



Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

VISTO il Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397, concernente l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale;

VISTO l'art. 6, comma 1, del citato Decreto che prevede la possibilità di modifiche e integrazioni alle disposizioni dello stesso da attuarsi con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata istituita con D. Lgs. n. 281 del 28/08/1997;

VISTI i Decreti Ministeriali 18 maggio 2018, n. 232 e 9 aprile 2019, n. 137 con i quali è stato rispettivamente istituito e modificato il Tavolo Tecnico di cui all'art. 4, comma 4, del Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397, preposto, tra l'altro, a proporre le eventuali modifiche ai sensi dell'art. 6, comma 1, di cui al precedente Visto;

CONSIDERATA la natura paritetica del Tavolo Tecnico in argomento, composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero dello Sviluppo economico, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, dell'ANCI, delle Regioni e dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche dello sviluppo del TPL;

CONSIDERATE le necessità emerse nel primo periodo di applicazione del Decreto Ministeriale n. 397/2017 in argomento;

VISTA la complessità dell'iter di predisposizione del decreto ministeriale relativo alle modalità di assegnazione delle risorse del "*Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate*" istituito con l'articolo 202, comma 1, lettera a), del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, non ancora attuato a causa dell'intervenuta sentenza della Corte costituzionale n.74 del 7 marzo 2018, che ha sancito l'illegittimità costituzionale dell'art.1, c.140 della legge 11 dicembre 2016, n.232, con il quale venivano assegnate risorse a tale Fondo, nonché a causa delle disposizioni previste all'articolo 1, comma 115 della legge 30 dicembre 2018, n.145, che ha ridotto di 30 milioni di euro per l'anno 2019 le risorse per il finanziamento di tale Fondo;

VISTA la nota dell'ANCI del 24/04/2019 prot. n. 40/ST//AG/gm-19 relativa alla richiesta di rinvio della scadenza per la predisposizione ed adozione dei PUMS prevista con il richiamato decreto 397/2017;

CONSIDERATE le competenze assegnate agli enti di area vasta dalla legge n. 56/2014;

RITENUTO OPPORTUNO escludere l'obbligo di redazione dei PUMS per gli enti di area vasta, non città metropolitane, in relazione alle competenze assegnate agli stessi dall'art. 85 della legge n. 56/2014;

RITENUTO OPPORTUNO prevedere un regime transitorio per l'assegnazione delle risorse per i nuovi interventi nel settore del trasporto rapido di massa al fine di evitare ogni ritardo nell'attivazione dei programmi di investimento;

VISTI i verbali del Tavolo Tecnico sopra citato del 27/05/2019 e del 9/07/2019 con cui sono state proposte, in relazione alle predette necessità, le modifiche e integrazioni al Decreto Ministeriale;

VISTO il parere espresso dalla Conferenza unificata nella seduta del 1° agosto 2019;

DECRETA

Articolo 1 (Finalità)

Il presente decreto modifica ed integra il Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397 *“Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”*

Articolo 2

(Estensione dell’obbligo di cui all’art. 1 comma 2 del D.M. 397/2017)

L’obbligo di procedere alla definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, è condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane.

Per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di Città Metropolitana si ritiene assolta la condizione suddetta qualora sia stato adottato il PUMS della città metropolitana.

Articolo 3

(Limitazione dell’applicabilità di cui all’art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017)

L’art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017 non si applica agli enti di area vasta non città metropolitane.

Articolo 4

(Proroga dei termini di cui all’art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017)

Il termine di ventiquattro mesi previsto all’art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017 per la predisposizione ed adozione dei PUMS è prorogato di 12 mesi.

Articolo 5

(Modifica dei “Macrobiettivi”)

La tabella 1 “*Macrobiettivi*” dell’allegato al D.M. 397/2017 è sostituita dalla tabella di cui all’allegato 1 al presente decreto.

Gli enti di cui all’art. 3 comma 1 del D.M. 397/2017, come modificato dal presente provvedimento, adeguano o integrano gli indicatori inseriti nel PUMS entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 6

(Modalità per individuare metodi di calcolo e fonti necessari per il calcolo degli indicatori)

Con apposito decreto direttoriale della Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale possono essere successivamente individuati metodi di calcolo e fonti da cui reperire i dati per il calcolo degli indicatori, sentita la Conferenza Unificata.

Articolo 7

(Transitorio per finanziamenti statali nel settore del trasporto rapido di massa)

1. A partire dalla data di pubblicazione del presente decreto e fino alla scadenza del trentaseiesimo mese dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale del 4 agosto 2017, n. 397, è consentito presentare istanza per accesso ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche:
 - a) ai Comuni con più di 100.000 abitanti non ricompresi nel territorio di città metropolitane, che non abbiano ancora adottato il PUMS, purché lo stesso sia in redazione e ci sia un atto della Giunta che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo-allegato DM 397/17);
 - b) alle Città Metropolitane, che non abbiano ancora adottato il PUMS, purché lo stesso sia in redazione e ci sia un atto del Sindaco che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo-allegato DM 397/17);
 - c) in assenza del PUMS della città metropolitana, ai Comuni capoluogo di città metropolitane purché sia in redazione il PUMS della città metropolitana e ci sia un atto del Sindaco che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo-allegato DM 397/17).
2. Per i soli finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e previsti dall'art. 1, comma 1072 della legge n. 205/2017, sono ammesse le istanze presentate, entro il 31/12/2018, anche da:
 - a) Comuni con più di 100.000 abitanti o Comuni capoluogo di Regione e di Città Metropolitana che non abbiano già adottato il PUMS, purché sia in redazione e purché ci sia un atto della Giunta che approvi il primo rapporto PUMS contenente un quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi (vedi cronoprogramma tipo-allegato DM 397/17).
 - b) Città Metropolitane, che non abbiano già adottato un PUMS, purché vi sia un atto del Sindaco con il quale l'Ente si impegna a provvedere alla redazione in tempi certi, e purché il Comune capoluogo della Città Metropolitana abbia adottato il PUMS o quantomeno, il primo rapporto, con il quale la Città metropolitana si impegna a garantire il coordinamento e la continuità.
3. Le risorse assegnate ed impegnate a favore dell'Ente beneficiario sono disimpegnate ed attribuite ad altri interventi posti in graduatoria che rispondano ai requisiti previsti dal DM 397/2017, qualora l'ente in argomento ovvero la città metropolitana di riferimento non abbia adottato il PUMS entro il termine previsto dall'art. 4 del presente decreto.
Il requisito si considera soddisfatto anche nel caso di PUMS adottati prima della pubblicazione del D.M. 397/2017, purché siano aggiornati in linea con i criteri fissati dal D.M. 397/2017.

IL MINISTRO

| AREA DI INTERESSE (cfr. allegato 2, Cap. 2) | MACROBIETTIVO (Cfr. Allegato 2, Cap. 2) | INDICATORI | | UNITA' DI MISURA | |
|--|---|---|---|--|---|
| A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità | a.1 -Miglioramento del TPL | Aumento dei passeggeri trasportati | | N.passeggeri/anno/1000 abitanti | |
| | a.2 - Riequilibrio modale della mobilità | % di spostamenti in autovettura | | adimensionale | |
| | | % di spostamenti sulla rete integrata del TPL | | adimensionale | |
| | | % di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato) | | adimensionale | |
| | | % di spostamenti in bicicletta (mezzo privato) | | adimensionale | |
| | | % di spostamenti a piedi | | adimensionale | |
| | a.3 - Riduzione della congestione | a.3-Riduzione della congestione- RETE PRIMARIA | Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione ; Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì/mercoledì/giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete. - Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada; | adimensionale | |
| | a.4 -Miglioramento della accessibilità di persone e merci | a.4.a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL | Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e filobus, 400 da fermata tram e metro e 800 metri da stazione ferroviaria. | | numero assoluto |
| | | a.4.b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing | numero di veicoli condivisi (auto, bici e moto) /popolazione residente. | | n/ab |
| | | a.4.c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC | Numero licenze/numero residenti | | n/ab |
| | | a.4.d - Accessibilità - pooling | forme di incentivi al pooling censiti | | n° di incentivi al pooling |
| | | a.4.e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci | n. veicoli commerciali "sostenibili " (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL /kmq tot. di ZTL-ora | | n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo |
| | | a.4.f - sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile | | | si/no |
| | a.5 -Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) | a.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza. | Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore A4a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza. | | % |
| a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano | a.6.a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano | m2 delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante | | mq/abitante | |
| | a.6.b - Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture | % di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti. | | % | |
| B. Sostenibilità energetica e ambientale | b.1 -Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi | consumo annuo di carburante pro capite | | litri/anno/abitante | |
| | b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria | b.2.a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite | | Kg Nox/abitante/anno | |
| | | b.2.b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite | | kg PM10/abitante/anno | |
| | | b.2.c - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite | | kg PM2,5/abitante/anno | |
| | | b.2.d -Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite | | t CO2/abitante/anno | |
| | | b.2.e - numero ore di sfioramento limiti europei NO2 | | ore | |
| | | b.2.f -numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10 | | giorni | |
| b.3 -Riduzione dell'inquinamento acustico | Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare | | %residenti esposti a >55/65 dBA | | |
| C. Sicurezza della mobilità stradale | c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale | Tasso di incidentalità stradale | | incidenti / abitanti | |
| | c.2-Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti | c.2.a -Indice di mortalità stradale | | morti / incidenti | |
| | | c.2.b - Indice di lesività stradale | | feriti / incidenti | |
| | c.3-Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti | c.3.a -Tasso di mortalità per incidente stradale | | morti / abitanti | |
| | | c.3.b -Tasso di lesività per incidente stradale | | feriti / abitanti | |
| | c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) | c.4.a - Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli | | morti / abitanti (fasce età predefinite) | |
| | c.4.b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli | | feriti / abitanti (fasce età predefinite) | | |

| AREA DI INTERESSE (cfr. allegato 2, Cap. 2) | MACROBIETTIVO (Cfr. Allegato 2, Cap. 2) | INDICATORI | | UNITA' DI MISURA | |
|---|--|--|---|---|---|
| D. Sostenibilità socio economica | d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) | d.1.a – accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione) | n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni | % | |
| | | d.1.b – accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione) | n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi | % | |
| | | d.1.c – accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille) | n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. parco bus/tram/treni | % | |
| | d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza | Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su <i>Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)</i> | | score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100 | |
| | d.3. Aumento del tasso di occupazione | Tasso di occupazione | n. occupati/popolazione attiva | % | |
| | d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) | d.4.a - riduzione tasso di motorizzazione | | numero di auto /popolazione residente | % |
| | | d.4.b- azioni di mobility management | | n. di occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati | % |