Linee guida per la mobilità sostenibile: indirizzi normativi, tecnici e organizzativi per gli enti locali

INDICE

Linee guida per la mobilità sostenibile: indirizzi normativi, tecnici e organizzativi per gli enti locali 1
INDICE 1
PREMESSE 2
ELEMENTI DI SCENARIO 5
Una mobilità poco sostenibile. 5
Una peculiarità italiana. 7
Un'innovazione pervasiva e convergente. 8
Stili di vita e comportamenti di mobilità in evoluzione. 9
IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO 10
ELEMENTI DI DIAGNOSI 15
I costi del modello attuale di mobilità 15
Il fabbisogno delle amministrazioni comunali 16
Un'arena di mercato con grandi potenzialità 18
Un terreno più fertile per politiche adeguate 18
Una *governance* stabile e unitaria per cogliere le opportunità favorevoli 18
OBIETTIVI, MODELLI DI RIFERIMENTO E SPUNTI PER LE AMMINISTRAZIONI LOCALI 19
OBIETTIVI 19
SPUNTI E MODELLI 20
ALLEGATO 1 26
ALLEGATO 2 31
ALLEGATO 3 36
ALLEGATO 4 41
ALLEGATO 5 55
ALLEGATO 6 62

PREMESSE

Questo documento rappresenta un primo contributo organico dell'ANCI al dibattito sulla mobilità sostenibile a livello urbano ed ha lo scopo di condividere con i principali soggetti interessati non solo scenari e diagnosi del fenomeno, ma anche alcune prime proposte operative che consentano di progredire nella diffusione e nel rafforzamento della mobilità sostenibile nelle amministrazioni comunali italiane.

In particolare, vuole essere uno strumento concreto operativo utile a tutti quei Comuni che vogliano intervenire sulla mobilità sostenibile, programmando, regolando e influenzando lo spostamento per persone e merci, attuando scelte innovative.

Rappresenta una guida non esaustiva ma rappresentativa frutto delle migliori pratiche oggi realizzate in Italia, che ANCI vuole diffondere in altre amministrazioni per innalzare la qualità della gestione della mobilità sul territorio, consapevole che questa può rappresentare uno dei fattori tra i più condizionanti la vita quotidiana dei cittadini. Gli ambiti su cui impatta infatti la mobilità urbana sono connessi al benessere della cittadinanza e all'ambiente, alla salute, alla produttività e alla decongestione, all'efficienza energetica.

Per i comuni, siano città metropolitane che comuni di dimensioni più ridotte medi, regolare la mobilità urbana è una necessità legata alla qualità dell'aria e al contenimento delle emissioni climalteranti – da qui le città metropolitane che hanno ristretto maggiormente l'accesso di determinati veicoli e che rappresentano oggi tra i più avanzati casi di regolazione di accesso sono le città del bacino padano[1] – piuttosto che alla fruizione piena e alla valorizzazione dei centri storici, dei borghi e del ricco patrimonio che tutti i Comuni del nostro Paese hanno da offrire.

D'altra parte, a partire dalle esperienze europee, ci sono ormai molti anni di attività progettuali e di esperienze di implementazione della mobilità sostenibile. Le linee guida comunitarie per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile hanno rappresentato un punto di riferimento essenziale per orientare e diffondere un approccio comune. Inoltre, la valorizzazione e la messa in comune delle esperienze già intraprese dalle singole amministrazioni, non solo sulla mobilità sostenibile ma anche nel campo confinante delle energie pulite e del risparmio, rappresenta un potenziale strumento di diffusione / formazione di forte impatto. **Si va consolidando, infatti, un patrimonio di esperienze locali che, partendo dalle risposte di emergenza ai temi dell'inquinamento, ha intrapreso un percorso verso una seria diagnosi dei fenomeni della mobilità e una pianificazione sostenibile degli spostamenti nel territorio.** Si tratta di un passaggio dalla reazione obbligata all'azione pianificata cui corrisponde una diversa visione della città, espressa a partire dal punto di vista dei cittadini. L'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile[2] da parte di città metropolitane e comuni, a prescindere dall'esistenza di un vincolo normativo e la nascita di reti di città accomunate dal tema della mobilità sostenibile, come le esperienze di Mobilità Nuova, del Club delle città 30 e lode o,

[1] Vedi le misure dell'Accordo Ministero Ambiente Regioni per il Bacino Padano stipulato il 9 giugno 2017 e i rispettivi Piani Aria Integrati Regionali aggiornati per il biennio 2017-2018 e in allegato l'accordo Comune Regione Lombardia.
[2] Vedi Linee Guida approvate in Conferenza Unificate lo scorso 27 luglio 2017, pubblicate in Gazzetta Ufficiale del 5 ottobre 2017, e riportate in allegato 4 al presente documento.

ancor prima, della rete CIVINET nell'ambito del progetto europeo CIVITAS, testimoniano la crescente consapevolezza di una parte delle realtà urbane italiane sulle tematiche della mobilità sostenibile.

L'ANCI, anche facendo tesoro delle esperienze e delle testimonianze emerse negli ultimi anni, e si pone come punto di raccordo tra le esigenze delle amministrazioni comunali, le esperienze dei ministeri e delle agenzie nazionali, l'azione degli operatori di mercato e dell'associazionismo che, da diversi punti di vista, contribuiscono a far progredire la consapevolezza sui temi della mobilità sostenibile e la sperimentazione di soluzioni innovative ed efficaci a beneficio della qualità della vita dei cittadini.

Nel campo della mobilità, soprattutto locale, si è creata a lungo una frattura tra le esigenze dei cittadini e le risposte che vengono messe in campo dagli attori pubblici. All'origine di ciò c'è una carenza di risorse finanziarie, dedicate innanzitutto agli investimenti, ma anche un deficit di comprensione, da parte delle amministrazioni locali e nazionali, nonché delle società legate ai servizi tradizionali di trasporto pubblico locale, delle trasformazioni avvenute nel tessuto sociale e nella domanda di mobilità.

La frattura tra esigenze dei cittadini e risposte politiche va colmata sia con misure tangibili, di immediata fattibilità, sia con politiche di respiro più ampio.

In questo senso nell'ultimo anno sono state varate da parte del Governo, misure straordinarie e individuate risorse importanti e massive sul settore – quasi 5 Miliardi di Euro - in primis sul ricambio del parco automezzi e in particolare su gomma, che se velocemente spese dalle Regioni sui territori e con il concorso dei fabbisogni delle città potranno realmente consentire un passo avanti nella mobilità pubblica urbana.

Dal punto di vista dell'impatto sulla qualità dell'aria del settore trasporti urbani e delle emergenze smog, negli ultimi anni alta è maturata una piena consapevolezza sull'urgenza di trovare soluzioni e modelli di intervento rapidi e funzionanti per le città.

A causa del superamento dei valori limite di inquinamento atmosferico nel 2015, 53 comuni capoluogo di provincia hanno applicato provvedimenti di limitazione del traffico privato, mentre erano stati 44 nel 2013. Tra questi, 9 hanno attuato limitazioni emergenziali e programmate (fra cui Milano, Roma e Napoli), 41 solo programmate e 3 solo emergenziali.

Nel 2014 il 20,1% della popolazione urbana italiana era esposto a concentrazioni eccessive di polveri sottili (Pm 2,5 e Pm 10) al di sopra delle media del 15,9% nelle città dell'Ue 28 nel 2013 . L'Italia è il Paese europeo con il più alto numero di morti premature correlate al Pm 2,5 (quasi 59.500 nel 2013) e agli altri inquinanti atmosferici come l'ozono e il biossido d'azoto.

In tal senso, il pacchetto *aria pulita* adottato dalla Commissione Europea alla fine del 2013 , anno europeo dell'aria, contiene importanti innovazioni per la riduzione alla fonte delle emissioni inquinanti e per il rafforzamento della coerenza tra le diverse politiche settoriali, con misure tese a garantire il conseguimento a breve termine degli obiettivi esistenti e, per il periodo fino al 2030, il raggiungimento di nuovi obiettivi. Gli obiettivi europei vigenti per il particolato sottile (Pm 2,5) sono: al massimo 25 μ/mc al 1.1.2015 e 20 μ/mc al 2020. Invece il limite massimo stabilito dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) è di 10 μ/mc.

In tal senso determinanti sono gli accordi e piani regionali sulla qualità dell'aria del Bacino Padano, e dell'ultimo accordo con il Ministero dell'Ambiente di giugno 2017. I primi costituiscono un modello collaborativo e funzionante tra i livelli di governo Comuni/Regione, attraverso l'individuazione di obiettivi, modus operandi, soluzioni anche emergenziali condivise e uniformi (Vedi Allegati 1 e 2). Le misure congiunte di "bacino padano" individuate nel nuovo accordo del giugno 2017, strutturali e temporanee, sono prioritariamente rivolte al settore traffico (limitazioni veicoli diesel), ai generatori di calore domestici a legna, alle combustioni all'aperto e al contenimento delle emissioni di ammoniaca dalle attività agricole e zootecniche. L'Allegato 3 invece riporta una ordinanza[3] tipo di attuazione del nuovo Accordo Bacino Padano per il 2017/2018 adottabile non soltanto dai Comuni dai 30mila abitanti in su delle Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte e Veneto ma da qualsiasi Comune abbia rilevato uno sforamento del limite massimo di emissioni climalteranti, chiaramente fuori dall'Accordo Bacino Padano.

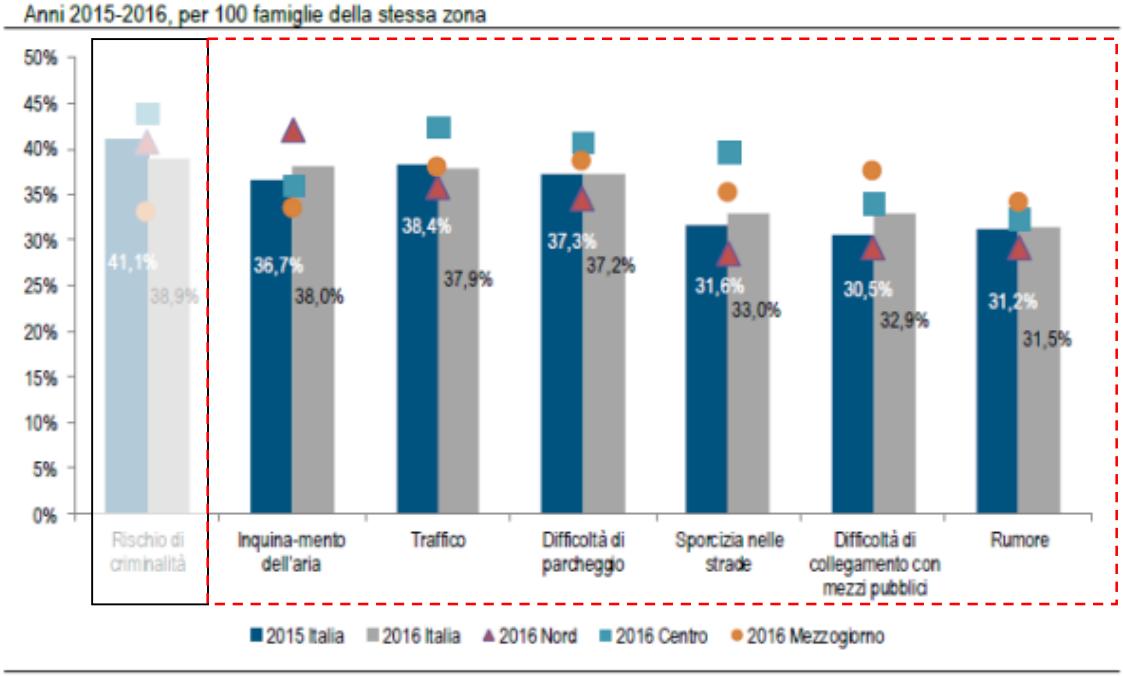
[3] Il formato word dello schema di ordinanza Allegato 3 è stato diffuso tramite Anci Lombardia al fine di fornire un contributo alla stesura delle relative ordinanze, su gentile concessione per un uso personalizzato del comune di Bergamo, che attualmente ha avviato la fase di adozione.

ELEMENTI DI SCENARIO

Una mobilità poco sostenibile.

Il panorama della mobilità in Italia è efficacemente sintetizzato nell'annuale rapporto sulla soddisfazione dei cittadini. Ai primi posti tra i problemi più diffusamente avvertiti dalle famiglie sono soprattutto le tematiche legate alla mobilità: l'inquinamento dell'aria (38,0%), il traffico (37,9%), la difficoltà di parcheggio (37,2%), l'inefficacia dei mezzi pubblici (32,9%) e la presenza di rumore (31,5%).

FIGURA 11. FAMIGLIE CHE CONSIDERANO MOLTO O ABBASTANZA PRESENTI ALCUNI PROBLEMI DELLA ZONA IN CUI ABITANO PER TIPO DI PROBLEMA E RIPARTIZIONE GEOGRAFICA.
Anni 2015-2016, per 100 famiglie della stessa zona



Fonte: Istat, La soddisfazione dei cittadini per le condizioni di vita. Report 2016.

Al giudizio sintetico dei cittadini trova amplissimo riscontro i dati di numerose indagini. Le rilevazioni annuali Audimob / Isfort evidenziano **la preferenza degli italiani per il mezzo privato come soluzione alle necessità di spostamento**: su una scala da uno a dieci, il gradimento è superiore a 8 rispetto alla sufficienza registrata dai mezzi collettivi a scala urbana e locale (tra il 6,0 e il 6,6). Per il 2015 l'indagine Isfort evidenzia l'utilizzo preponderante della motorizzazione privata (auto e moto) con oltre il 72% degli spostamenti, a fronte di un 9,6% di utilizzo di mezzi collettivi e un 18% di mobilità individuale "dolce" (bici + piedi).

Adottando uno sguardo di maggior respiro il fenomeno si presenta con maggiore chiarezza: in tredici anni (dal 2002 al 2015) la mobilità a basso impatto ha perso terreno in modo sostanziale, dal 37,2% al 27,6% del totale degli spostamenti.

Solo nelle grandi città, quelle con più di 250 mila abitanti, i mezzi collettivi catturano una quota significativa degli spostamenti (circa il 30%%), lasciando alla motorizzazione privata poco meno del

70% ma scontando un tempo medio di spostamento giornaliero superiore alla media nazionale (circa 71' contro 60', Indagine 2014).

Le città capoluogo metropolitane sono centri che attraggono e generano traffico, con flussi in ingresso e in uscita di considerevole impatto e che richiedono soluzioni gestionali complesse. Rispetto agli oltre 9 milioni di residenti, il 4,5% si sposta sistematicamente fuori città (studio / lavoro) mentre oltre un milione e settecentomila di *city users* attivano un flusso giornaliero di spostamenti in ingresso (ANCI, Elaborazioni su dati Istat 2011).

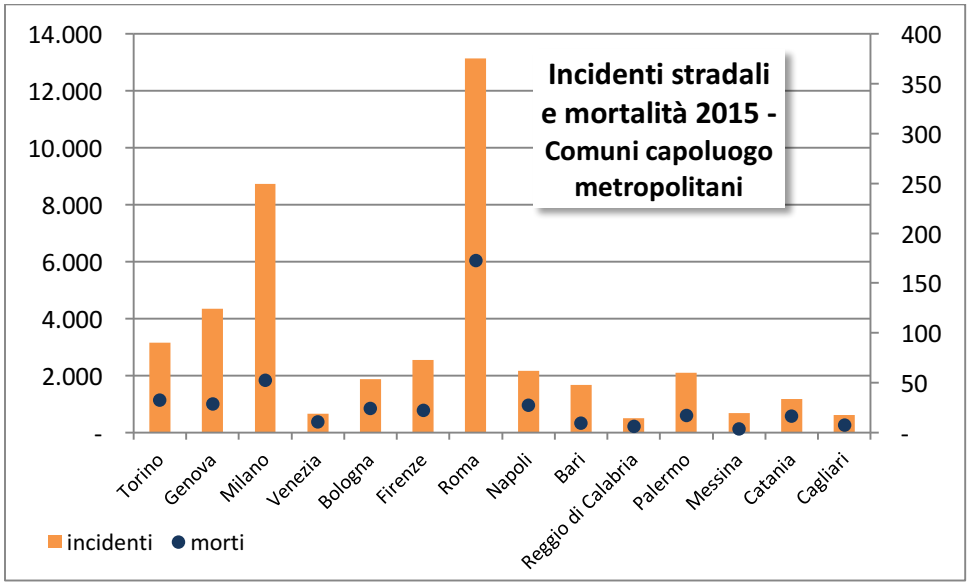
Per contro, **nei piccoli centri (Comuni sotto i 100 mila abitanti) il trasporto pubblico urbano appare ormai marginale**, potendo contare su uno scarso 3% degli spostamenti, mentre nella fascia intermedia la mobilità collettiva tradizionale ne "cattura" meno del 10% (Isfort 2016). C'è un divario crescente tra grandi città e Comuni piccoli e medi: nei primi il trasporto pubblico, anche se in crescente difficoltà, rappresenta l'unica soluzione delle amministrazioni per gestire gli spostamenti sistematici di vasta scala, mentre nei secondi non sembra rientrare tra gli strumenti prioritari di gestione della mobilità, ormai nettamente soverchiato dalle soluzioni individuali.

Per soddisfare questo modello "autocentrico" di mobilità **i cittadini italiani spendono ogni anno circa 150 miliardi di Euro**, che corrisponde al valore della spesa media annua per l'esercizio delle autovetture, comprensivo del valore dell'acquisto (media dei valori 2013-2015 stimati nell'indagine annuale dell'ACI; elaborazioni ANCI). Se questa cifra rappresenta, in linguaggio economico, la "disponibilità a pagare" per muoversi con mezzi privati (auto, in questo caso), alla luce dei dati già esposti sulla soddisfazione dei cittadini essa rappresenta il costo dell'assenza di alternative valide alla domanda di spostamento.

C'è un altro costo, più rilevante, che va associato al modello di mobilità attuale ed è quello sociale ed ambientale legato all'impatto sulla salute e sulla qualità della vita. Gli impatti principali riguardano innanzitutto l'incidentalità e poi l'inquinamento dell'aria, il rumore, la congestione e il consumo di suolo.

Limitandosi solo al primo fattore, il dato eclatante è quello degli incidenti stradali che nel 2015 (rilevazioni ACI) sono stati più di 174 mila, con oltre 3.400 morti e circa 247 mila feriti. Il trend del fenomeno è calante ma la sua intensità in termini assoluti è molto rilevante: **l'Italia è il paese con il più alto numero di morti per incidentalità stradale nell'area EU 28**, così come lo era già nel 2001, rappresentando circa il 13% della mortalità per incidenti stradali dell'intera area.

Parte significativa del fenomeno si concentra nelle aree urbane: il 46,8% degli incidenti e il 26,6% dei morti si verificano nei comuni capoluogo, di cui, rispettivamente, il 25% e il 12,8% nei soli Comuni capoluogo metropolitani.



Fonte: Elaborazioni ANCI su dati ACI 2015.

Inevitabilmente, gli utenti deboli della circolazione stradale, ciclisti e pedoni, pagano i maggiori costi sociali, soprattutto nelle aree urbane: **nel 2014, sulle strade urbane, ci sono stati 1505 morti, di cui 468 pedoni e oltre 180 mila feriti** (ANCI 2016).

