



PUMS

BOLOGNA
METROPOLITANA

LA PARTECIPAZIONE PER IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

DOCUMENTO PREPARATORIO AL PRIMO CICLO DI INCONTRI CON GLI STAKEHOLDER

1. Il percorso partecipativo del PUMS della Città metropolitana di Bologna

Lo sviluppo di percorsi partecipativi quale contributo fondante della programmazione e delle politiche pubbliche è un'opzione ormai condivisa da un ampio spettro di discipline: filosofia della politica, scienza della politica, economia istituzionale, economia ambientale, ricerca operativa, pianificazione territoriale, urbanistica, ecc..

Nello specifico campo della pianificazione delle politiche di mobilità alla scala urbana e di area vasta **la necessità di un approccio partecipato è più volte ribadito dalle Linee guida comunitarie** per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all'interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE). Inoltre, le **Linee guida nazionali per i PUMS** recentemente approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017) focalizzano con chiarezza, tra i *“passi procedurali necessari alla redazione e approvazione del PUMS”*, il ruolo della partecipazione. In particolare (punto 2 lett. c ed e dell'All. 1) si fa riferimento al percorso partecipativo sia per la **definizione degli obiettivi**, sia per la **costruzione dello scenario di piano**.

Tutte le fasi di redazione del PUMS della Città metropolitana di Bologna prevedono un contributo rilevante da parte del processo partecipativo. Verranno coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi, sia nella fase delle scelte operative, sia nella verifica dell'attuazione del Piano. Il processo partecipativo si avvale dell'**interazione continua e attiva con il Forum per la mobilità sostenibile, istituito lo scorso 21 novembre**, e si articola in più fasi, tra loro in parte sovrapponibili (vedi cronoprogramma).

Cronoprogramma delle fasi iniziali delle attività di partecipazione

Attività	1° mese	2° mese	3° mese	4° mese	5° mese	6° mese	7° mese
Costituzione del Forum della Mobilità							
Attività propedeutiche	■	■					
Riunione plenaria		■					
Definizione degli obiettivi (partecipazione ex-ante)							
Incontri istituzionali con le Unioni		■	■	■	■		
Incontri con i quartieri di Bologna		■	■				
1° ciclo di incontri con stakeholder		■					
Indagine online per i cittadini			■	■	■		
2° ciclo di incontri con stakeholder				■			
Costruzione dello scenario di piano (partecipazione in itinere)							
Partecipazione sulle scelte e sulla proposta di documento preliminare					■	■	■
Partecipazione sul documento preliminare						■	■

La prima fase (**partecipazione ex-ante**), attualmente in corso, è dedicata alla **definizione degli obiettivi del Piano e all'individuazione delle priorità**, come meglio specificato di seguito.

Nella seconda fase (**partecipazione in itinere**), la partecipazione contribuirà alla costruzione degli scenari di progetto, alla **specificata valutazione degli interventi che verranno via via proposti e alla**

scelta delle azioni da realizzare. Il coinvolgimento degli stakeholder attraverso il Forum per la mobilità sostenibile riguarderà la valutazione sia delle principali azioni di medio e lungo periodo che andranno a costituire l'ossatura del PUMS, sia le azioni principali di breve periodo previste dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Tale fase seguirà tutto il processo di costruzione, adozione e approvazione del Piano (nel cronoprogramma sopra è riportato il dettaglio solo fino alla redazione del documento preliminare).

Infine, a valle dell'approvazione del PUMS verrà attivata una fase di **partecipazione ex-post** finalizzata al **monitoraggio dell'attuazione del Piano**. Gli strumenti implementati consentiranno al Forum per la mobilità sostenibile di tenere traccia dei progressi verso il raggiungimento degli obiettivi fissati, di identificare i problemi e le sfide per la messa in campo delle azioni entro i tempi stabiliti, di informare regolarmente i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.

2. La cornice di riferimento (1): le Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Bologna

La Città metropolitana di Bologna e il Comune di Bologna hanno già predisposto e approvato con delibera del Consiglio Metropolitan (27 aprile 2016) e con delibera di Giunta Comunale (10 maggio 2016) le Linee di indirizzo per la redazione del PUMS che vengono trasmesse in forma sintetica.

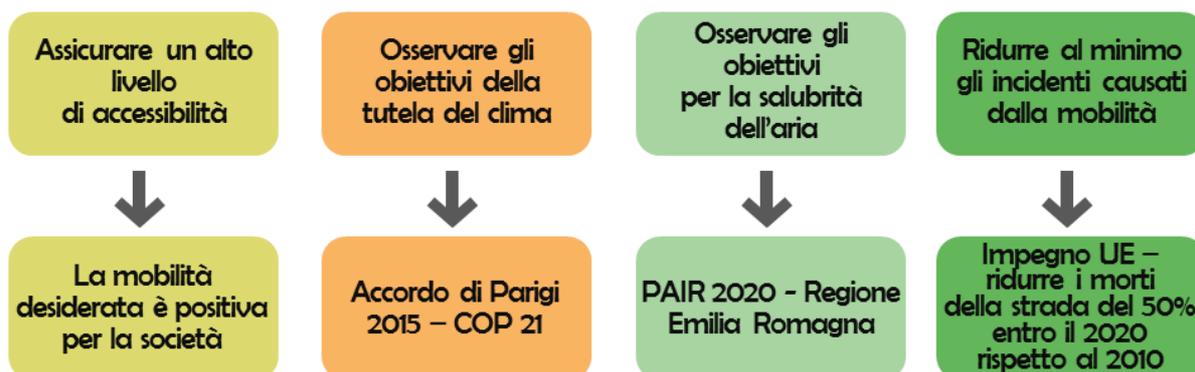
Le Linee di indirizzo sono state elaborate tenendo conto degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti fissati dalla comunità internazionale (a livello globale e a livello comunitario) e recepiti dalla Regione Emilia Romagna. Si tratta quindi di obiettivi sovraordinati imprescindibili che di per sé determinano in misura sostanziale gli indirizzi e la visione del PUMS, nonché le conseguenti strategie da implementare.

In particolare, a seguito dell'Accordo di Parigi 2015 – COP 21 gli Stati membri dell'**Unione Europea** hanno concordato un obiettivo vincolante di **riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030** (rispetto alle emissioni del 1990) e del 90-95% entro il 2050. Le politiche dei trasporti, alle diverse scale territoriali, dovranno contribuire significativamente al raggiungimento degli ambiziosi target di contenimento dei livelli di emissione.

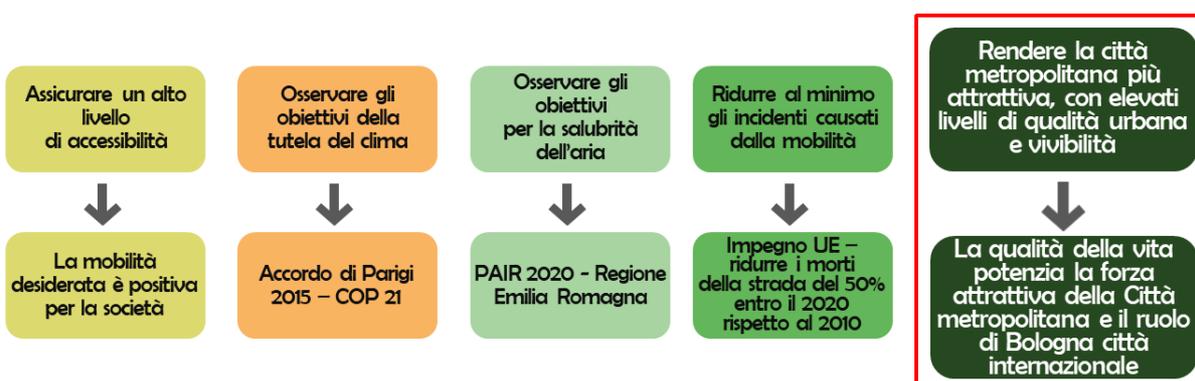
L'altro indirizzo fondamentale per la riduzione dell'inquinamento è la Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria nell'ambiente, recepita nella normativa italiana dal D. Lgs. n. 155/2010 e dalla Regione Emilia Romagna attraverso il **PAIR 2020 (Piano dell'Aria Integrato Regionale)** approvato nel 2017. Per il settore dei trasporti, il PAIR stabilisce una serie di obiettivi quantitativi, sia per la mobilità delle persone sia per l'ottimizzazione della mobilità merci, recepiti dalle Linee di Indirizzo come **riduzione del traffico automobilistico del 20% entro il 2020**.

Tenendo conto di questa imprescindibile cornice di riferimento normativa e di indirizzo **la visione di fondo del PUMS è stata ricondotta a quattro obiettivi generali riguardanti l'accessibilità, la tutela del clima, la salute e la sicurezza**, così come di seguito esposti.

Obiettivi generali (*vision*) individuati dalle Linee di indirizzo per la redazione del PUMS_{metrobo}



A questi quattro, **si aggiunge un quinto obiettivo generale**, frutto anche dei contributi elaborati dal Comitato Scientifico del PUMS, mirato alla **qualità, vivibilità e attrattività** delle città e dei territori. Il quinto obiettivo generale è enunciato come segue.



Le Linee di indirizzo hanno poi individuato un sistema integrato di **dieci strategie operative** necessarie a sostanziare la visione generale. L'elenco delle dieci strategie è riportato di seguente per soli "titoli", rimandando alla sintesi divulgativa allegata per maggiori dettagli.

1. A piedi e in bici: una scelta desiderabile.
2. Agire perché sia possibile un miglior uso dell'auto: più sicuro ed ecologico.
3. SFM: struttura portante del trasporto pubblico della città metropolitana.
4. A Bologna il futuro è in tram: un nuovo e più capace sistema di trasporto pubblico urbano.
5. Il potenziamento del trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano.
6. Una cabina di regia per un sistema unitario integrato del trasporto pubblico.
7. Imola, una città a misura di pedoni e ciclisti.
8. La logistica sostenibile.
9. Il nodo autostradale, tangenziale e la viabilità regionale e metropolitana.
10. Sviluppi urbanistici e poli attrattori in coerenza con la rete portante del trasporto pubblico.

3. La cornice di riferimento (2): i macro-obiettivi del PUMS previsti dalle Linee guida ministeriali

Se le Linee di indirizzo della Città metropolitana costituiscono il punto di partenza, allo stesso tempo la redazione del Piano dovrà tenere conto delle recenti Linee guida ministeriali (pubblicate nella G.U. n°233 del 5-10-2017), le quali individuano **17 macro-obiettivi “minimi obbligatori”** del PUMS all'interno di quattro “aree di interesse” (vedi tabella 2 a seguire).

La redazione del PUMS della Città metropolitana di Bologna dovrà dunque **integrarsi con gli obiettivi indicati dalle Linee guida ministeriali** (macro-obiettivi “minimi” e “obbligatori”), **i quali si dovranno meglio specificare e ampliare sulla base dell'identità e della visione strategica condivisa attraverso il Piano.**

È in questa fase che si inserisce l'avvio del percorso partecipativo con i portatori di interesse (stakeholder) della Città metropolitana. La procedura che si propone prevede la combinazione di diversi strumenti di discussione strutturata e di valutazione pubblica delle alternative lungo tutto il percorso di elaborazione del PUMS per consentire di:

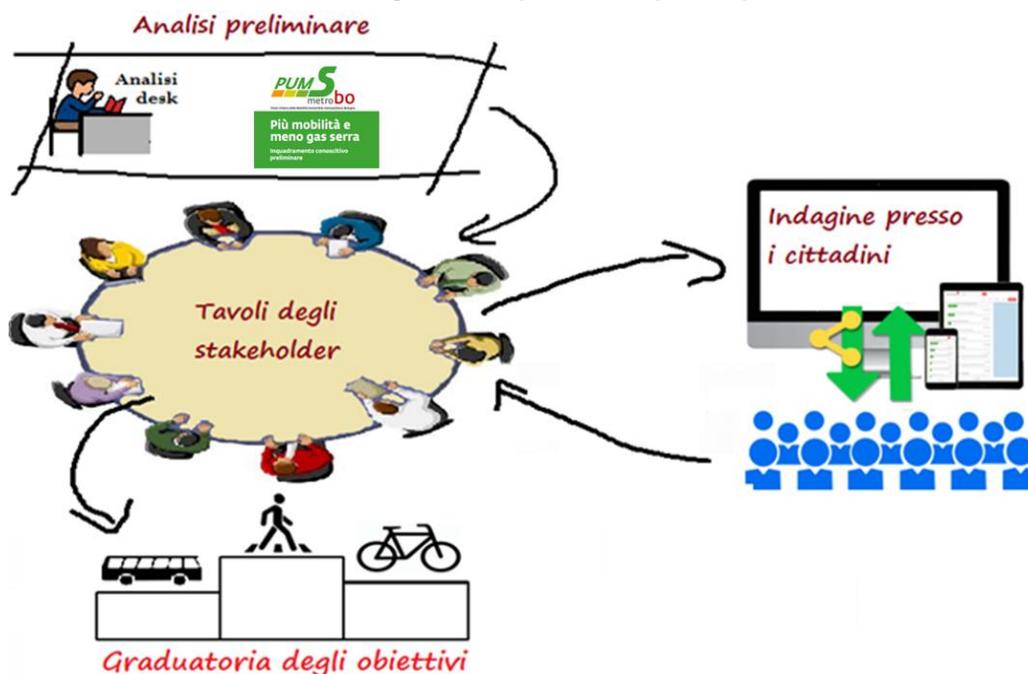
- A. **completare e calibrare il quadro minimo dei macro-obiettivi** indicati dalle Linee guida ministeriali, anche tenendo conto dei riferimenti di indirizzo già elaborati (identità, visione generale e strategie operative) dalla Città metropolitana;
- B. **individuare le priorità** nell'ambito del sistema di obiettivi discusso e integrato;
- C. definire uno schema di Piano condiviso, che partendo dagli obiettivi porti a **identificare un quadro futuro di interventi** che favoriscano vivibilità, accessibilità e qualità urbana, anche in sintonia con il ruolo internazionale di Bologna;
- D. approfondire le possibili alternative di intervento per il raggiungimento degli obiettivi discussi, contribuendo a definire le **scelte operative del PUMS.**

Coerentemente con questo percorso, la metodologia di coinvolgimento delle comunità locali prevede di attivare nella prima fase - quella attuale - una procedura di **“dialogo strutturato” con gli stakeholder** finalizzata a discutere lo schema dei macro-obiettivi del Piano per costruire una gerarchia degli stessi.

Un contributo rilevante è atteso anche dai cittadini che saranno coinvolti attraverso un'**indagine online**, per mezzo della quale si raccoglieranno le opinioni delle comunità locali circa le priorità che il PUMS dovrà perseguire; l'indagine sarà disponibile sul sito dedicato al PUMS di Bologna in corso di attivazione.

Durante tutto il percorso, inoltre, sarà attivo un **indirizzo email dedicato “segreteria@pumsbologna.it”,** dove inviare suggerimenti, contributi, ecc..

Schema logico della procedura partecipata



4. Il primo ciclo di incontri con gli stakeholder

Il primo ciclo di incontri con gli stakeholder ("Primo Tavolo") ha quindi per oggetto **la discussione e la valutazione degli obiettivi del PUMS a partire dalla proposta di uno schema di macro-obiettivi** illustrato nella successiva tabella 2. Si tratta sostanzialmente dei 17 macro-obiettivi indicati dalle Linee guida ministeriali con alcune integrazioni, i quali potranno essere meglio specificati e calibrati in base alle caratteristiche dei diversi contesti locali.

Per una miglior comprensione del significato di ciascun macro-obiettivo si associano, a titolo esemplificativo, alcune possibili azioni che non saranno tuttavia oggetto specifico di discussione in questo primo ciclo di incontri. Si tratta di azioni contenute in gran parte già nelle Linee di indirizzo della Città metropolitana, che verranno condivise ed integrate nelle successive fasi di partecipazione del Piano.

I risultati degli incontri del Primo Tavolo verranno poi portati all'attenzione dei cittadini che saranno chiamati, attraverso l'indagine *online*, ad esprimere la loro opinione in merito all'importanza dei singoli macro-obiettivi.

Il primo ciclo di incontri coinvolge circa 150 soggetti, espressione dell'articolata composizione del Forum della Mobilità Sostenibile, invitati in 5 diversi tavoli di discussione. Sono chiamati a partecipare gli stakeholder il cui ruolo è già riconosciuto e condiviso dai vari Enti che compongono la Città metropolitana. I tavoli sono organizzati in modo da avere una composizione equilibrata rispetto al ruolo e al peso dei partecipanti.

Dopo il completamento dell'indagine *online*, il percorso partecipativo di questa prima fase prevede la realizzazione di un secondo ciclo di incontri con gli stakeholder ("Secondo Tavolo") finalizzato a

discutere e costruire, attraverso una tecnica di valutazione multicriteria, la gerarchia di importanza dei macro-obiettivi condivisi nel Primo Tavolo.

