



## PIANO STRATEGICO REGIONALE 20-30

### Report focus partecipativo

# LA MOBILITA' COME VOLANO PER LO SVILUPPO TERRITORIALE

**18 Settembre 2019**

Bari - Fiera del Levante, **Padiglione 152**

#### IL METODO

La struttura dell'incontro pubblico si è basata su un modello misto che ha visto nella prima parte contributi introduttivi di esperti e funzionari della struttura Regionale volti ad inquadrare le politiche della mobilità e dei trasporti, le progettualità avviate e le principali opportunità e sfide per il futuro; nella seconda parte sono stati attivati 2 tavoli di lavoro, condotti da facilitatori affiancati da esperti dei temi, mirati ad attivare un confronto attorno alle leve dello sviluppo proposte nel *position paper* tematico. Il focus partecipativo svolto in Fiera a Bari ha inteso raccogliere questioni aperte, indirizzi e proposte da parte di tutti gli *stakeholders*, società civile inclusa, sui fattori di sviluppo per il welfare pugliese e che concorrono a definire lo scenario futuro.

**Contributi introduttivi di inquadramento** delle varie attività e politiche regionali in materia di trasporti e mobilità.

#### Tavolo di confronto:

**1. TRASPORTI E IMPRESE - TRASPORTO INDIVIDUALE - TRASPORTO COLLETTIVO**

**Facilitazione a cura di:** Nicoletta Lozupone, Lea Sodano

**2. MOBILITA' SOSTENIBILE - GOVERNANCE E TRASPORTO COLLETTIVO - INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LA MOBILITA'.**

**Facilitazione a cura di:** Maria Beatrice Leone, Cirino Carluccio

**Report di sintesi:** Ufficio Partecipazione Regione Puglia

**VISIONE VERSO IL 2030 - PAROLE CHIAVE:** *Una visione sistemica, diffusa ed innovativa della mobilità sostenibile e dell'innovazione. Più pianificazione meno interventi spot.*

I partecipanti (amministratori locali, esperti ed operatori del settore) convergono sulla **necessità di un'azione di sistema, progettata e pianificata con il territorio e per il territorio**. In tale prospettiva va attribuito un ruolo maggiore alle amministrazioni locali nella programmazione di un sistema di mobilità integrata che prediliga la mobilità lenta e/o il trasporto collettivo, in funzione delle **reali esigenze e domanda di trasporto da parte del territorio**. Si sottolinea la necessità di **pianificare strategie a lungo termine e sistemi di mobilità sostenibile**, progettati con il territorio, conciliando la domanda di trasporto, in funzione delle esigenze dei cittadini, con l'offerta di trasporti da parte delle imprese e degli operatori commerciali. **E' stata immaginata una governance sistemica, verticale ed orizzontale.**

E' urgente agire in una **prospettiva più integrata e sistemica della mobilità sostenibile**, che faccia leva su una **visione innovativa e competente** e che si fondi su interventi diffusi nelle piccole e medie realtà territoriali. In particolare si immagina un sistema di **governance multilivello** meglio coordinato, dove le diverse **pianificazioni locali**



e sovralocali (provinciale e regionale) siano integrate e coerenti tra loro. i piani comunali per la mobilità sostenibile sono immaginati non solo come sistemi per nuovi interventi ma anche come strumenti in grado di generare una serie di **micro-innovazioni puntuali e trasferibili**, attingendo dalle tante innovazioni possibili in campo tecnologico.

Va creato un *sistema-Puglia* connesso anche a livello di **buone pratiche e di reti di formazione per le risorse umane** operanti nelle PA e per gli operatori privati del settore dei trasporti, un sistema in grado di avviare una **formazione/innovazione continua** con particolare **attenzione alla lettura della domanda di mobilità**, e non solo all'offerta. In tal senso e con tale approccio si immagina ci siano **servizi "customizzabili"** sulle esigenze turistiche espresse.

## INDIRIZZI STRATEGICI

### TRASPORTI E IMPRESE - TRASPORTO INDIVIDUALE - TRASPORTO COLLETTIVO

#### Pianificazione di un sistema integrato di mobilità

Grazie all'**attivazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile**, quale frutto di un dialogo e una sinergia tra i diversi stakeholder, è possibile razionalizzare il sistema di viabilità in funzione della domanda di trasporto, e realizzare un sistema di trasporto integrato che punti ad una mobilità lenta, al trasporto collettivo, con un maggiore utilizzo dei mezzi pubblici. Questo risultato potrà essere ottenuto da un lato **obbligando i comuni** a tener conto nei piani regolatori dei piani di mobilità, dall'altro **finanziando l'attività di progettazione e programmazione dei PUMS**. La governance deve essere anche verticale, multilivello, con una pianificazione che, partendo dai Comuni quale soggetto più vicino e informato sul territorio, si integri in maniera coerente con le diverse pianificazioni sovralocali, provinciale e regionale.

In questo modo i **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile diventerebbero uno strumento cruciale per declinare le direttive regionali a livello locale** e per costruire una serie di azioni e regole a livello comunale.

La Regione, dal canto suo, dovrebbe fornire **linee guida per la progettazione, mettere a disposizione dati e indagini** per favorire la pianificazione a livello locale, garantire risorse economiche a sostegno di tali attività.

Si potrebbe creare un ufficio per il monitoraggio dello stato dei PUMS. Un osservatorio sullo stato di avanzamento dei Piani, in base al quale riconoscere premialità per incentivare le P.A. locali.

