

La città che cambia: ripensare la gestione della strada
Webinar Aipark N.3

16/06/2021

Piani tattici per la mobilità:

*Una proposta per uscire dai vecchi schemi con una pianificazione
snella*

Proto Tilocca

Premessa

Nel corso dell'ultimo anno «la commissione Ambito di Aipark» ha affrontato importanti temi sulla pianificazione della mobilità e della sosta.

In questo contesto con il contributo del gruppo di lavoro sono maturate alcune riflessioni; in particolare:

- Come definire il **concetto di ambito**;
- Come rendere maggiormente operativa la pianificazione della mobilità (**ragionare fuori dagli schemi**);
- Il concetto di **piani tattici per la mobilità**;



Le riflessioni di questo intervento scaturiscono da questa attività



Pianificazione della mobilità: la situazione attuale

La situazione attuale della pianificazione della mobilità in ambito urbano risente enormemente dal sovrapporsi di piani tra loro spesso non coordinati.

Nel corso di questi anni si sono potuti constatare alcuni problemi che ne hanno impedito di fatto l'applicazione.

In particolare:

- Difficoltà di comprensione da parte dei principali stakeholders;
- Tempi eccessivi nella redazione dei piani a qualsiasi livello;
- Mancanza di chiarezza degli obiettivi (Strategici, Tattici, operativi);
- Sovrapposizione scoordinata di piani previsti per legge;
- Elevate aspettative non rispettate;



Il risultato di tutto questo ha fatto sì che gran parte dei piani oggi approvati, PUMS, PUM, PUT, PGTU, etc, siano totalmente inefficaci rispetto agli indirizzi del legislatore.



Risorse finanziarie non spese: opere non realizzate

Conseguenze (ulteriori riflessioni)

- 1. Sequenza logica della pianificazione:** Ciò che oggi viene meno è il difficile rispetto dei tempi e della sequenza logica dei piani, che di fatto ne ha ridotto notevolmente l'efficacia.
- 2. Pragmatismo delle scelte:** Sostanzialmente cioè che è venuto meno nella fase di pianificazione della mobilità è la capacità di differenziare in modo più pragmatico un piano strategico da uno tattico e operativo.
- 3. Lungaggini burocratiche:** ciò che emerge è che un Piano Urbano del Traffico, che dovrebbe avere un orizzonte temporale di due anni, nella stragrande maggioranza dei casi non giunge ad approvazione nei termini e di fatto rimane inattuato.
- 4. Tempi troppo lunghi:** di contro lo sviluppo dei PUMS che dovrebbe avere un'orizzonte temporale di 15/20 anni richiede talvolta tempi di studio e di approvazione che si protraggono fino ad un quarto di tale periodo temporale.
- 5. Sequenza logica di pianificazione non rispettata:** In modo sequenziale e spesso non coordinato con i PUMS, i PUT e PGTU risentono di tale ritardo ed anzi lo incrementano arrivando tendenzialmente dall'idea di piano alla sua attuazione dopo un tempo non più congruo. Il quadro finale è un sostanziale immobilismo o in alternativa il susseguirsi di interventi scoordinati tra loro, con il risultato di peggiorare la situazione della mobilità.



La dicotomia tra pianificazione strategica di lungo periodo e le esigenze reali

La pianificazione strategica o di lungo periodo assume un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi. Questo vale nel mondo del business come nello sviluppo del territorio e della mobilità.

Ma dallo sviluppo strategico alla sua realizzazione molto spesso l'esigenze reali della città non vengono colte mettendo in evidenza:

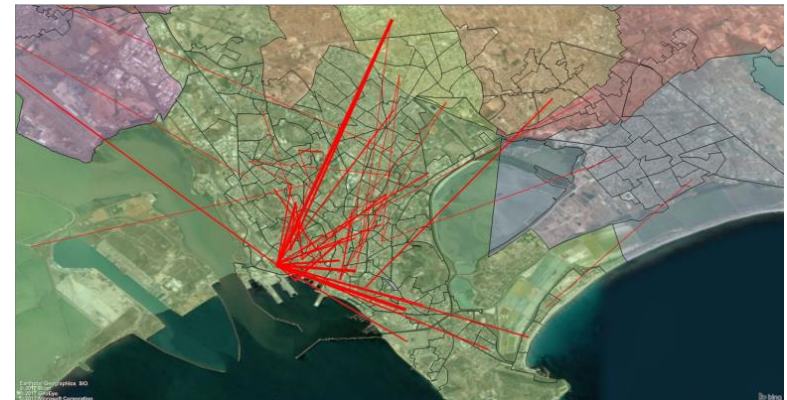
- La pianificazione di lungo periodo spesso non è accompagnata da un piano di attuazione operativa;
- La preparazione del piano strategico è talmente lunga che il risultato talvolta è obsoleto;
- Il mondo attuale richiede dei cambiamenti così rapidi che sono difficilmente compatibili con orizzonti temporali di 10-15 anni