La perdita di quote di mercato registrata nel lungo periodo dalla mobilità sostenibile è frutto di molteplici fattori ma, in primo luogo, va evidenziato che **l'offerta di mobilità collettiva è caratterizzata da prestazioni insoddisfacenti**: nel 2014 la velocità commerciale urbana registrata dall'Istat in base agli orari di servizio è stata mediamente di 19,5 Km/h, con valori di 16,6 Km/h nei grandi Comuni e punte inferiori tra i 13 e i 15 a Milano, Padova, Roma e Palermo. Dati Istat 2014). Un confronto internazionale su un *panel* di sette paesi europei riportato dalla Fondazione Caracciolo nel 2012 (con dati 2005) poneva l'Italia in coda al gruppo, con una velocità commerciale media di 20,2 km/h contro una media di 23,2. In base ai dati forniti dall'Osservatorio sul Tpl del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il parco autobus ha un'età media di 11,5 anni; per mantenere stabile questo valore il rinnovo del parco necessiterebbe l'immissione di circa 2.100 unità l'anno con un costo di circa mln € 420 annui, mentre una riduzione a livelli europei (7 anni) costerebbe, nell'arco di 10 anni, 820 milioni di Euro l'anno.

Lo spazio vuoto tra un'offerta fortemente inadeguata e una domanda, abituata a standard di servizio più elevati (livelli di comfort, di connettività, di qualità dei consumi privati) comincia ad essere percorso da modelli di offerta più flessibili, incentrati sull'uso delle tecnologie di connettività e su mezzi privati di ultima generazione. Si sta sviluppando di una nuova generazione di servizi che, partendo dal *car sharing* propone opzioni per le diverse gamme di spostamenti, che vanno da quelli più orientati alla *sharing economy*, all'evoluzione dei tradizionali sistemi di noleggio.

Una peculiarità italiana.

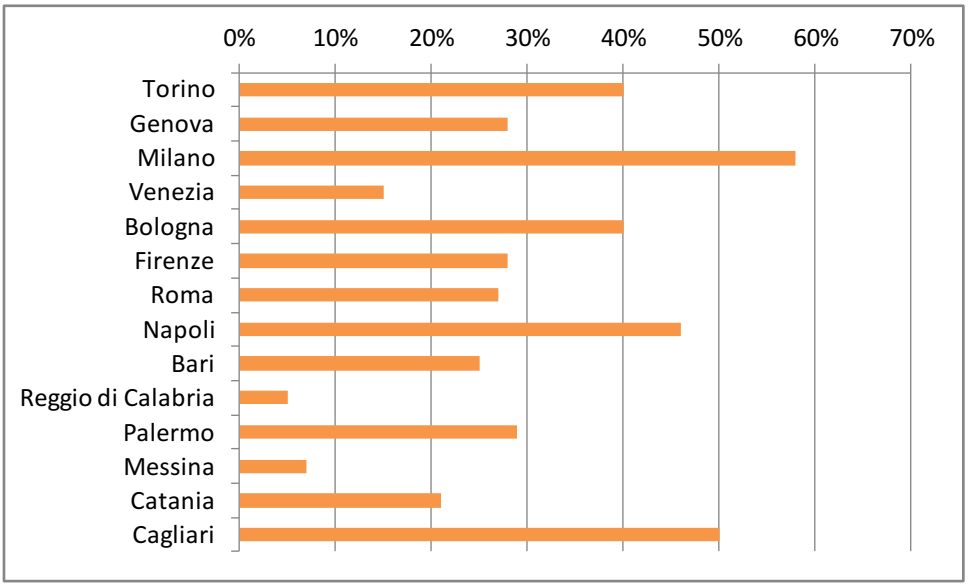
L'Italia presenta un **tasso di motorizzazione** tra i più intensi in Europa (dati ACI e Fondazione Caracciolo 2012): 60 auto ogni 100 abitanti, contro i 50,7 della media dei 5 paesi più importanti (Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna), nel confronto fra le città lo scarto è ancora più chiaro: Roma 71, Milano 57, Parigi 45, Barcellona 41, Londra 36, Berlino 35. **I livelli di congestione**

delle città (misurati tramite il *Tom Tom Traffic Index* 2016) **vedono quelle italiane tra le prime 20 città al mondo**: Palermo all'11° posto (41% di incremento del tempo medio di viaggio), Roma al 19° (+38%); limitandosi all'Europa, Palermo sale al 4° e Roma al 9° posto.

La struttura delle città italiane, dei borghi e dei centri storici, insieme alle caratteristiche orografiche, da un lato rendono le esternalità negative dell'auto privata più intense, dall'altro esaltano gli effetti del consumo di suolo, evidenziando la carenza di pianificazione urbana e territoriale nel campo della mobilità.

Questa peculiarità italiana rende maggiormente evidente che **il trend di forte riduzione delle emissioni degli autoveicoli non risolve il problema della congestione e del consumo di territorio, aspetti che rimangono connaturati al possesso individuale del mezzo privato**.

A causa dell'alto tasso di motorizzazione lo spazio fisico occupato dalle auto nelle città italiane è molto elevato. A Milano, ad esempio, il 58% delle strade sono occupate da auto, a Cagliari il 50%, a Napoli il 46% e così via.



Fonte: Elaborazioni ANCI su dati Istat 2011 (Censimento)

Un'innovazione pervasiva e convergente.

Nel settore della mobilità convergono almeno due tipologie di innovazione tecnologica: quella sulle tecnologie di trazione e quella delle tecnologie informative. Le prime investono **tutte le opzioni tecnologiche** (fossili, elettrico, ibrido, idrogeno, ecc.) senza che, al momento, sia emerso uno standard in grado di prevalere sugli altri e orientare gli investimenti degli operatori. Va sottolineato il ruolo traente delle politiche di protezione ambientale intraprese su scala europea e nazionale: **uno scenario di progressivo innalzamento delle *performances* tecniche degli autoveicoli ha consentito forti riduzioni dell'impatto sull'ambiente**, almeno per determinate categorie di inquinamento.

In Italia il peso dei carburanti alternativi è ancora modesto, sebbene la prospettiva sia molto promettente. L'Indagine Isfort 2016 evidenzia come poco più dell'otto per cento del parco autovetture 2015 sia alimentato a GPL, metano, ibrido o elettrico, ma il peso di questi carburanti

nelle immatricolazioni 2015 è di oltre il 15%, segno che le alimentazioni alternative sono in forte crescita.

Cominciano, infatti, a delinearsi le ricadute sul territorio e sulle infrastrutture della diffusione delle innovazioni. Da un lato i costruttori automobilistici si consorziano per creare le condizioni di sviluppo della mobilità elettrica fuori delle città - è il caso dei costruttori tedeschi che si candidano a sviluppare reti di ricarica sulle autostrade europee, dall'altro si moltiplicano le problematiche di carattere tecnico-amministrativo che le amministrazioni comunali devono affrontare per l'autorizzazione e l'utilizzo delle stazioni di ricarica in ambito urbano.

Le nuove potenzialità delle **tecnologie di connessione** e di trasmissione delle informazioni hanno effetti pervasivi. Oltre la metà degli italiani usa regolarmente uno smartphone e circa un quarto un tablet (Rapporto Censis – UCSI 2012). Nel settore della mobilità questo trend rafforza le potenzialità di scelta della domanda e depotenzia le segmentazioni tradizionali dell'offerta e le rendite di posizione nei singoli comparti. L'innovazione consente di ribilanciare sistemi di mobilità fortemente segmentati, in cui la segmentazione delle informazioni e l'integrazione del viaggio '*door to door*' (cioè l'intermodalità) sono sempre stati i punti deboli dei sistemi tradizionali di mobilità collettiva.

Stili di vita e comportamenti di mobilità in evoluzione.

In relazione ai trend di sviluppo socio-demografici e culturali, i **comportamenti di mobilità** evidenziano un cambio di orientamento a favore dell'uso del mezzo invece che verso il suo possesso. C'è una crescita significativa del mercato del noleggio in Italia: circa 12 mila contratti al giorno di noleggio a breve e quasi il 20% delle vendite di autovetture (dati ANIASA Censis 2015). Per ora la flotta è in gran parte al servizio della mobilità aziendale e turistica ma in prospettiva anche segmenti più innovativi legati alla *sharing economy* acquisteranno un peso maggiore.

Il segmento del *car sharing* in Italia è in forte sviluppo, supportato dallo sviluppo tecnologico e "incentivato" dall'offerta inadeguata di trasporto pubblico; nelle città italiane il *car sharing* è già allo stadio della diversificazione in due modelli di offerta. L'offerta a postazione fissa è presidiata prevalentemente da operatori pubblici, mentre quella a flusso libero è promossa da operatori privati. La filiera che coniuga innovazione tecnologica (trazione alternativa, connettività) e organizzativa (*car sharing* a flusso libero) si rivela un vettore significativo di trasformazione della mobilità cittadina.

Le generazioni più giovani (*millennials*), oltre ad una generale maggiore sensibilità per le tematiche della sostenibilità ambientale, esprimono, nelle scelte di spostamento, priorità di scelta ben differenti dal passato. Il possesso dell'auto non è più la base dei comportamenti di mobilità o l'approdo naturale di un percorso di emancipazione, bensì una delle possibili scelte di un processo di selezione completo e ponderato. La variabile dell'**accessibilità** diventa cruciale, come evidenzia uno studio dell'American Public Transportation Association (APTA, 2013) che mette in luce l'importanza della combinazione (intermodalità) e della pluralità delle scelte di mobilità, l'importanza della connettività e dell'uso del tempo di viaggio come fattori rilevanti della scelta.

IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

Il quadro normativo, presentato in sintesi nell'elenco sottostante, ha visto negli ultimi mesi vari sviluppi con accelerate importanti, con il lancio di una policy nazionale sfidante, ovvero il documento strategico «Connettere l'Italia», Allegato al DEF 2016, aggiornato nel DEF 2017 con obiettivi e strategie integrate con l'analisi dei fabbisogni infrastrutturali di medio-lungo periodo. Questo rappresenta infatti il documento di raccordo tra la pianificazione infrastrutturale del Governo italiano e le strategie UE, con le quali condivide l'orizzonte temporale al 2030.

Tuttavia crediamo che il contesto di policy e normativo **soffra ancora di una certa frammentazione, a volte penalizzando la coerenza e l'efficacia della strategia complessiva del Paese**, rispecchiando di fatto la frammentazione della governance. Nonostante sia stata istituita nel 2015 in seno al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti una Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, con il compito di seguire il progetto Paese e di monitorare e indirizzare le risorse disponibili per la sua realizzazione, le competenze sulla mobilità sostenibile sono ancora frammentate a livello di amministrazioni centrali. Cinque dicasteri hanno voce in capitolo: Ambiente, Infrastrutture e Trasporti, Interni, Sviluppo Economico e Beni Culturali. A volte è evidente l'assenza di visione coordinata e ad essere penalizzata è la domanda di intervento che emerge dai territori. **L'articolazione interna delle istituzioni riflette ancora la struttura tradizionale dell'offerta di mobilità o le specifiche tematiche, offrendo pochi appigli per progettualità trasversali**. L'impianto ambizioso di Connettere l'Italia si ferma a livello macro di città metropolitana, ma non si focalizza – anche in termini di dotazione di risorse – sui territori più ampi di città medie e aree interne. Il passaggio a livello più basso è mediato dalle amministrazioni regionali, e non sempre questo riesce ad essere un modello efficace. Per tale ragione, questa premessa è finalizzata a mettere in luce quali tasselli andrebbero ancora completati per un cambio di passo reale per mobilità e trasporti nel nostro Paese. Si riportano quindi di seguito – non esaustivamente - i principali elementi normativi sulla mobilità e uno specifico sottoinsieme per il trasporto pubblico locale:

- la **legge 24 novembre 2000, n. 340**, e, in particolare, l'articolo 22 che istituisce appositi Piani urbani di mobilità, al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car-pooling e car-sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane;
- la **comunicazione COM (2009) 490 del 30 settembre 2009, recante "Piano d'azione sulla mobilità urbana"**, prevede, nell'ambito del programma di azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali di Piani di mobilità urbana sostenibile, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente;
- D. Lgs. n. 155/2010 *"Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria e ambiente";*
- la **Legge 7 agosto 2012, n. 134** - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante **Misure urgenti per la crescita del Paese** (Gazzetta Ufficiale n. 187 dell'11 agosto 2012 - Suppl. Ordinario n. 171)

  - Capo IV bis finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.
  - Art. 17 septies - **Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica – PNIRE**[4]
- La **legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" cosiddetta "Collegato Ambientale"** e in particolare l'art. 5 Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile, con cui si stanziano 35 Milioni sul Programma sperimentale casa-scuola casa-lavoro[5], e si incentiva l'adozione di un mobility manager scolastico;
- Legge 124/2015 (Legge Madia);
- la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura **per i combustibili alternativi, recepita con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**, il cui articolo 3, comma 7, lettera c), prevedeva che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile; all'art. 18 comma 9 del D.Lgs 257/16 si pone l'obbligo in capo ai Comuni di sostituzione di almeno il 25% dei mezzi a combustibili alternativi, in occasione delle gare di appalto per il rinnovo del parco circolante;
- **Documento di Economia e Finanze 2016 – allegato infrastrutture** approvato nell'aprile 2016 che viene rielaborato in **"Connettere l'Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica**". Il documento, redatto dalla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero guidato da Graziano Delrio, rielabora i contenuti dell'allegato al DEF. Si tratta del quadro strategico e programmatico riforma strutturale e alcune premesse del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).
- **L'Allegato al DEF 2017 aggiorna il documento «Connettere l'Italia»,** prevedendo interventi integrati e mirati con una vision al 2030, a partire dalla previsione di completamento della riforma dei servizi pubblici locali, tra cui della disciplina del trasporto pubblico locale, entro il 2017, degli investimenti per il rinnovo del parco mezzi, della trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto attraverso le Smart Road definite come l'insieme di infrastrutture stradali che punta ai due obiettivi fondamentali di sostenibilità e miglioramento della qualità della vita.

4 L'aggiornamento del PNIRE è annuale ed è stato oggetto di una revisione complessiva di tempi e fasi attuative all'interno del Decreto di recepimento della Direttiva DAFI D.Lgs 257/16.

[5] Ad ottobre 2017 è stato firmato dal Ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti il Decreto Ministeriale approva la graduatoria per gli interventi di mobilità sostenibile casa scuola-casa lavoro nei centri urbani italiani. Si tratta di un fondo da 35 milioni di euro, previsto dal Collegato ambientale, per il finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali con una popolazione superiore ai 100 mila abitanti, per incentivare il piedibus, il car-pooling, bike-pooling e bike sharing e programmi di educazione alla sicurezza stradale e di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità di istituti scolastici e delle sedi di lavoro.

