



Associazione per una mobilità urbana alternativa

www.noauto.org



STRUMENTI E OBIETTIVI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

Marzo 2009



Associazione per una mobilità urbana alternativa

STRUMENTI E OBIETTIVI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

1

Proposta di Legge Regionale

RELAZIONE INTRODUTTIVA

LE CITTA' OLTRE LA CRISI DELL'AUTO

L'auto ha rotto l'equilibrio tra città e mobilità

La mobilità è una delle funzioni essenziali dell'organizzazione urbana. Da sempre lo stesso disegno della città ha dovuto tenere conto delle esigenze di spostamento delle persone e delle merci. Un equilibrio – bene o male – si è sempre trovato tra vivibilità della città e mobilità urbana. Un equilibrio che oggi è venuto meno.

La città infatti non è più lo spazio comune dei cittadini, delle relazioni umane, ma è sempre di più un'infrastruttura al servizio dell'automobile: le piazze, i viali, perfino i marciapiedi, sono sottratti alle persone e consegnati alle auto, a danno soprattutto dei soggetti più deboli, come bambini e anziani. L'automobile è diventata un mezzo irrazionale e antieconomico che genera danni enormi: malattie da inquinamento, morti e feriti in incidenti, rumore, congestione, consumo di territorio, consumi energetici, degrado del paesaggio e degli spazi pubblici della città. Tutto ciò incide negativamente sulla vita dei singoli e sulla loro relazioni sociali, intaccando il vivere individuale e collettivo.

La soluzione però non deve essere l'apertura di una nuova emergenza da affrontare – come spesso si fa in Italia – in maniera inadeguata e contingente, spostando il problema nel tempo piuttosto che trovando vere soluzioni. La situazione è tale per cui la mobilità urbana in Italia non può essere solo migliorata, va cambiata radicalmente.

Per farlo è innanzitutto necessario prendere atto che l'epoca dell'auto è finita, che l'auto è diventata il problema.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

2

I costi sociali, ambientali ed economici dell'auto

La crescita esponenziale della domanda di mobilità è un fenomeno che coinvolge tutti i paesi avanzati, dovuto a diversi fattori di natura sociale ed economica: in poco più di vent'anni, tra il 1970 e il 1993, la mobilità giornaliera in Europa è quasi raddoppiata, passando da 16,5 Km a 31,5 Km al giorno pro-capite. Tali distanze vengono percorse prevalentemente in automobile e assumono sempre maggiore evidenza le conseguenze negative per la salute dell'uomo, per l'ecosistema, per le città.

Nelle città vive oltre il 60% dei cittadini europei e proprio in ambito urbano il traffico e l'inquinamento rappresentano i problemi più gravi da affrontare per le amministrazioni locali. La congestione costa all'Unione Europea circa 100 miliardi di euro l'anno, pari all'1% del suo prodotto interno lordo (COM2007 541 def.). Le stesse politiche europee (come ad es. Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana") si prefiggono di interrompere la relazione tra crescita economica e crescita dei trasporti.

In Italia, in modo particolare, abbiamo un tasso di motorizzazione privata (590 autovetture ogni 1.000 abitanti) tra i più alti al mondo.

Circa 35 miliardi di euro l'anno sono i costi sociali dovuti agli incidenti stradali, pari al 2,5% del PIL. Ogni giorno nel nostro Paese si verificano in media 652 incidenti stradali che provocano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912 (Istat). Tra le vittime uno su tre è un pedone, a testimonianza emblematica che la città appartiene alle auto e alle moto.

In conseguenza dell'incremento della domanda di trasporto nel nostro Paese i consumi energetici totali del settore sono cresciuti notevolmente, nonostante i miglioramenti conseguiti nell'efficienza energetica dei veicoli e la conseguente progressiva riduzione dei loro consumi unitari. L'aumento del numero dei veicoli e delle cilindrata rendono vani i miglioramenti tecnologico in senso ambientale. Ed in ogni caso occorrerebbe prendere atto dell'inefficienza energetica dell'auto: su 10 litri di consumo 8/9 litri servono per spostare il solo veicolo.

Le crescenti concentrazioni in atmosfera di gas serra determinano pericolosi effetti sulle temperature globali e sul clima terrestre, nonché potenziali danni per gli ecosistemi, gli insediamenti umani, l'agricoltura e le stesse attività socio-economiche. I trasporti risultano essere, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell'energia, il settore maggiormente responsabile delle emissioni (23% nel 2006, e il 18% è generato dal solo settore stradale), nonché quello con il tasso di crescita più elevato nel periodo 1990-2005.

L'aria delle città è infestata dalle emissioni inquinanti e dal rumore. Sono ormai accertati i danni alla salute umana dovuti all'inquinamento; tra i vari tipi di inquinante emessi dai veicoli a motore il particolato risulta essere tra i più dannosi e, secondo uno studio dell'OMS, a causa dei PM ogni italiano perde in media 9 mesi di vita. Secondo lo studio di Enea e Amici della Terra del 2003 i costi sanitari dovuti all'inquinamento atmosferico associato alla mobilità in ambito urbano nell'anno 1999, di riferimento, sono pari a circa 17 miliardi di euro.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

La direttiva 1999/30/EC prevede dei valori limite per la protezione della salute umana relativi ad numero massimo ammissibile di episodi di inquinamento acuto; la norma fa riferimento alla media giornaliera delle concentrazioni di PM10 che – a partire dal 2005 - non può superare i 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ più di 35 volte in un anno. Le grandi città sono quasi tutte oltre i limiti: ad esempio a Roma e a Milano nel 2007 il numero di superamenti è stato rispettivamente di 87 e 82 giorni, mentre a Torino si sono verificati ben 129 superamenti.

L'Irpet della Regione Toscana ha calcolato che il costo per ricoveri per malattie cardiovascolari e respiratorie imputabili ai trasporti si aggira attorno al 20% della spesa sanitaria complessiva. Se a questo si aggiunge la valutazione del decesso anticipato sempre imputabile al medesimo motivo, il peso degli effetti sui costi sanitari si aggira attorno al 30%. Un costo enorme se si pensa che la spesa sanitaria è la prima voce delle regioni. Ovviamente i costi hanno al fondo un dato ancor più importante: la sofferenza.

Per non parlare dei problemi sanitari legati alla scarsa attività fisica e alla vita sedentaria: l'OMS stessa invita ad andare a piedi o in bicicletta per effettuare gli spostamenti a breve distanza. In Italia infatti il 44% delle distanze percorse in auto è inferiore a 5 km!

A tutto ciò si devono aggiungere i costi economici esorbitanti a carico delle famiglie legati al possesso e all'uso dell'automobile: secondo il Rapporto Aci-Istat 2008 sommando le spese fisse (bollo, assicurazione), quelle correnti (carburante, garage, parcheggi, ecc.) e i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, si spendono circa 3.339,00 € all'anno (escludendo i costi di ammortamento dell'acquisto dell'auto). Le famiglie destinano circa il 15% dei loro consumi alle spese per trasporti e gran parte di queste spese sono da imputare al mezzo privato.

L'importanza di una pianificazione integrata urbanistica-trasporti

E' necessario e urgente dunque promuovere nuove scelte e una nuova cultura della pianificazione per migliorare la qualità di vita delle nostre città.

Occorre una lettura integrata dei diversi aspetti, trasporto, ambiente, economia, urbanistica: non basta un approccio settoriale per affrontare un problema così complesso. Il traffico infatti, molto spesso, è l'epifenomeno di una sbagliata politica urbanistica.

L'urbanizzazione selvaggia assieme alla trasformazione delle città in infrastrutture per le auto sono le cause di questa situazione. Urbanizzazione e motorizzazione di massa sono andate di pari passo. L'automobile ha infatti consentito la dispersione della densità urbana: si è creata una non-città disseminata nel territorio. Ma, come scrive Jean Paul Bally (1995) "la città migliore non è quella che offre il massimo di attività, ma quella che le rende accessibili".

Questa iperurbanizzazione si è accompagnata all'esplosione della mobilità moltiplicata da vari fattori (la moltiplicazione di centri commerciali e multisala, la parcellizzazione del lavoro e dei suoi orari, ecc.). Alcuni parlano di "città flipper".



Associazione per una mobilità urbana alternativa

4

Questo processo ha avuto anche un versante sociale spesso trascurato. L'incremento dei valori immobiliari ha infatti determinato l'espulsione dalle aree centrali e semi-centrali delle fasce più deboli della popolazione e l'accentuarsi dei disagi legati agli spostamenti, in mancanza di adeguate infrastrutture di trasporto pubblico a servizio di hinterland sempre più vasti.

Secondo lo studio del Censis "Pendolari d'Italia" (2008) sono circa 13 milioni i pendolari in Italia e nel periodo dal 2001 al 2007 sono cresciuti del 35,8%. Per quasi l'80% gli spostamenti avvengono tra Comuni della stessa provincia. Solo il 14,8 dei pendolari usa il treno per spostarsi; un'ampia fetta di pendolari non utenti del treno (più del 69%) sarebbe però disposta ad utilizzare il servizio ferroviario, ma ne rimane esclusa a causa della mancanza di una rete infrastrutturale capillare ed efficiente.

L'intreccio tra automobile, ipertrofia urbana e speculazione immobiliare ha determinato una redistribuzione delle condizioni materiali di vita dei cittadini, a tutto svantaggio dei ceti popolari.

Una recente proposta di legge del Senato della California rappresenta un modello da seguire per una politica urbana basata sull'integrazione tra urbanistica, ambiente e mobilità: per la prima volta si legano insieme obiettivi di riduzione dei gas serra, il finanziamento dei trasporti e la pianificazione territoriale.

In altri paesi europei la questione della mobilità è al centro delle politiche urbane e viene affrontata con strumenti anche di forte impatto: si va dalla perfetta integrazione del trasporto pubblico degli svizzeri e degli olandesi ai "metrò su gomma" del Sud America, dalla congestion charge di Londra alle biciclette a noleggio di Parigi.

La London Bridge Tower progettata da Renzo Piano a Londra sarà raggiungibile solo con mezzi pubblici: avrà soltanto 60 posti auto, destinati ai disabili. «La città non deve più violare la green belt ma deve crescere al suo interno dove la rete dei trasporti pubblici consente di farlo senza accrescere l'incubo del traffico, col relativo inquinamento», diceva il sindaco Livingstone.

Invece i grattacieli che nasceranno alla Fiera di Milano prevedono parcheggi per 8 mila auto che entreranno in città... «I progetti non sono paragonabili: in quel punto di Londra passano 6 linee metropolitane e un bus» afferma l'architetto Piano, «ma anche il committente privato può scegliere di finanziare il trasporto pubblico! – afferma Piano - Ecco, penso che le città del futuro debbano liberarsi da giganteschi parcheggi e tunnel che portano auto e sforzarsi di puntare sul trasporto pubblico».

Oltre la crisi dell'auto: per una mobilità urbana alternativa

Oggi ci troviamo con una crisi dell'auto, dentro la crisi più generale, che mette in pericolo migliaia di posti di lavoro. Gli Stati, a partire dagli Usa, sono intervenuti a difesa dell'industria automobilistica. Ma si tratta di scelte sbagliate, cieche.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