Risultato: Una forte dicotomia tra pianificazione strategica ed esigenze reali

I fattori chiave della pianificazione: spesso dimenticati

- Pianificare la mobilità significa comprendere e combinare un insieme di variabili di un sistema complesso: la città ed il territorio.
- Pianificare la mobilità significa mettere insieme esigenze differenti di tanti stakeholder
 - Pianificazione dei trasporti
 - Urbanistica
 - Pedonalità;
 - *Trasporto pubblico;*
 - *Sicurezza dei trasporti;*
 - *Ciclabilità;*
 - *Accessibilità per tutti;*
 - *Sviluppo della città e del territorio;*
 - *Commercio e mobilità;*
 - *Traffico privato;*
 - *Sosta;*
 - *Tecnologie per il traffico;*
 - *Sistemi innovativi*





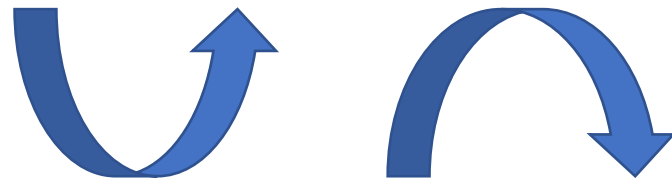
Cambiamo il paradigma della pianificazione

I piani tattici e la pianificazione snella

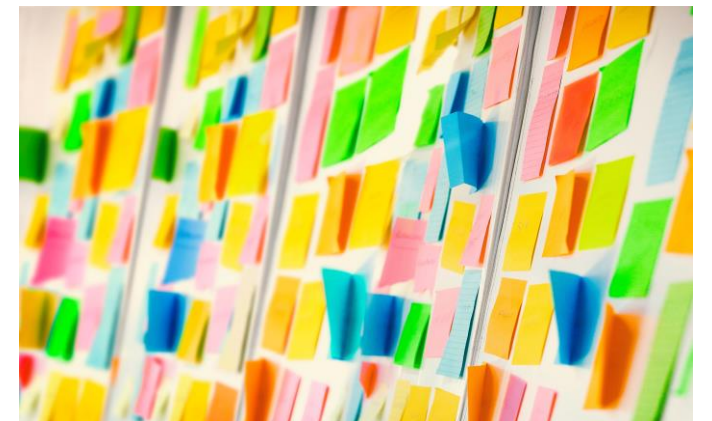
Pianificazione Agile o rigidi schemi?

Nel project management oggi si parla di due metodologie di riferimento: quella classica e strutturata che pianifica in modo rigoroso tempi ed attività e quella più innovativa, detta **Agile**, che consente di modificare in modo più flessibile la programmazione delle attività adattandosi al mutare delle condizioni.

- E' possibile applicare tutto questo anche per pianificare la mobilità nelle nostre città?
- Siamo in grado di adattarci al cambiamento in modo flessibile o pensiamo invece di proseguire secondo schemi rigidi?;
- La velocità con cui si generano i cambiamenti nella società e nella comunicazione, possono aiutare a pensare in modo diverso per sviluppare le nostre città?



**E' fondamentale avere un'approccio differente nella pianificazione delle nostre città:
agire in fretta e correggere se necessario**



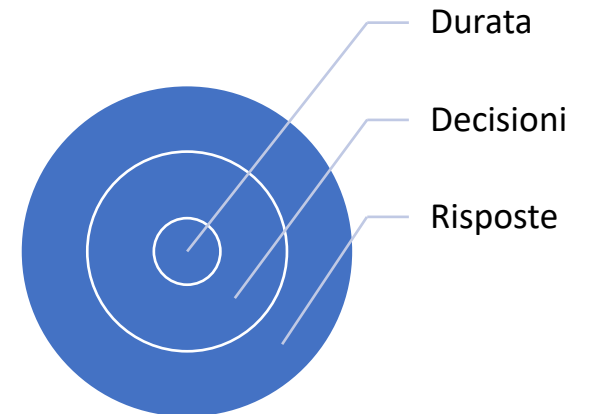
Nuovi paradigmi: ipotesi di un piano tattico di breve periodo

Nuovi paradigmi di pianificazione della mobilità sono necessari per dare risposte concrete alla città ed al territorio in tempi più rapidi di quelli oggi previsti dalla pianificazione classica.

Per colmare questo gap è fondamentale introdurre il concetto di piano tattico.

• **Gli obiettivi di un piano tattico della mobilità sostanzialmente possono essere così riassunti:**

- Attuare interventi di breve periodo sulla mobilità;
- Garantire la coerenza tra i PUMS in itinere e l'applicazione integrale del PUT;
- Evitare un blocco decisionale sulla mobilità cittadina;
- Dare risposte puntuali in aree o ambiti della città;
- Investire rapidamente le risorse a disposizione



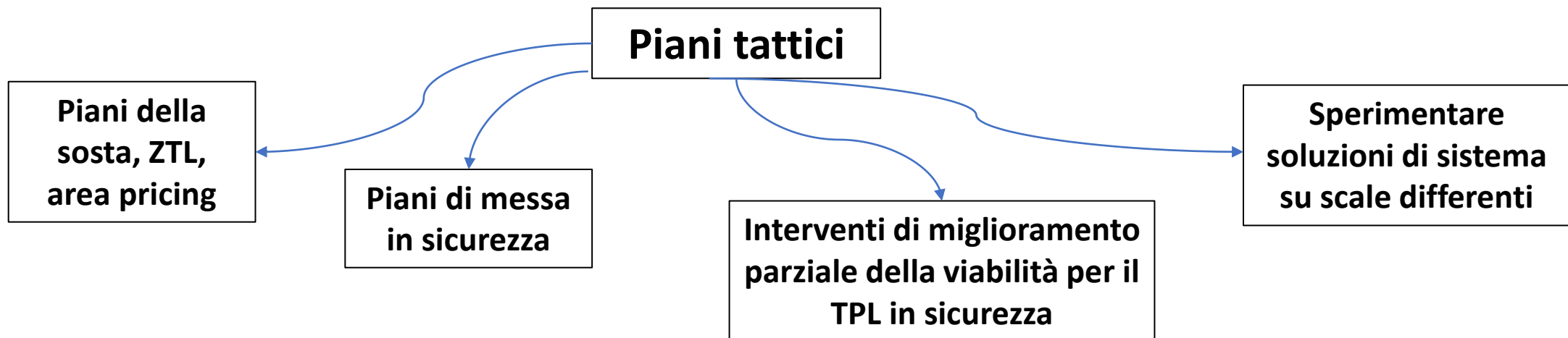
Limiti di applicazione dei piani tattici della mobilità

(Dove applicare un piano tattico della Mobilità)

Quando e perché applicare un piano tattico della mobilità.

Nell'ambito del piano tattico l'amministrazione potrebbe attuare interventi di breve periodo su:

- Piani della sosta, ZTL ed area pricing, su porzioni limitate o ambiti del territorio;
- Interventi principali di messa in sicurezza delle utenze deboli;
- Interventi di miglioramento parziale della viabilità e degli assi di scorrimento del trasporto pubblico;
- Sperimentare soluzioni di sistema su scale differenti;

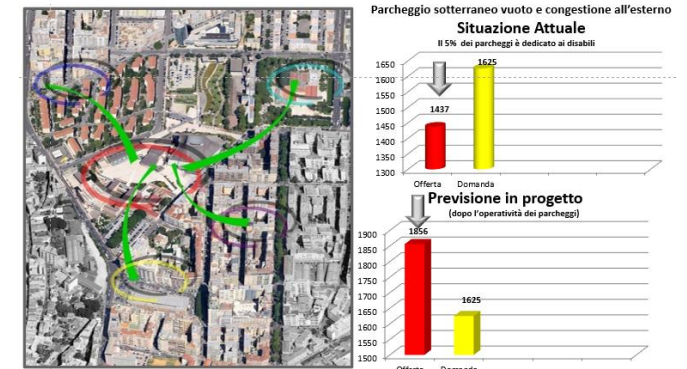


Possibili condizioni di applicabilità del piano tattico

(Quando applicare un piano tattico della mobilità)

L'applicabilità del piano tattico potrebbe avviarsi a patto che si verificano alcune condizioni di applicabilità quali:

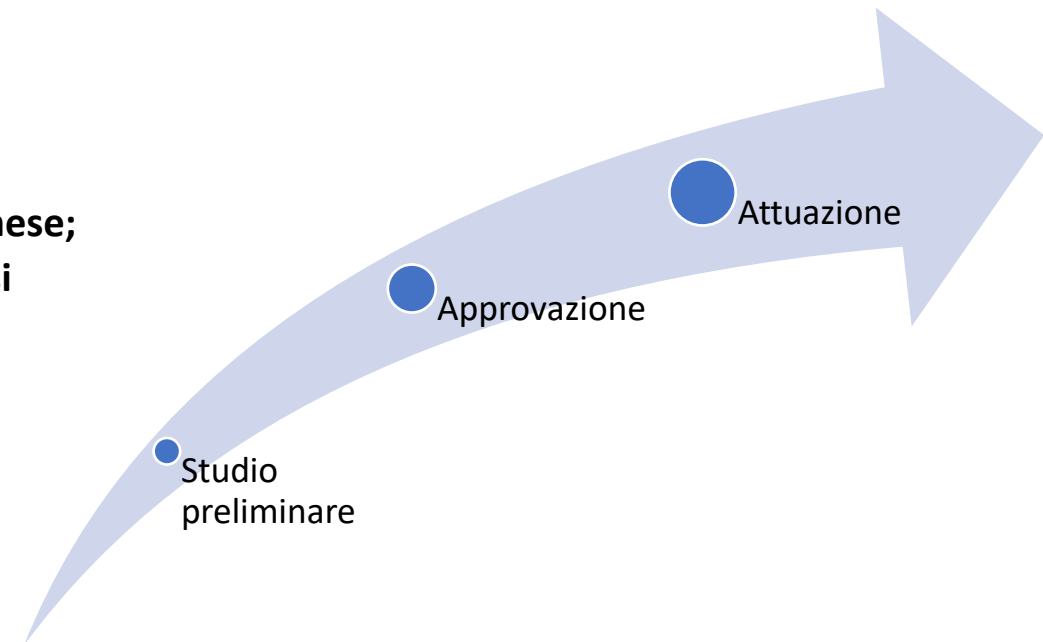
- **Tempi di sviluppo** ed attuazione dei PUMS non compatibili con le esigenze di mobilità;
- **In assenza di piani urbani del traffico** o in presenza di gravi carenze del piano urbano del traffico vigente;
- **Ritardo ingiustificato** delle fasi di gestione ed attuazione dei PUMS e dei PUT;
- **Giustificate e motivate esigenze** per avviare rapidamente una nuova pianificazione della sosta;
- **Giustificate e motivate esigenze** per avviare un piano di sviluppo del trasporto pubblico anche mediante l'introduzione di nuove corsie preferenziali e sistemi BRT;
- **Giustificate esigenze** dettate da condizioni critiche in termini di sicurezza



Tempi di studio ed attuazione del piano tattico

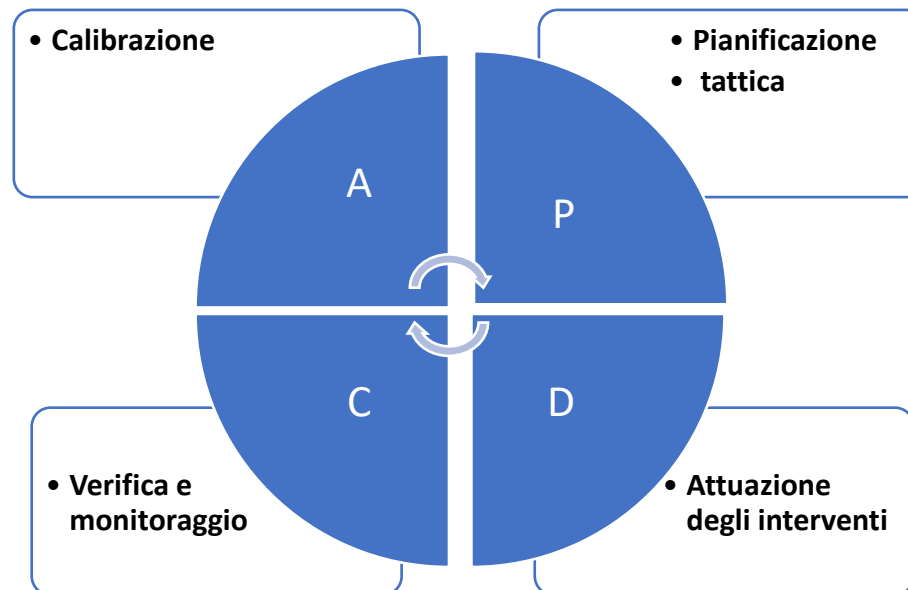
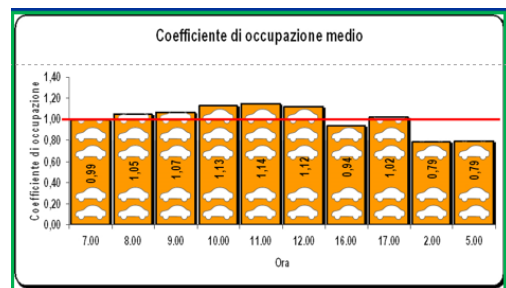
Al fine di superare le lentezze burocratiche ed amministrative, la funzione del piano tattico sarà quella di studiare ed attuare una serie di interventi di breve periodo, secondo una tempistica di riferimento molto contenuta:

- **Studio ed analisi preliminare: 2 mesi;**
- **Approvazione: 1 mese;**
- **Studio dettagliato degli interventi: 2 mesi;**
- **Attuazione degli interventi:**
 - **Interventi di primo livello (non infrastrutturali): 1 mese;**
 - **Interventi di secondo livello infrastrutturali: 12 mesi**



Validazione e calibrazione del piano tattico

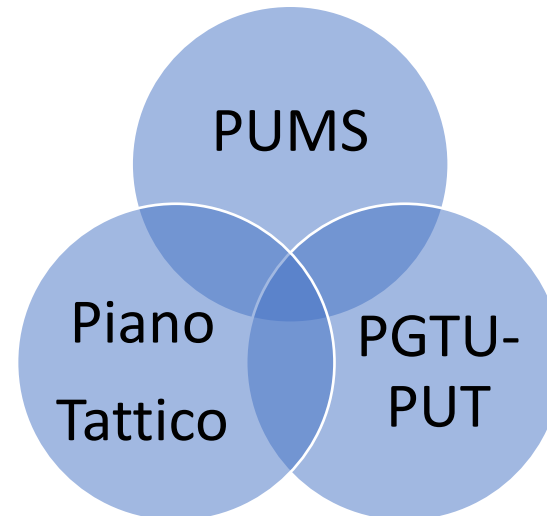
Applichiamo il ciclo di Deming alla pianificazione tattica della mobilità:
monitoraggio e calibrazione ogni sei mesi;



Coerenza tra piano tattico e PUMS

Al fine di garantire la coerenza con la pianificazione strategica della Mobilità (PUMS e PUT), il piano tattico dovrà obbligatoriamente essere monitorato e ricalibrato ogni sei mesi e comunque ogni qualvolta debba adeguarsi alla pianificazione di livello superiore

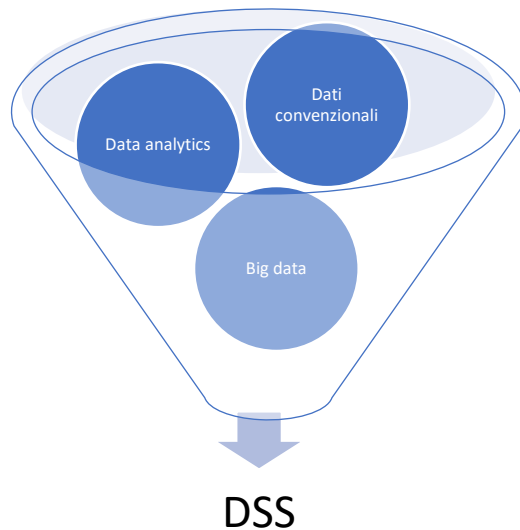
Calibrazione del piano tattico: ogni 6 mesi



Sistemi di supporto alle decisioni: velocizzare il piano tattico utilizzando i dati

- **Alcuni riflessioni sui sistemi di supporto alle decisioni:**

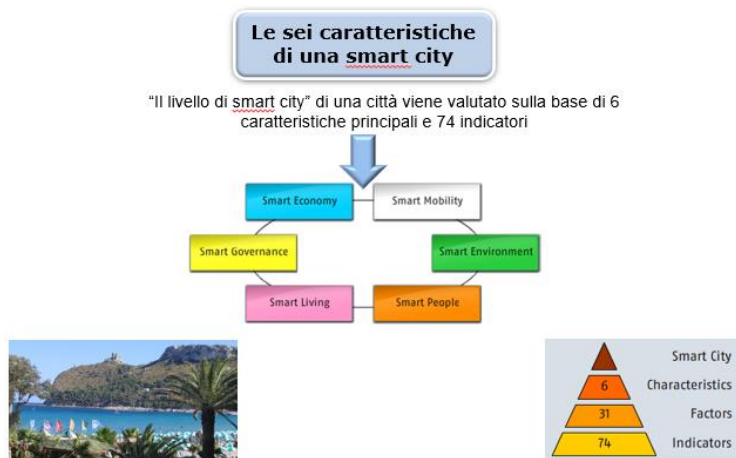
1. Trent'anni fa pianificare la mobilità richiedeva la raccolta di dati in modo convenzionale;
2. Molti sistemi di supporto alle decisioni richiedevano un investimento importante ma poco operativo;
3. Oggi una nuova frontiera d'informazioni può cambiare il paradigma: Data analytics e BIG data;
4. Serve un cambio di cultura e nuove professionalità



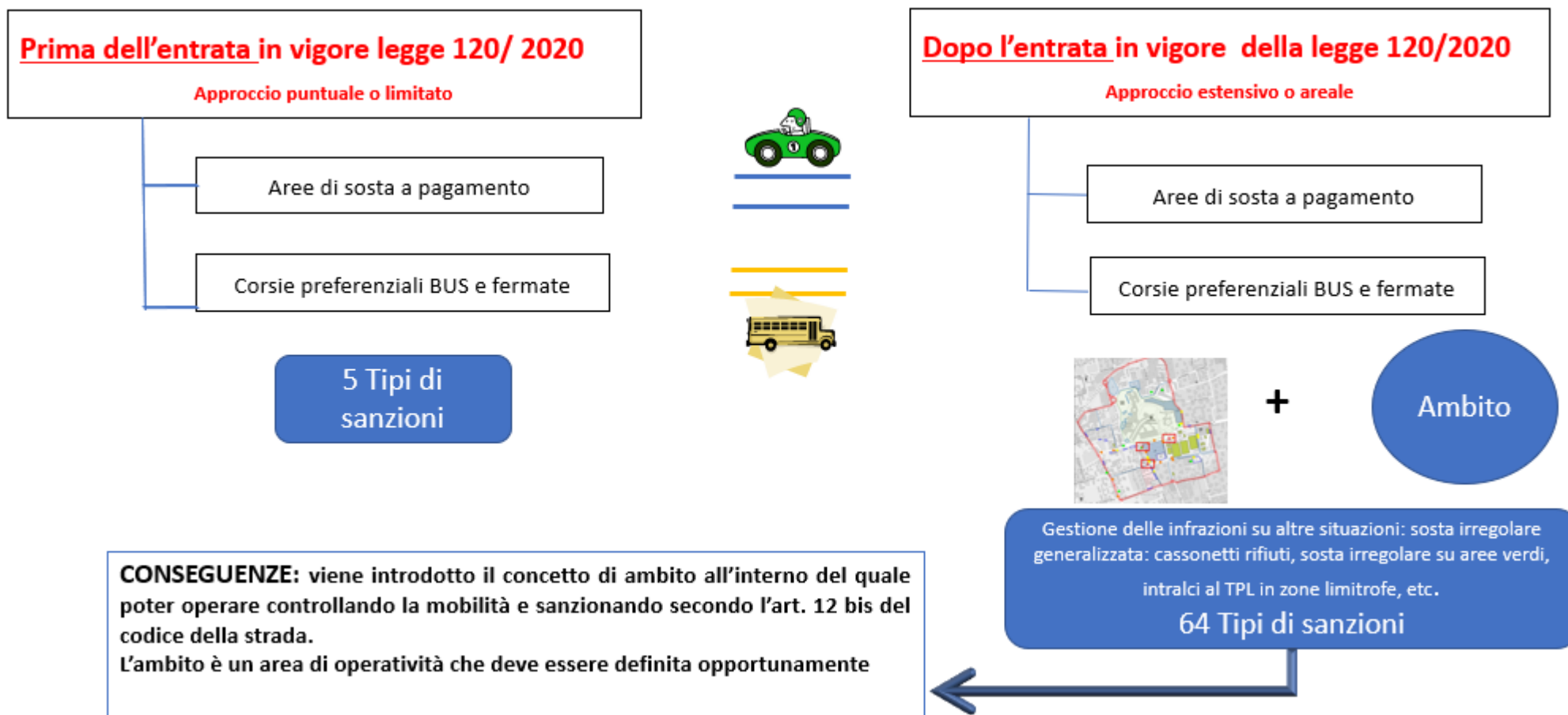
Utilizzare gli indicatori per supportare le decisioni nel piano tattico

E' necessario cambiare ancora gli schemi utilizzando indicatori oggettivi per supportare le decisioni per la mobilità e l'ambiente. Il mix di variabili deve guidare le scelte dei decisori.

Ridurre gli impatti delle scelte attraverso l'esplicitazione dei fattori chiave del territorio e della mobilità.



Un'applicazione di piano tattico al concetto di ambito



Indicatori e piano tattico applicati al concetto di ambito

L'obiettivo della commissione N.1 di Aipark è quello di individuare una metodologia oggettiva (o che si avvicini ad esserlo) per individuare gli ambiti nelle diverse realtà Italiane, In particolare la metodologia è finalizzata a:

- Evitare l'indeterminatezza del passato (pianificazione non conclusa o approvata);
- Affrontare il tema della sosta e mobilità in modo organico;
- Accogliere in modo equilibrato gli interessi dei diversi stakeholders;
- Utilizzare indicatori oggettivi (ved. smart city)

5 Macroaree per gli indicatori

Mobilità e traffico

Popolazione e presenze

Terziario e servizi

Commercio

Calcolare un
indicatore DI
RANKING
Da 0 a 100

Indicatori - piano tattico ed ambito

Ambito di sosta, in contrapposizione con la ZRU, inteso come “porzione del territorio urbano che agisce come elemento unico rispetto alla gestione integrata della mobilità e dell’intermodalità” che inquadra **la sosta come elemento di fondamentale importanza nella pianificazione della mobilità e dei sistemi di trasporto.**

Definito con metodi univoci, **indicatori**, definiti da una serie di relativi pesi, entro cui analizzare e definire le aree di rilevanza:

- **Mobilità e traffico;**
- **Popolazione residente e presenze medie;**
- **Commercio;**
- **Attrattori culturali, turistici ed ambientali;**
- **Terziario e servizi**

La definizione dei pesi per singola macro categoria potrà variare da un valore 0,1 ad un valore 1 in funzione degli indirizzi di sviluppo previsti dall’amministrazione.

Pianificare la mobilità fuori dagli schemi

Pensare la pianificazione in modo diverso e fuori dagli schemi classici aiuta a:

- Focalizzarci sui numeri e meno sulle azioni;
- Selezionare meglio le strategie future;
- A non disperdere i nostri piani d'azione;
- Combinare un processo top-down e bottom-up della strategia;
- costruire consenso nella fase di pianificazione;

Un caso interessante di pianificazione tattica: la cittadina di Serfaus (Austria)

Ragionare fuori dagli schemi: IL CASO SURFAUS: L'IDEA PROGETTUALE

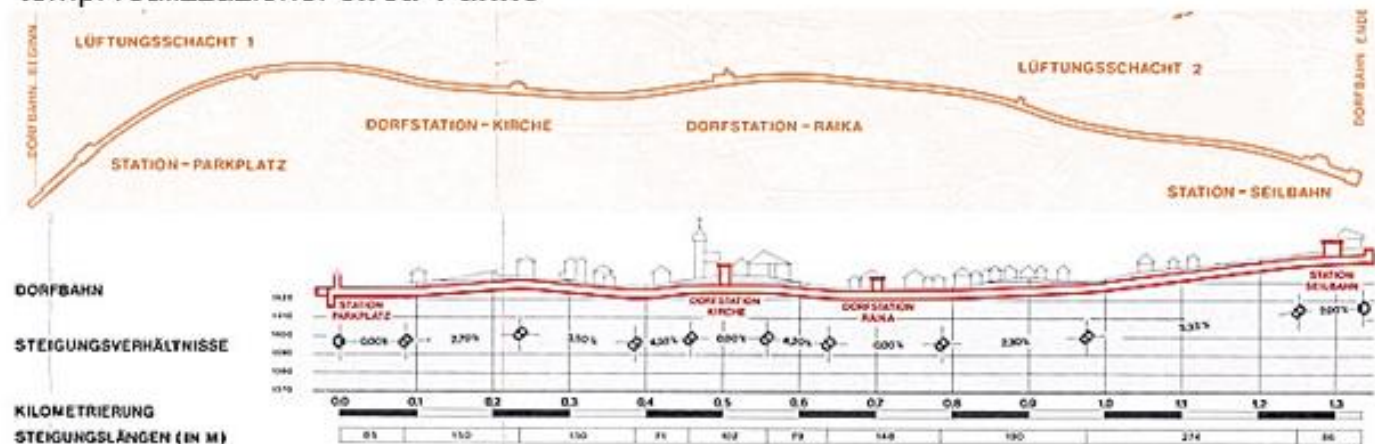
Nel **1985** la lungimirante amministrazione comunale decise di fare l'unica cosa necessaria per risolvere il problema: **chiudere al traffico veicolare** la strada che attraversa il paese **realizzando una mini-metropolitana gratuita**.



Ragionare fuori dagli schemi: IL CASO SURFAUS: I DATI DI PROGETTO

La metropolitana di Serfaus, è da un punto di vista tecnico di fatto una **funicolare**.

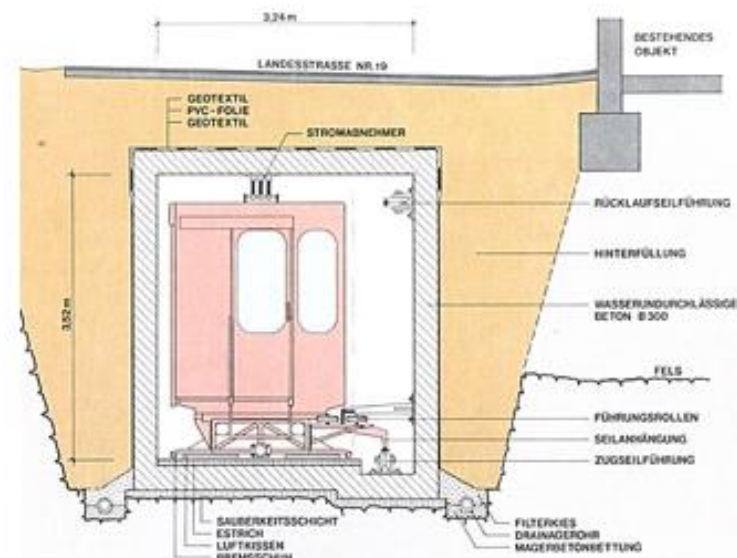
- lunghezza: **1.290m**
- dislivello: **20m**
- n. stazioni: **4**
- anno costruzione: **1985** (ammodernata nel **2017**)
- portata oraria: **3.000 pax/h**
- veicolo: convoglio con **3 vagoni**
- tempi realizzazione: **circa 1 anno**



Ragionare fuori dagli schemi: IL CASO SURFAUS: LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

La Dorfbahn ha richiesto la costruzione di una galleria sotterranea (3,24 m di larghezza e 3,52 m di altezza) lungo i 1300 metri della strada principale (Dorfbahnstraße) di Serfaus.

La tecnologia di realizzazione del tunnel è stata la classica cut-and-cover.



Ragionare fuori dagli schemi: IL CASO SURFAUS: LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Il layout delle stazioni è stato rimodernato nel **2017** con un importante intervento di restyling estetico

stazioni nel 1985



stazioni nel 2017



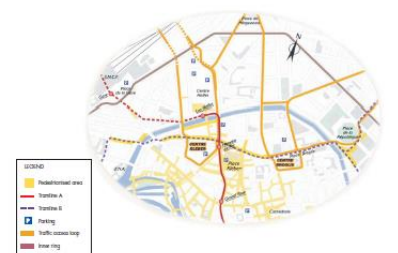


CONCLUSIONI

Prospettive per i piani tattici per la mobilità (conclusioni 1/2)

- I piani tattici della mobilità potrebbero entrare in **una proposta di legge finalizzata** al raggiungimento di quegli obiettivi di rapidità e semplificazione necessari al miglioramento della sostenibilità delle nostre città;
- Così come sono state introdotte delle norme di **semplificazione** nel campo degli appalti, anche i piani tattici potrebbero seguire un approccio di pragmatismo e velocità nel settore della pianificazione della mobilità;
- L'introduzione dei piani tattici potrebbe **stimolare anche lo sviluppo dei piani di lungo periodo** (es. PUMS), fungendo da fattore facilitante per gli stakeholder;
- I piani tattici introducono il **concetto di pianificazione snella** (Lean Thinking) anche nel settore della mobilità iniziando un percorso virtuoso e alternativo agli schemi classici

STRASBOURG CITY CENTRE



Considerazioni finali

(conclusioni 2/2)

Le strategie per la mobilità sostenibile non mancano ma occorre il coraggio di applicarle, comunicando adeguatamente il processo di cambiamento. E' NECESSARIO ACCELERARE I TEMPI DECISIONALI E SVILUPPARE PIANI STRATEGICI e TATTICI INTEGRATI.

Dove dobbiamo migliorare:

- ✓ **Vincere la paura di cambiare**: il cambiamento va comunicato adeguatamente a tutti e vinte le resistenze
- ✓ **Superare le resistenze** alle innovazioni tecnologiche ed operative
- ✓ **Migliorare l'approccio sistemico**: per esempio non si progetta analizzando più modi di trasporto (bus, metro, tram, funicolari, bike, etc.)

• **L'intelligenza di una città non è la somma di cambiamenti casuali.**

• **L'intelligenza di una città è il frutto di una costante attività d'innovazione e di interazioni economiche e sociali**





Grazie per l'attenzione

proto.tilocca@ctmcagliari.it