#### Qualità nei processi di comunicazione interna

Data la strategia di governance multilivello proposta dal tavolo, i partecipanti hanno poi discusso di un'altra condizione senza la quale la strategia ipotizzata ha poche possibilità di successo: i **processi di comunicazione interna, tra istituzioni e all'interno della stessa istituzione, tra i diversi settori**. Solo una maggior connessione fra assessorati e tra Enti Locali, grazie ad un **sistema di comunicazione che favorisca il dialogo e la conoscenza reciproca**, lavorando in sinergia in una logica di complementarità, potrà rendere la mobilità sostenibile, efficace ed efficiente.

Occorre, pertanto, realizzare una cabina di regia intersettoriale sia a livello regionale che comunale, per promuovere connessioni e rafforzamento fra gli enti istituzionali nei percorsi di pianificazione, in una **prospettiva più integrata e sistemica**, della mobilità sostenibile, in grado di generare interventi diffusi nelle piccole e medie realtà territoriali.

#### Transizione per la sostenibilità

E' necessario che il sistema di pianificazione e governance produca come risultato **azioni più sistematiche per la promozione e la diffusione di strumenti concreti** volti ad **incentivare la mobilità sostenibile**, a ridurre il trasporto individuale a favore di quello collettivo, all'utilizzo della viabilità secondaria per percorsi ciclabili/mobilità lenta. La programmazione degli interventi deve quindi mirare alla **razionalizzazione della rete di mobilità attraverso più regolamentazione e infrastrutturazione leggera**, non solo per i porti e/o interporti delle città metropolitane (Bari). Ciò lo si potrà fare incentivando sistemi intermodali di trasporto (isole, carpooling, car sharing, etc.), con un **piano di sostegno dei costi per incentivare la mobilità collettiva, o con un'offerta di trasporto integrato**, come quella che si potrebbe costruire a Bari quale sistema di accoglienza per i cruisers.



### Favorire comportamenti di sostenibilità

Favorire una maggiore **comunicazione esterna, verso gli utenti**. Una maggiore campagna di in/formazione dell'utente sull'integrazione dei trasporti da parte degli Enti Locali, volta a coinvolgere e ad **educare dal punto di vista culturale** gli stessi beneficiari. Altre azioni potrebbero essere **campagne di promozione dell'uso dei mezzi pubblici, interventi di scontistica da parte di operatori commerciali per gli utilizzatori di mobilità lenta, finanziati dalla Regione**. A ciò va aggiunta, per ultimo ma non ultima, un'attività di sensibilizzazione degli Enti Locali affinché considerino la **mobilità uno strumento di valorizzazione territoriale**.

## MOBILITA' SOSTENIBILE - GOVERNANCE E TRASPORTO COLLETTIVO - INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LA MOBILITA'

### Integrazione tra interventi, azioni, incentivi per la sostenibilità

Avviare azioni più sistematiche per la **promozione e la diffusione di strumenti concreti volti ad incentivare la mobilità sostenibile**; in particolar modo, il potenziamento del sistema dei percorsi ciclabili, la realizzazione di nuove zone 30, e l'ampliamento delle Zone a traffico limitato e delle aree pedonali. E' emersa con forza la necessità di potenziare il sistema con **interventi infrastrutturali pesanti come una rete efficiente e riconoscibile di percorsi ciclabili in sede propria**, specie nelle aree urbane complesse e dove lo spazio urbano è a completo vantaggio dei veicoli motorizzati. Allo stesso tempo è emersa l'indicazione di **rendere tutti gli spazi cittadino maggiormente accessibili** lavorando sui sistemi di condivisione e sulle regole che tutelino i cittadini più fragili (pedoni e ciclisti) come le zona 30 e le aree a traffico controllato.

Sono da **integrare le azioni per la mobilità attiva immaginata come mobilità dei pedoni e delle bici con le nuove forme di trasporto attivo**, molto diffuse nel resto d'Europa e che in Italia e in Puglia non sono ancora codificate dal codice della strada, come i monopattini elettrici, le bici elettriche etc.

### Favorire l'accesso ai fondi europei

Importante e urgente mettere in atto **azioni sistematiche di formazione destinate al personale delle amministrazioni comunali**, al fine di sviluppare competenze specifiche che riguardino la programmazione e l'accesso ai fondi europei diretti in questo settore. Sempre in questa prospettiva il tavolo ha proposto la creazione di centrali di partecipazione ai fondi europei che promuovano e sviluppino in maniera diffusa e capillare nelle singole amministrazioni un'azione di coordinamento, informazione e formazione sulle opportunità d'innovazione offerte in questo settore dai fondi europei e sugli strumenti adeguati per potervi accedere.

### Collegamenti e infrastrutture

Vanno previste azioni specifiche di **potenziamento dei collegamenti ferroviari**, soprattutto per ciò che attiene alle aree che si configurano come **destinazioni turistiche** e con particolare attenzione alle esigenze legate all'incremento degli arrivi nel periodo estivo. In maniera più specifica si sono ipotizzati collegamenti migliori da e per l'aeroporto di Brindisi verso i comuni di questa zona che rappresentano importanti destinazioni turistiche, ad esempio il Comune di Ostuni.

### Collegamenti e connessioni

Si pone l'attenzione sulla necessità di azioni ed interventi volti a **valorizzare i piccoli porti e a renderli più sostenibili**, come ad esempio il Porto di Villanova, sfruttandone al meglio non solo le caratteristiche commerciali ma le potenzialità turistiche e facendone un possibile centro di connessione con in Comuni della Valle d'Itria.

### Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

Importante attivare i **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile come strumento cruciale per declinare le direttive regionali a livello locale** e per costruire una serie di azioni e regole a livello comunale. I piani potranno poi essere cruciali per la promozione e diffusione capillare delle pratiche di mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale. L'azione regionale da mettere in moto potrebbe trovare concretizzazione nel sostegno ai comuni per le risorse necessarie e anche nella diffusione di buone pratiche locali.