La tabella 1 a seguire riassume l'articolazione temporale e dei contenuti di questa prima fase della partecipazione (*partecipazione ex-ante*).

Tabella 1: Step della valutazione partecipata degli obiettivi del PUMS (*partecipazione ex-ante*): soggetti coinvolti, strumenti utilizzati, tempistiche e output

Step	Strumento utilizzato	Output	Modalità di svolgimento	Periodo di svolgimento
1	<i>Indirizzi e documentazione di base (Linee di indirizzo PUMS MetroBo, Linee guida ministeriali)</i>	Versione preliminare del quadro dei macro-obiettivi	Confronto tecnico Amministrazione-Consulenti	13/11/2017-05/12/2017
2	<i>“Dialogo strutturato tra gli stakeholder” – Primo Tavolo (Ciclo di incontri – Discussione guidata)</i>	Versione finale del quadro degli macro-obiettivi	Istituzione Forum per la mobilità sostenibile (21/11/2017) + 5 incontri con gli stakeholder per sottogruppi	12-14-15/12/2017
3	<i>Indagine sui cittadini</i>	Valutazione dei macro-obiettivi	Questionario on-line	20/12/2017-19/01/2018
4	<i>“Dialogo strutturato tra gli stakeholder” – Secondo Tavolo (Ciclo di incontri – Analisi multicriteria)</i>	Graduatoria dei macro-obiettivi	Incontri con gli stakeholder per sottogruppi e in plenaria (da definire in dettaglio)	24/01/2018-29/01/2018

