

## VERSO IL PUMS DI AREA VASTA: La Provincia unico Ente di Governo del bacino di mobilità. LA TITOLARITA'

### 3.2.3 Regolamentazione e governance della mobilità pubblica

Dopo il tentativo di riordino operato con il decreto legislativo n. 422 del 1997, negli ultimi decenni il settore del trasporto pubblico locale è stato oggetto di vari interventi normativi, che hanno determinato una certa frammentarietà della disciplina. La regolazione del settore è già oggi più estesa (fino a correre il rischio di una iper-regolazione) rispetto a quella di altri servizi pubblici locali con disposizioni normative europee cui si affiancano le prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), quelle definite a livello regionale (cui è affidata, in ultima istanza, la disciplina di dettaglio di settore) e quelle derivanti dalle autorità/agenzie di ambito/bacino. A questo si associa la mancata attuazione di diverse previsioni normative (come quelle del DL 50/2017) e la necessità di disciplinare i nuovi servizi di mobilità, favoriti dalle nuove tecnologie, che si pongono al confine tra i tradizionali servizi di linea e quelli non di linea<sup>30</sup>.

È pertanto **necessario operare una ricognizione e un riordino della disciplina vigente** e una **sua revisione alla luce degli indirizzi strategici contenuti nel presente documento**. La sistematizzazione della disciplina vigente dovrebbe anche distinguere tra i principi e gli obiettivi di lungo termine, da un lato, e la disciplina di dettaglio, dall'altro, attribuendo la giusta centralità ai primi.

Sarebbe inoltre **opportuna una semplificazione e una razionalizzazione della governance della mobilità**.

**Nell'attuale assetto delle competenze, lo Stato provvede al finanziamento del TPL, alle Regioni spettano la pianificazione e la programmazione dei servizi, agli Enti locali è affidata la gestione, compreso l'affidamento del servizio agli operatori e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sono affidati alcuni compiti regolatori.** In realtà, la situazione risulta ancora più articolata in quanto le Regioni e gli Enti locali contribuiscono al finanziamento dei servizi di TPL con quote rilevanti; sul fronte della pianificazione, **le Regioni determinano i bacini di mobilità e i relativi enti di governo** ma gli Enti locali - soprattutto le città di maggiori dimensioni - pianificano con accezione più ampia le politiche per la mobilità e per i territori, in cui sono inserite necessariamente azioni ed interventi su infrastrutture e servizi di trasporto pubblico; **le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti devono redigere i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) che devono essere coordinati con piani sovra-ordinati, come il Piano Regionale dei Trasporti, o sottoordinati, come il Piano Generale del Traffico Urbano.**

Fermo restando il finanziamento statale con il Fondo Nazionale Trasporti e i compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, **al di sotto di esse si potrebbe avere un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato.** Tali bacini andrebbero identificati sulla base dei flussi di mobilità o attraverso il supporto dei metodi proposti dal modello della TOD analysis (Transit-Oriented Development) e **potrebbero coincidere con i sistemi locali del lavoro (identificati dall'ISTAT proprio sui flussi di pendolarismo) o coincidere con la provincia e con altre aggregazioni (sufficientemente ampie) di comuni identificati dalla Regione.**



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
della Provincia di Livorno



Mims  
Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

VERSÒ UN NUOVO  
MODELLO DI MOBILITÀ  
LOCALE SOSTENIBILE

Maggio 2022

