



COMUNE DI SAN DONACI
PROVINCIA DI BRINDISI

72025 P.zza P.Faggiano

P.I. 01432100749; C. F. 80001990748
TEL. 0831/631205; FAX 0831/631212

UFFICIO TECNICO - IV Settore - Urbanistica

Prot. n. 10240 del 14/11/2016

Al Sindaco
SEDE

Alla Giunta Comunale
SEDE

All'Assessore all'Urbanistica
SEDE

Al Segretario Comunale
SEDE

Al Comandate la P.M.
SEDE

All'Ing. Mauro Solazzo
SEDE

OGGETTO: Piano di Mobilità Urbana Sostenibile. Attuazione Delibera G.C. n. 118 del 27/10/2016. Relazione in merito all'attività preliminare di coordinamento del gruppo di lavoro – indirizzi.

Premessa

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (nel seguito PUMS) è un "piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri". Esso ha come obiettivo la creazione di un sistema dei trasporti sostenibile che: garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi; migliori la sicurezza; riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia; aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci, aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Quadro normativo nazionale e comunitario

L'art. 22 della Legge 24/11/2000 n. 340, prevede la redazione di appositi Piani Urbani della Mobilità (PUM), intesi come "progetti del sistema" della mobilità locale comprendenti l'insieme organico degli interventi complessivi da attuare sulle infrastrutture stradali per le componenti motorizzate e non, sul trasporto

pubblico, sul sistema della sosta, sulla distribuzione delle merci, anche attraverso l'applicazione di regole di governo della mobilità di persone e merci e l'uso di appropriate tecnologie.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nel 2002 specifiche Linee guida per i PUM, da intendersi quali "progetti di sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi.

Con successivi documenti di indirizzo e di definizione, l'Unione Europea ha inoltre promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS/SUMP), in ultimo emanandone, nel 2014, specifiche Linee guida europee, orientate in particolare a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima (*European Union. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Version jan 2014*).

Natura del PUMS e procedura di approvazione

Data la definizione di PUMS e considerato che esso contiene indicazioni di possibili interventi attuabili con prospettive temporali di lungo periodo e che gli stessi, per trovare attuazione, dovranno essere più specificamente valutati ed adeguatamente approfonditi in fasi successive di programmazione e progettazione esecutiva, della quale verrà confermata la fattibilità tecnico-economica e la priorità, nonché la conformità alla strumentazione urbanistica vigente all'epoca, esso non si presenta come uno strumento urbanistico attuativo bensì come uno studio di settore, utilizzabile altresì a supporto delle future previsioni urbanistiche comunali.

Il PUMS, quindi, rappresenta lo strumento cardine a carattere strategico di pianificazione e programmazione relativo al sistema della mobilità locale e ai suoi rapporti con il territorio che va ad integrarsi in maniera coordinata con gli altri strumenti di pianificazione previsti dalla normativa vigente per il medesimo ambito territoriale.

Pertanto il procedimento di approvazione del PUMS non è quello di uno strumento urbanistico attuativo del PRG, né esso può incidere, allo stato, sulle previsioni urbanistiche della strumentazione vigente.

Rilevata l'assenza di indicazioni specifiche circa le procedure di approvazione del Piano Urbano della Mobilità sia nella legge 24/11/2000 n. 340 che nelle Linee Guida successivamente emanate, vista la natura pianificatoria-programmatica e strategica proprie del PUMS, si ritiene di poter procedere in analogia con l'iter previsto per l'approvazione dei "Piani Urbani del Traffico" secondo la Direttiva del Ministero dei LL.PP. 24 giugno 1995, mediante "adozione" con provvedimento di Giunta, successiva pubblicazione per un periodo congruo nel quale sia possibile a chiunque il suo esame e la presentazione di eventuali osservazioni, ed infine "approvazione definitiva", in versione eventualmente emendata in esito alle osservazioni, mediante Deliberazione del Consiglio comunale.

Tale iter procedurale deve essere coordinato con la normativa nazionale e regionale in materia di Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi, contenuta nella parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e, a livello locale, nella L.R. 14 dicembre 2012, n. 44, come modificata e integrata dalla L.R. 12 febbraio 2014, n. 4 e ss.mm.ii.

La normativa ambientale prevede che l'autorità procedente dia avvio alla procedura di VAS, contestualmente al processo di formazione del piano o programma, entrando in consultazione con l'autorità competente, gli altri soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati, sulla base di un rapporto preliminare di orientamento.

La proposta di piano o di programma, elaborata dall'autorità procedente, è comunicata all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Entro il termine di sessanta giorni, chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

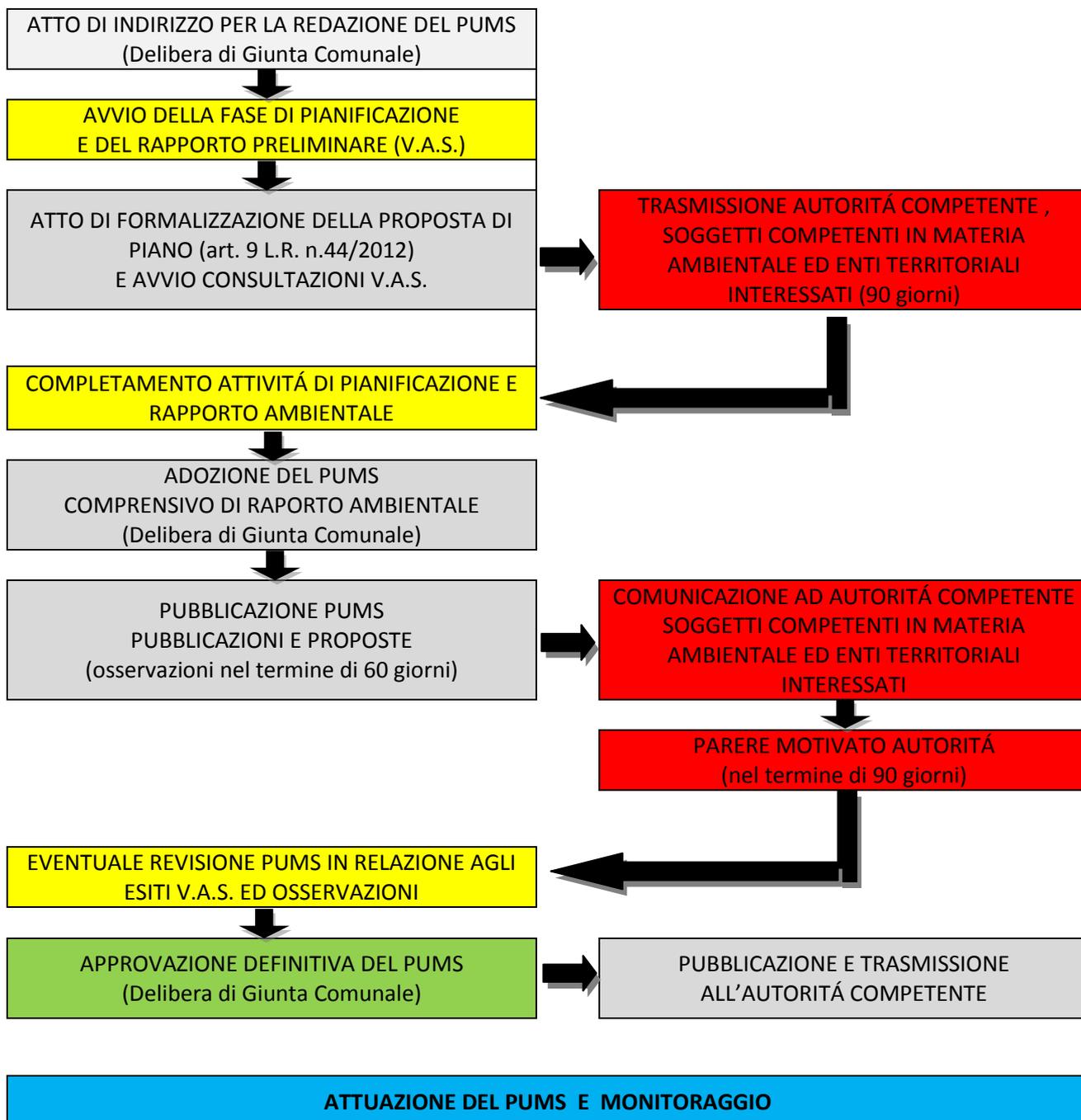
L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni.

Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'approvazione del piano o programma. Quindi il piano o programma viene approvato dall'organo deputato dell'autorità procedente.

Seguono le fasi di informazione e monitoraggio.

Dal coordinamento procedurale testé descritto è possibile ricavare il seguente percorso per la formazione ed approvazione del PUMS.

PROCEDURA DI FORMAZIONE E APPROVAZIONE DEL PUMS



La redazione del PUMS prevede quattro principali attività:

1. Indagini e analisi per la ricostruzione del funzionamento del sistema della mobilità e delle sue criticità. L'attività è finalizzata a rendere disponibili dati e strumenti di valutazione a supporto della redazione del Piano. Si prevede l'effettuazione di rilievi dei flussi di traffico sulla rete stradale, il rilievo e la dotazione e uso di parcheggi, raccolta dei dati sull'incidentalità, sull'inquinamento, indagini per la ricostruzione delle matrici origine-destinazione degli spostamenti che interessano il territorio comunale.

2. Redazione del Progetto di Piano. Tale attività consiste nella definizione di obiettivi e strategie d'intervento tenendo conto dei dati emersi dalle attività di analisi, l'individuazione degli scenari alternativi di progetto da valutare, l'affinamento dello scenario prescelto, il supporto durante la fase di adozione-approvazione.

3. Redazione della valutazione ambientale strategica. La redazione della VAS accompagna e supporta la redazione del PUMS. In essa è previsto il percorso partecipativo che è parte integrante e fondamentale della formazione dello scenario di progetto del PUMS.

4. Partecipazione. La partecipazione accompagna il processo di formazione del Piano della condivisione degli obiettivi, alla definizione delle strategie e delle linee di intervento. Essa deve prevedere un percorso che si compone di eventi e strumenti appropriati per coinvolgere Stakeholders e cittadini.

Cronoprogramma

Il cronoprogramma della redazione del PUMS come sopra descritto dovrebbe prendere avvio entro il 15 novembre del 2016:

ATTIVITA'	novembre	dicembre	gennaio	febbraio	marzo	aprile
1. Indagini e analisi per la Ricostruzione del Funzionamento del sistema della mobilità e delle sue criticità.						
2. Redazione del Progetto di Piano						
3. Procedura di VAS						
4. Partecipazione						

Linee di indirizzo al gruppo di lavoro.

Si individuano le seguenti linee d'indirizzo del PUMS, strettamente correlate fra loro, dalle quali discenderanno obiettivi strategici, azioni e programmi attuativi, corredati da indicatori dedotti dal monitoraggio dei rilievi del traffico:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio

Il fine è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità, attraverso l'analisi delle diverse esigenze e tipologie di mobilità espresse dai cittadini, da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...), e studiare quali possono essere le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle esternalità economiche e sociali;

2. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone

Il principio di accessibilità è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale. Sostenere il diritto di tutti a muoversi nello

spazio urbano attraverso la fruibilità e il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, la realizzazione dei percorsi ciclabili;

3. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano

E' accertato che i trasporti, in particolare la circolazione veicolare privata, sono una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico e del rumore in ambito urbano. Le stringenti norme europee di contenimento delle polveri sottili ed altri gas inquinanti (Nox, CO2, Ozono, ecc.), nonché del rumore, pongono le città di fronte a sfide quasi impossibili da risolvere. Saranno sviluppate politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante;

4. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti

Si dovrà procedere con gli adeguamenti della rete stradale, sia della maglia principale, costituita dalle direttrici d'ingresso, sia della viabilità secondaria, di quartiere e locale, coniugando le diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni (residenziali, commerciali, scolastiche, ecc), il tutto perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale in linea con gli obiettivi definiti dall'U.E. e dalla Regione Puglia rispetto alla riduzione delle incidentalità;

5. definire il sistema di governo del Piano

È necessario incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche del Comune sulla mobilità sostenibile, soprattutto ove impattano fortemente su abitudini e bisogni individuali.

Saranno predisposte campagne di informazione sulle alternative di mobilità e sulle convenienze economiche. Altrettanta importanza sarà data all'attività di monitoraggio per valutare l'avanzamento della messa in campo delle azioni previste dal Piano, con l'aggiornamento della banca dati del sistema della mobilità, e in parallelo verificando, con la messa in relazione dei dati, il raggiungimento degli indicatori finali, fissati come raggiungimento di ogni obiettivo.

L'amministrazione regionale, con DGR 1735 del 6.10.2015, ha approvato il Programma Operativo FESR 2014/2020 che individua nell'ambito dell'asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita", l'azione 4.4. "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane.

Tale azione prevede che le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di sostenibilità, al fine di ridurre l'emissione di gas climalteranti, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE;

Con DGR 598 del 26.4.2016, sono stati inoltre approvati il piano attuativo del piano regionale dei trasporti (PA PRT) e il piano triennale dei servizi (PTS) che costituiscono, da un lato, condizionalità per l'attuazione del PO FESR e, dall'altro, riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale.

La redazione del PUMA riveste carattere di urgenza, perché costituisce **condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020**, in materia di infrastruttura per la mobilità.

**Il Responsabile dell'Ufficio Tecnico IV Settore
Ing. Arcangelo ARNESANO**