Tabella 2: Schema dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
A. Assicurare un alto livello di accessibilità	<p>A1. Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)* <i>Aumento dell'efficienza e incremento dei passeggeri che utilizzano la rete di TPL attraverso alcune azioni, ad esempio: promuovere il cadenzamento orario del servizio ferroviario metropolitano, realizzare le nuove stazioni ferroviarie previste e riqualificare/migliorare la riconoscibilità di quelle esistenti, riorganizzare e rendere più funzionali i servizi di trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano anche a rete invariata, assicurare un maggiore equilibrio dell'offerta di servizi tra Bologna e il territorio metropolitano e un'adeguata armonizzazione degli orari del Tpl, potenziare i servizi di Tpl trasversali tra comuni della Città metropolitana, potenziare il servizio per la mobilità serale/notturna/festiva, completare l'integrazione tariffaria gomma e ferro, istituire un'unica cabina di regia per il TPL, ...</i></p>
	<p>A2. Potenziamento delle reti dedicate e del materiale rotabile per il Traporto Pubblico Locale <i>Aumento dell'efficienza e incremento dei passeggeri che utilizzano la rete di TPL attraverso alcune azioni, ad esempio: realizzare sistemi ad alta capacità (tram) sulle linee a domanda forte, incrementare e proteggere le corsie preferenziali per i bus, completare ed estendere la rete filoviaria, rinnovare e potenziare il parco autobus, ...</i></p>
	<p>A3. Riduzione della congestione* <i>Abbatere i costi associati alla congestione stradale, come le perdite di tempo e il consumo di carburante.</i> <i>(Alcune possibili azioni: riorganizzare le sedi stradali e gli schemi di circolazione, promuovere sistemi ITS per il coordinamento semaforico e per l'indirizzamento dei flussi di traffico (infomobilità, app, ecc.), rafforzare i controlli sul rispetto della disciplina della sosta, ...)</i></p>
	<p>A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare verso e da i poli attrattori* <i>Migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio della città metropolitana, consentendo a tutti di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio, nel rispetto della tutela delle zone di maggior pregio e assicurando un equilibrato uso dello spazio pubblico tra persone e merci (ad es. per la sosta).</i> <i>(Alcune possibili azioni: garantire un'accessibilità sostenibile ai poli attrattori (Ospedali, Aeroporto, Interporto, Stazione centrale e stazioni SFM, Fiera, Università, Fico, aree industriali e commerciali ecc.) rafforzando i servizi di Tpl e le misure di mobility management, istituire navette e intensificare i servizi di trasporto flessibile, utilizzare sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani, oltre a tutti gli interventi, indicati negli altri obiettivi, che facilitano la circolazione di persone e merci, ...)</i></p>
	<p>A5. Miglioramento dell'integrazione tra sistema della mobilità e sviluppo urbanistico* <i>(Alcune possibili azioni: integrare e coordinare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità, contrastare la dispersione insediativa e rafforzare le direttrici servite dal TPL, ridurre le distanze fisiche di accesso ai servizi per i cittadini, ...)</i></p>
	<p>A6. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità <i>(Alcune possibili azioni: sperimentare il tele-lavoro presso gli enti pubblici, promuovere l'istituzione di nidi aziendali o interaziendali per la riduzione della mobilità familiare, potenziare i servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet, incentivare il commercio di prossimità e il consumo di prodotti a km zero, ...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
B. Osservare gli obiettivi della tutela del clima	<p>B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili*</p> <p><i>Ridurre le emissioni di sostanze in grado alterare il clima del pianeta (CO2, ecc.).</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: incentivare il rinnovo del parco auto, moto e mezzi commerciali a minor impatto ambientale, elaborare uno specifico piano di azione per la mobilità elettrica con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 il 50% del parco circolante privato e il 100% del parco pubblico con modalità a basso impatto (elettrico, ibrido, metano e gpl), promuovere l'eco-driving, ecc.), portare avanti le azione del Piano Energetico Regionale inerenti la mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>B2. Efficientamento del sistema della logistica distributiva</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: sottoscrivere accordi con le grandi piattaforme intermodali, rinnovare il parco mezzi per il trasporto merci, gestire il trasporto merci nell'ultimo miglio e nelle ZTL con veicoli a basso impatto (anche cargo-bike), ottimizzare l'e-commerce e la logistica delle merci a corto raggio (50-60 km), spostare progressivamente il trasporto merci dalla gomma alla rotaia, ...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
<p>C. Osservare gli obiettivi per la salubrità dell'aria, la salute e il rumore</p>	<p>C1. Riequilibrio modale della mobilità*</p> <p><i>Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti dei cittadini con l'auto privata (oggi al 59% nella città metropolitana), a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica su gomma e su ferro).</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: estendere le ZTL, le aree pedonali e le "isole ambientali" nei centri abitati, aumentare la ciclabilità diffusa, riorganizzare e rafforzare le restrizioni alla sosta in particolare nei centri storici, attivare sistemi di "park and ride" e incrementare la sosta di scambio, promuovere attività di informazione ed educazione alla mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>C2. Miglioramento della qualità dell'aria*</p> <p><i>Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (PM10, NOX, ecc.) generate dai trasporti.</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: l'insieme integrato delle misure, previste per gli altri obiettivi, volte a ridurre l'uso dell'auto, a rinnovare il parco veicolare privato e pubblico con mezzi a minore impatto ambientale, portare avanti le azioni previste dal Piano Aria Integrato Regionale 2020 inerenti la mobilità sostenibile, ...)</i></p>
	<p>C3. Riduzione dell'inquinamento acustico*</p> <p><i>Ridurre le emissioni acustiche generate dai trasporti.</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: ampliare le aree a velocità moderata (zone 30), favorire la creazione di "isole ambientali" nei centri abitati, incentivare l'uso di dispositivi e motorizzazioni meno rumorose dei veicoli privati e pubblici, mantenere il coordinamento del PUMS con quanto previsto dal Piano di zonizzazione acustica, ...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
D. Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità	<p>D1. Riduzione dell'incidentalità stradale*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: favorire la creazione di zone 30 nei centri abitati, rafforzare le politiche di moderazione e di controllo della disciplina del traffico, promuovere la messa in sicurezza delle aree critiche delle infrastrutture stradali (a partire dai punti neri), migliorare i livelli di servizio della rete stradale (ampliamenti marciapiedi, manutenzione, qualità della progettazione, segnaletica, illuminazione), promuovere una cultura della sicurezza stradale a tutti i livelli, sperimentare nuovi strumenti e tecnologie per migliorare gli standard di sicurezza e per il rilievo delle informazioni (sistemi ITS), miglioramento dei livelli di sicurezza della rete ciclabile e pedonale, ...)</i></p>
	<p>D2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali*</p> <p><i>Ridurre la mortalità e la lesività degli incidenti stradali (morti e feriti per incidente), ridurre i “costi umani” derivanti dalla perdita di produttività per la società, dalla perdita affettiva, ecc., nonché dei “costi generali” riferiti all’incidente stradale derivati dai danni al veicolo, dalle spese per il rilievo degli incidenti e dei servizi di emergenza, dai costi legali e amministrativi di gestione, dai danni causati all’infrastruttura stradale e agli edifici.</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l’obiettivo D1)</i></p>
	<p>D3. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutte quelle esplicitate per l’obiettivo D1)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

(segue)

Tabella 2: Schema dei macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana di Bologna per la discussione con gli stakeholder (Primo Tavolo)

Obiettivi generali	Macro-obiettivi
<p>E. Rendere la città metropolitana più attrattiva, e con elevati livelli di qualità urbana e vivibilità</p>	<p>E1. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: migliorare e integrare la progettazione settoriale, in coerenza con le forme storiche delle città, per assicurare la qualità degli spazi, la loro fruibilità e sicurezza, mantenere alto il livello di sicurezza reale e anche “percepita” sui mezzi, nelle stazioni, nei parcheggi di scambio, sulla rete ciclabile e nelle aree pedonali, migliorare il decoro urbano e l’illuminazione, ...)</i></p>
	<p>E2. Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità*</p> <p><i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono assicurare a tutti i cittadini, in particolare alle fasce deboli (minor reddito, disabili, altri utenti a ridotta mobilità ecc.), pari opportunità fisiche ed economiche nell’accesso alle soluzioni di trasporto, e più in generale a luoghi, funzioni, servizi della Città metropolitana.</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: migliorare le condizioni di accesso e di comfort di viaggio sui mezzi pubblici, migliorare l’accessibilità ai servizi di trasporto pubblico (stazioni, fermate, ecc.), abbattere le barriere architettoniche, ampliare e riqualificare i marciapiedi, rafforzare le agevolazioni tariffarie per le fasce a minor reddito (Tpl, sosta), assicurare la sosta vicino ai centri per anziani e utenti a ridotta mobilità, ...)</i></p>
	<p>E3. Aumento della soddisfazione della cittadinanza*</p> <p><i>Migliorare la soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili (a piedi, in bici, con mezzi pubblici, con mezzi in condivisione) e rispetto a diversi fattori (rapidità degli spostamenti, regolarità del servizio pubblico, comfort del viaggio, informazioni a terra e a bordo mezzi, sicurezza dello spostamento, ecc.).</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi previsti in altri obiettivi che contribuiscono a migliorare i livelli di prestazione dei diversi servizi e modi di trasporto)</i></p>
	<p>E4. Aumento del tasso di occupazione*</p> <p><i>Gli interventi del PUMS nel loro insieme devono avere effetti positivi sui livelli di occupazione nella città metropolitana.</i></p> <p><i>(Alcune possibili azioni: tutti gli interventi già previsti dagli altri obiettivi che favoriscono lo sviluppo dell’area metropolitana e contribuiscono quindi ad incrementarne i livelli di occupazione, le attività e i servizi che promuovono il marketing territoriale e la promozione turistica)</i></p>
	<p>E5. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)*</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: promuovere la mobilità «in condivisione» anche del mezzo privato (estensione del bike sharing, car sharing, car pooling), le azioni di mobility management, diversificare le tariffe per la sosta per fasce orarie e territoriali, sviluppare l’infomobilità per ridurre i tempi di viaggio, prevedere «buoni taxi» per alcune categorie di utenti deboli, ...)</i></p>
	<p>E6. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: favorire la ciclabilità diffusa, estendere e ricucire i percorsi ciclabili e pedonali nell’intera area metropolitana, metterli in sicurezza e adeguare la segnaletica, promuovere i percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro, introdurre nuovi servizi (deposito e noleggio bici), incentivare le bici a pedalata assistita e il bike sharing, promuovere campagne di informazione e formazione a favore del camminare e della bici, ...)</i></p>
	<p>E7. Sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere una città moderna, innovativa, internazionale</p> <p><i>(Alcune possibili azioni: incentivare sharing mobility e l’infomobilità, favorire la mobilità elettrica, portare avanti studi per la promozione di veicoli a guida autonoma e di sistemi avanzati per il trasporto merci urbano, ...)</i></p>

* NB Obiettivo indicato come obbligatorio dalle linee guida per i PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti