta, emissioni acustiche, inquinamento atmosferico, consumo energetico”

- Le richieste di finanziamento del Fondo di Rotazione regionale riguardavano progetti per il TPL tramite interventi di modifica, incremento, trasformazione, riqualificazione delle linee esistenti
- I progetti, pena l'esclusione, dovevano essere correlati a Piani complessivi di intervento nel settore della Mobilità Urbana. Qualora tali interventi non fossero inseriti in strumenti identificati come PUM, doveva esserne data “una lettura di sintesi che consentisse di inquadrarli in un contesto di coordinamento leggibile in termini a questo assimilabili.”

# IL FONDO DI ROTAZIONE

Nel meccanismo di valutazione dei progetti è stata data rilevanza ad una serie di fattori considerati nella valutazione dei PUM, quali:

- Raccordo fra Enti in area critica e complessa
- Completezza del Quadro conoscitivo (scaturita quindi da un'attività coordinata di raccolta e organizzazione delle informazioni all'interno dell'Ente o degli Enti che partecipano)
- Aggiornabilità del Quadro e Monitoraggio Risultati
- Identificazione Indicatori di Risultato settoriali (sui singoli interventi) e complessivi (sul progetto)

# IL FONDO DI ROTAZIONE

Qualità del quadro conoscitivo	20
Qualità dei progetti di PUM o assimilabili	20
– Sistema di monitoraggio dei risultati	
– Coerenza interna	
– Efficacia	
– Completezza	
– Entità delle risorse	
– Quota finanziamento proprio	
– Quota di finanziamento privato	
•Qualità dei progetti del TPL	40
– Completezza	
– Efficacia	
– Efficienza	
– Economicità	
•Criticità delle situazioni di partenza	20

# IL FONDO DI ROTAZIONE

seguito della pubblicazione del Bando Regionale sono state presentate 8 domande di accesso al Fondo per i servizi urbani ed intermodalità di ambito metropolitano.

tutti i progetti erano caratterizzati da una progettazione o organizzazione dei servizi di TPL almeno sufficiente, correlata da cartografia idonea a rappresentarne le peculiarità.

In generale sono risultate invece carenti le componenti di progetto più innovative e più legate allo strumento PUM.

# IL FONDO DI ROTAZIONE

- In generale il quadro conoscitivo allegato ai progetti è risultato ancora incompleto rispetto ai contenuti minimi indicati, e solo alcuni dei progetti presentati prevedono dei criteri di monitoraggio dei risultati ottenuti.
- Scarsa importanza è stata data in genere alla documentazione della criticità delle aree interessate dagli interventi.
- La possibilità di aggregazione fra più soggetti, auspicabile nelle aree ad elevata complessità e che avrebbe potuto portare all'elaborazione di progetti più completi, è stata sfruttata solo parzialmente.

# IL FONDO DI ROTAZIONE

- In sede di valutazione si è tenuto conto della difficoltà a procedere secondo un modello di progettazione innovativo, apprezzando comunque lo sforzo compiuto per allinearsi ai criteri indicati e valorizzando anche per quei progetti ancora incompleti, carenti in alcuni aspetti di PUM, le caratteristiche positive.
- Si è quindi ritenuto opportuno procedere ad una valutazione relativa e non assoluta dei progetti.

# STRUMENTI PER LA GESTIONE ASSOCIATA

- Esperienza del Fondo di Rotazione come Punto di partenza
- Inserimento nel contesto più generale di Riforma del TPL
- Gare e Lotti di Gara: indirizzi su base conoscitiva “tipo PUM” per finanziare progetti complessivi di Area
- Nuovi modelli di gestione
- Oggi non poniamo la questione di nuovi soggetti competenti
- La programmazione rimane in capo a Regione e Enti Locali secondo un meccanismo che noi pensiamo di COOPERAZIONE (partecipazione paritetica)
- All'interno di questa cooperazione possono svilupparsi nuovi strumenti