Non si vuole prendere atto che l'auto, il trasporto individuale e su gomma di persone e merci ha esaurito la sua spinta propulsiva. Ciò che è stato il simbolo dello sviluppo senza limiti, della velocità e della libertà: in fin dei conti del progresso, è in crisi. Anzi è una delle palle al piede per un'evoluzione sociale complessiva. E' lo stesso mito della velocità, associato all'automobile, ad entrare in crisi, in particolare a ridosso delle varie aree metropolitane. I cittadini vedono ridurre la velocità dei mezzi e l'allungamento considerevole del tempo passato in interminabili file. Le autostrade e le ferrovie che erano nate per lunghi tragitti ad alta velocità sono usate progressivamente come infrastrutture urbane con conseguente rallentamento del traffico. Ciò anche per la conurbazione ampia di alcune zone del paese: la Val Padana, Roma, Napoli. Vengono costruite nuove strade ed autostrade finendo con intasare ancor più il traffico oltre che devastare l'ambiente.

Per le ferrovie il potenziamento scelto è stato l'Alta Velocità. Una scelta schizofrenica: la missione strategica delle ferrovie dovrebbe essere nella città allargata e non certo nelle lunghe percorrenze!

Troviamo riscontro di ciò nei mesi estivi del 2008 quando da più parti è stata denunciata la mancanza delle infrastrutture nelle aree urbane mentre nei programmi delle opere che i vari governi hanno trasmesso al Cipe si interviene in senso opposto. E questo avviene con l'approvazione, a volte il silenzio, degli enti locali. Si assiste così alla riduzione del livello reale dei finanziamenti per il trasporto pubblico locale e per il trasporto pendolare delle ferrovie.

In una recente intervista apparsa sul Sole 24 Ore, lo stesso Paolo Buzzetti, Presidente dei Costruttori dell'Ance, afferma che un piano di rilancio delle infrastrutture non può contenere soltanto grandi opere ma deve prevedere anche un programma di interventi medio-piccoli che consentano di connettere gli assi nazionali alle città e di impattare sulla qualità della vita delle persone.

E' dunque necessario ribaltare l'agenda nazionale ed europea della politica dei trasporti; non più liberalizzazioni, grandi opere e collegamenti internazionali, ma un approccio di sistema per una mobilità urbana alternativa, non più centrata sull'automobile. E' necessario uscire dal monopolio dell'auto, dal concetto di necessità dell'auto di proprietà per andare verso forme più avanzate e flessibili come il car sharing. L'auto dovrà essere complementare a città pedonalizzate, ciclabili servite dai mezzi pubblici e da mezzi automobilistici appunto flessibili.

Non che non ci siano anche buone pratiche che vadano in questa direzione, ma ciò avviene su scale territoriali troppo ridotte per essere efficaci, contraddette parallelamente da altre scelte inutili (targhe alterne), o opposte (proliferazione degli ipermercati ecc. ecc.) e comunque sproporzionate rispetto alla dimensione del problema, alla sua evoluzione, al moltiplicarsi esponenziale degli effetti negativi.

Serve invece uno sforzo straordinario:

- per dare più spazio e più sicurezza agli spostamenti a piedi e in bici;
- per finanziare un salto di qualità e di quantità (il raddoppio?) del trasporto collettivo con treni, tram e autobus;
- per favorire la diffusione delle forme condivise di trasporto (car sharing e bike sharing per le persone, city logistics per la distribuzione delle merci).



Associazione per una mobilità urbana alternativa

Per far questo si richiedono grandi quantità di risorse e un orizzonte temporale d'intervento di almeno 10-15 anni. Occorre che, anche a livello europeo, si distolga l'attenzione dalle grandi opere e infrastrutture di trasporto e si dirottino quegli imponenti flussi di risorse verso i servizi e i sistemi urbani di trasporto alternativi all'auto.

Il che non solo produrrebbe benefici macro-economici maggiori e più immediati, ma consentirebbe anche di impostare un processo di riconversione – non più rinviabile – dell'industria dell'auto.

6



Associazione per una mobilità urbana alternativa

7

PRESENTAZIONE DELLA PROPOSTA

E' facendo fino in fondo i conti con l'attuale situazione di crisi della mobilità che presentiamo questa proposta di Legge Regionale, che in primo luogo propone un approccio culturale e principi adeguati ad affrontare l'emergenza, e prospetta il radicale cambiamento rispetto alla situazione attuale.

Nuovi paradigmi devono sostituire quelli obsoleti ed in crisi affannosa e letale. Le piazze e le strade sono beni pubblici e vanno tutelati. I tempi e gli spazi della città devono essere a misura di persona, tendenzialmente a misura delle persone più deboli: i bambini e gli anziani. Si deve garantire a tutti un ugual diritto alla mobilità e facilitare le relazioni sociali.

Solo attraverso un percorso partecipativo e democratico sarà possibile, tuttavia, ribaltare comportamenti, valori e modelli di consumo diffusi, e prefigurare un nuovo scenario, alternativo a quello attuale, in cui l'automobile rappresenti uno "strumento", utile ma non indispensabile: complementare al trasporto collettivo e agli spostamenti non motorizzati.

Questa proposta non è e non vuole essere uno dei tanti piani dei trasporti ma la "cruna dell'ago", "le forche caudine" dove si è costretti a passare al fine di elaborare proposte all'altezza dei problemi: soluzioni vere dunque, e non pannicelli caldi come possiamo largamente riscontrare.

La modalità per progettare una nuova mobilità a partire dal modello attuale (la città dell'auto) non può che iniziare dalla conoscenza e consapevolezza dei cittadini dello stato delle cose, dalla trasparenza delle decisioni, dalla chiarezza degli obiettivi, dalla verificabilità del raggiungimento degli stessi e della loro efficacia. La partecipazione, "il dibattito pubblico", il confronto culturale, la conoscenza scientifica sono le basi di questo possibile e necessario cambiamento.

Ciò è giusto e per altro verso inevitabile. Milioni di persone devono cambiare comportamenti, abitudini, credenze. Questo in larga parte non può che avvenire per un movimento collettivo. La partecipazione non può essere tuttavia meramente consultiva. Essa deve avvalersi di procedure e di diritti esigibili da qualsiasi cittadino. Le stesse aziende pubbliche o esercenti servizi pubblici devono poter essere controllate dai cittadini e gli utenti devono poter concorrere a indirizzare le scelte delle amministrazioni e delle aziende medesime. I cittadini, ad esempio, devono poter concorrere a determinare il regime degli orari.

Dopo i principi generali e il processo partecipativo, il terzo punto è l'istituzione del Bilancio Ambientale e Sociale della Mobilità Sostenibile come atto interno e vincolante alle procedure dei programmi pluriennali e i Bilanci annuali. Si tratta di quantificare attraverso gli indicatori contenuti



Associazione per una mobilità urbana alternativa

nell'allegato A tutti i danni ambientali, sociali ed economici generati dalla mobilità nel territorio e, nel momento delle scelte, indicare gli obiettivi quantificati di cambiamento: abbattimento e riduzione dei danni generati dalla mobilità e incremento della mobilità sostenibile.

E' la conoscenza pubblica, collettiva degli impatti nefasti della mobilità, il loro ricadere in vario modo sui singoli cittadini, in materia di salute, di costi per le finanze private e pubbliche che devono rendere impegnative le scelte dei cittadini stessi e degli amministratori. I costi puntuali e totali della mobilità individuale su gomma devono essere messi a bilancio e non rimanere nei cassetti dove vengono riposti con cura dopo i convegni. Quei numeri sono pezzi di realtà, di sofferenze, di costi sanitari, costi finanziari delle persone e della collettività oltre che delle amministrazioni.

La conoscenza deve portare a scelte condivise di cambiamento con obiettivi chiari e verificabili. Devono essere visualizzati e quantificati sia l'impatto negativo del presente sia gli effetti positivi prodotti dai cambiamenti che vengono adottati. Si deve comprendere che i cambiamenti e gli investimenti in mobilità sostenibili sono un vantaggio ed un risparmio.

Per raggiungere ciò è necessaria una politica di pianificazione che deve cominciare con le scelte urbanistiche. Si può progettare un insediamento abitativo prevenendo la sola strada come infrastruttura per la mobilità? Si può avere la punta di diamante dell'economia manifatturiera italiana racchiusa nei distretti e non avere alcun progetto alternativo per la mobilità delle materie prime, delle le merci ed ovviamente dei lavoratori? E' possibile non pensare di razionalizzare la mobilità merci nelle città ben sapendo che metà dei camion viaggia vuoto o fa un viaggio vuoto?

La Legge propone di superare la logica settoriale che in passato ha caratterizzato la programmazione urbanistica e della mobilità in Italia. Territorio e trasporti sono legati da una stretta relazione biunivoca: urbanistica e Piani della Mobilità devono essere tutt'uno.

La pianificazione deve riguardare un ambito territoriale di area vasta e deve essere ispirata al minimo consumo delle risorse territoriali e paesistico-ambientali disponibili. Bisogna privilegiare un modello di città compatta che riduca a monte la necessità di effettuare spostamenti e faciliti il servizio di trasporto pubblico. Ogni trasformazione rilevante prevista sul territorio deve essere subordinata alla rete della mobilità di massa, che assicuri la massima efficienza in modo non inquinante e non energivoro.

I ritmi di crescita della domanda di mobilità sono tali da non poter essere soddisfatti aumentando tutte le infrastrutture, non solo a causa della scarsità delle risorse finanziarie, ma anche per la necessità di contenere il consumo di suolo e di limitare gli impatti ambientali. Occorre quindi passare da un approccio focalizzato sull'offerta a una gestione della domanda di mobilità, intervenendo anche sull'organizzazione della città.

Si dirà che l'economia di oggi non si può adeguare ad una simile impostazione. Non sta forse qui il problema? Che cosa ci dice la crisi attuale? Non è forse l'economia ed il mercato a dover essere pensata per la società e non viceversa? Non è davvero insensato che la mobilità venga conteggiata nel Pil come un dato positivo, un più; ma più morti, incidenti, costi sanitari, ambientali, assicurativi, di carburante che danno un Pil più alto sono progresso, sviluppo?!



Associazione per una mobilità urbana alternativa

Non è forse venuto il momento di pensare a cosa, come, dove produrre per dare un senso nuovo al lavoro, al tempo, alla vita?

In questo progetto, come già affermato, importante e decisivo è il ruolo dei cittadini che devono aver funzioni di indirizzo e controllo reali. Il rilancio della democrazia reale deve passare dalle televisioni, dai talk show alla vita quotidiana. Vita quotidiana che deve superare la sopravvivenza individualistica per ritornare ad essere progetto: individuale e collettivo: altrimenti la democrazia diventa solo un giocattolo delle oligarchie. E' la città dei cittadini che dobbiamo e vogliamo costruire.

9



Associazione per una mobilità urbana alternativa

STRUMENTI E OBIETTIVI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

10

PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

* * * * *

Art. 1 - Finalità

Art. 2 - Bilancio Ambientale e Sociale della Mobilità (BASM)

Art. 3 - Piano Integrato per la Mobilità Sostenibile (PIMS)

Art. 4 - Partecipazione democratica

Art. 5 - Finanziamento regionale dei PIMS

Art. 6 - Norme di attuazione

Allegato A - Criteri, finalità e indicatori per la mobilità sostenibile

* * * * *

Art. 1 - Finalità

La presente legge si ispira ai seguenti principi generali: la città, l'aria e, più in generale, l'ambiente sono beni comuni; la mobilità, la salute e la sicurezza sono diritti di tutti, innanzitutto dei soggetti più deboli (bambini, anziani, malati, disabili).

Questa legge introduce nuovi strumenti, procedure e obiettivi per la mobilità sostenibile, al fine di ridurre i danni ambientali, sociali ed economici provocati dalle attività di trasporto di persone e merci – e in modo particolare dal trasporto motorizzato – nelle aree urbane e metropolitane; ciò anche attraverso procedure che favoriscano la trasparenza e la responsabilità delle decisioni e che promuovano la partecipazione democratica dei cittadini.

L'obiettivo generale è rendere possibile la transizione da un sistema basato sul monopolio dell'automobile verso un modello di mobilità più sostenibile, soprattutto grazie al potenziamento di tutte le forme del trasporto collettivo pubblico locale, la diffusione del trasporto condiviso di persone e di merci, la facilitazione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, la riduzione del consumo di territorio e la riqualificazione degli spazi urbani.

Ciò anche in coerenza degli accordi internazionali di riduzione dei gas serra e gli obiettivi europei di riduzione dei danni generati dai trasporti: inquinamento ambientale ed acustico, incidentalità, congestione.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

11

Art. 2 – Bilancio ambientale e sociale della mobilità (BASM)

A decorrere dall'anno finanziario ... è introdotto il Bilancio Ambientale e Sociale della Mobilità (BASM); tale bilancio concorre alla definizione dei programmi pluriennali ed alla legge di Bilancio nonché ai piani settoriali urbanistici e della mobilità.

Il BASM redatto secondo gli indicatori e i criteri definiti nell'allegato A, contiene i dati, aggiornati annualmente, inerenti la situazione della mobilità e i danni da essa generati: inquinamento ambientale ed acustico, incidentalità, costi sanitari indotti, consumo di energia del settore, congestione.

Il BASM definisce e quantifica gli obiettivi regionali per la mobilità sostenibile per ciascuno degli indicatori di impatto ambientale, economico e sociale riportati nell'allegato A.

La Regione definisce gli obiettivi regionali per la mobilità sostenibile dopo aver fatto ricorso a procedure strutturate di partecipazione che consentano ai cittadini di stabilire l'entità e le priorità degli obiettivi.

La Regione quantifica gli obiettivi regionali per la mobilità sostenibile tenendo comunque conto delle vigenti norme in materia di impatti ambientali e delle migliori conoscenze e pratiche nazionali ed estere in materia di mobilità sostenibile. Per la parte ambientale, il BASM è predisposto secondo le prescrizioni sulla VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Tali obiettivi sono vincolanti per le aziende della mobilità regionali, per quelle in concessione, per i contratti di servizio, per gli enti locali e tutte le leggi, normative, regolamenti interessati dalle politiche della mobilità.

I programmi pluriennali, il bilancio annuale e le relative poste finanziarie sono redatti in base alle indicazioni del BASM.

Entro un anno dall'approvazione della presente legge, ogni strumento di pianificazione urbanistica, territoriale e dei trasporti di competenza di Comuni e Province deve essere corredato, con le medesime finalità e modalità, da un Bilancio Ambientale e Sociale della Mobilità (BASM).

Art. 3 - Piano Integrato per la Mobilità Sostenibile (PIMS)

Entro un anno dall'approvazione della presente legge – e, successivamente, ogni tre anni – le Province e i Comuni devono predisporre un Piano Integrato per la Mobilità Sostenibile (PIMS) di persone e merci. Ogni altro intervento e strumento di pianificazione delle Province e dei Comuni in materia di trasporti deve essere ricompreso nel PIMS.

I Comuni e le Province possono accordarsi per predisporre PIMS di area vasta, sostitutivi dei PIMS provinciale e comunali.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

12

Il PIMS ha lo scopo di migliorare la sostenibilità ambientale, economica e sociale dei trasporti, perseguendo gli obiettivi definiti dal BASM. A tutti i PIMS si applicano le norme sul BASM di cui all'Art. 2.

Le Province ed i Comuni devono predisporre il PIMS facendo ricorso a procedure strutturate di partecipazione che consentano ai cittadini di selezionare le scelte da attuare.

Art. 4 - Partecipazione democratica

L'elaborazione, la formazione, il controllo delle politiche della mobilità, dell'attività delle aziende pubbliche o esercenti contratti di servizio o concessioni pubbliche, delle politiche territoriali avvengono attraverso processi e procedure di partecipazione democratiche esigibili da ogni singolo cittadino.

Sono elette consulte aventi il compito di indirizzo e controllo da parte degli abbonati sulle aziende di trasporto, sui contratti di servizio, sui piani d'impresa e sugli stessi orari dei mezzi pubblici o sottoposti a contratto di servizio pubblico. I regolamenti necessari sono elaborati previa consultazione. Gli atti di bilancio predispongono le risorse tecniche ed economiche per il funzionamento degli istituti partecipativi.

Art. 5 - Finanziamenti regionali ai PIMS

La ripartizione dei finanziamenti regionali ai PIMS provinciali e comunali è stabilita sulla base:

- di criteri demografici, economici e territoriali
- della valutazione del relativo BASM.

Art. 6 - Norme di attuazione

Entro sei mesi dall'approvazione della presente legge, la Giunta regionale regolamerterà con atti amministrativi quanto necessario per la sua attuazione.

In particolare saranno emanate norme tecniche relative:

- alle procedure di partecipazione dei cittadini (Artt. 2, 3 e 4)
- alla redazione dei BAMS (Art. 2)
- alla ripartizione dei finanziamenti regionali ai PIMS (Art. 5)
- alla costruzione e all'utilizzo degli indicatori (Allegato A)

Tutte le norme regionali in contrasto con quanto previsto dalla presente legge sono abrogate dopo sei mesi dalla sua approvazione.



Associazione per una mobilità urbana alternativa

ALLEGATO A

Criteri, finalità e indicatori per la mobilità sostenibile

CRITERI GENERALI	FINALITA'	INDICATORI	LIVELLI ATTUALI	OBIETTIVI QUANTITATIVI
1. Sostenibilità sociale dei trasporti: - accessibilità	1.1. Aumentare le alternative alla mobilità	- Servizi pubblici e privati accessibili telematicamente - Quota del telelavoro		
	1.2. Rendere più agevoli gli spostamenti a piedi e in bicicletta	- Indice di ciclabilità (1) - Indice di pedonabilità (2)		
	1.3. Rendere più agevoli gli spostamenti con i mezzi pubblici	- Quantità e qualità dei servizi di trasporto pubblico locale (3)		
- vivibilità	1.4. Aumentare la qualità dello spazio urbano	- Mezzi motorizzati per kmq (4) - Mezzixkm per kmq (4)		
	1.5. Ridurre il rumore	- Quota popolazione esposta al rumore da trasporto oltre le soglie di legge		
	1.6. Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici	Inquinanti atmosferici da trasporto: - polveri sottili (PM10) - componenti volatili non metalliche (COVNM) - ossidi di azoto (NOX) - monossido di carbonio (CO)		
	1.7. Migliorare la sicurezza	- Morti e feriti da incidenti nei trasporti		
2. Sostenibilità ambientale dei trasporti	2.1. Ridurre le emissioni di gas-serra	- Emissioni di CO2 da trasporti		
	2.2. Ridurre i rifiuti	- Rifiuti generati dai trasporti		
	2.3. Ridurre il consumo di territorio	- Territorio occupato da infrastrutture di trasporto		
3. Sostenibilità economica dei trasporti	3.1. Ridurre i costi diretti della mobilità	- Spesa delle famiglie per la mobilità		

- (1) Indicatore sintetico che comprende le voci: piste ciclabili, zone 30 e 20, semafori a priorità ciclabile, etc.
 (2) Indicatore sintetico che comprende le voci: aree pedonali, larghezza marciapiedi, semafori a priorità pedonale, etc.
 (3) Indicatore sintetico che comprende le voci: capillarità, frequenza, velocità media, comfort.
 (4) I mezzi motorizzati da considerare sono: auto, moto, furgoni e camion