- Il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante "Linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 5 ottobre 2017.*e*

QUADRO NORMATIVO E FINANZIARIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- Nella XVII Legislatura è stato istituito il nuovo **Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, previsto dall'articolo 1, comma 301, **della legge n. 228/2012** (legge di stabilità 2013). Il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Nel Fondo confluiscono anche le risorse stanziate ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione viene determinata anno per anno con D.P.C.M. in misura tale che la dotazione del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. L'importo complessivo del fondo ammonta a decorrere dal 2013 a circa 4.929 milioni di euro. La norma detta disposizioni per la ripartizione del Fondo, prevedendo criteri di ripartizione finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio. L'aliquota di compartecipazione è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento.
- Con il **D.P.C.M. 11 marzo 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo**. Il DPCM prevede che le risorse stanziate sul Fondo siano ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata. La ripartizione è effettuata tra le regioni per il 90% sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 del decreto e per il residuo 10% in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di obiettivi di efficientamento. A titolo di **anticipazione** il **60% delle risorse** viene ripartito ed erogato alle regioni annualmente con decreto del MEF, sulla base delle percentuali della Tabella 1, mentre il **saldo** del residuo 40%, al **netto delle eventuali riduzioni** conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi, viene erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno. Le regioni provvedono poi ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

  Per il 2014 è quindi seguita la ripartizione tra le Regioni basata sull'intesa raggiunta in Conferenza Unificata il 5 agosto 2014 e la quota del 10% delle risorse è stata ripartita in quanto sono stati considerati raggiunti gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione richiesti dall'art. 3 del DPCM 11/3/2013. Il decreto interministeriale n. 486 dell'11 novembre 2014 ha quindi ripartito per il 2014 le risorse del Fondo nazionale, che ammontano complessivamente a circa 5 miliardi di euro annui (stanziate sul cap. 1513 dello stato di previsione del MIT).
- Per il 2015, con decreto del MIT del 7 marzo 2015 è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario l'anticipazione del 60 per cento del Fondo, come previsto dall'art. 16-bis, comma 1, del D.L. n. 95 del 2012, per un importo complessivamente pari a circa 2.954,4 milioni di €. La consistenza complessiva del Fondo per il 2015 è stata di 4.925.252.600 €. Le risorse sono erogate dal MIT, con cadenza mensile, dal 20 marzo 2015 al 20 agosto 2015, secondo la

ripartizione indicata nella tabella 1 allegata al decreto, su cui era stata raggiunta l'intesa in Conferenza unificata il 5 agosto 2014.

- Con DPCM 7 dicembre 2015 sono stati modificati i criteri di riparto del Fondo, poiché in data 24 settembre 2015 le regioni hanno rappresentato l'esigenza che, per ragioni di certezza della finanza regionale e per garantire la corretta prosecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale programmati per il 2015, venissero differiti al 2016 gli effetti, in termini di eventuali decurtazioni, dell'applicazione dell'art. 3 del DPCM. La nuova disposizione prevede quindi che le decurtazioni delle risorse finanziarie che sono accertate a seguito della verifica dei rispetto dei criteri di efficientamento siano applicate, sia a regime che per l'anno 2015, all'anticipazione relativa all'anno successivo a quello in cui è effettuata la verifica.
- Per il 2016, con decreto del MEF del 13 aprile 2016 (G.U. 10/5/2016) è stato definito il riparto dell'anticipazione del 60 per cento del Fondo per l'anno 2016. Lo stanziamento per l'anno 2016 del fondo a valere sul capitolo 1315 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di quanto stabilito dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 luglio 2013, è attualmente pari a € 4.850.776.000. L'ammontare da ripartire a titolo di anticipazione è di 2.909.737.983 €, che al netto delle decurtazioni operate per il mancato raggiungimento degli obiettivi nel 2015 si riduce a 2.834.260.285 €. Con decreto interministeriale MIT/MEF n. 387 del 20 novembre 2015, modificato dal decreto n. 85 del 14 marzo 2016 sono state infatti quantificate le decurtazioni delle risorse finanziarie da effettuare a carico delle regioni a statuto ordinario per il 2015, a valere sull'anticipo 2016, a seguito della verifica del raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione e di efficientamento.
- L'articolo 1, comma 84, della legge di stabilità 2014 (L. n. 147/2013) ha previsto la definizione, entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, de**i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale**. Il decreto non è stato emanato.
- L'articolo 1, comma 83, della **legge di stabilità 2014 ha istituito un** fondo per l'acquisto di veicoli del trasporto pubblico locale di 300 milioni di euro per il 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016; i criteri per l'accesso e la ripartizione delle risorse del fondo per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati al trasporto pubblico locale sono stati stabiliti dall'articolo 1, commi da 223 a 227 della legge di stabilità 2015 (L. n. 190/2014), rinviandone l'applicazione ad un apposito decreto ministeriale.
- Da ultimo, **la legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015, comma 866 dell'articolo unico), ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo finalizzato all'acquisto diretto**, ovvero per il tramite di società specializzate, **nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale**, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta. In tale Fondo confluiscono, previa intesa con le Regioni, le risorse disponibili per il precedente Fondo, di cui all'articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014 (147/2013) e sono assegnati 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022. Gli effetti della disposizione sono stati differiti al 1° gennaio 2017 dall'articolo 7, comma 11-quater, del decreto-legge n. 210/2015, cosiddetta proroga termini.
- **L'articolo 1, commi 613-615 della legge di bilancio per il 2017** (legge n. 232 del 2016) ha incrementato le risorse disponibili in tale Fondo per l'anno 2019, di 200 milioni di euro e per

gli anni dal 2020 al 2033 di 250 milioni di euro. Tali disposizioni hanno anche esteso le finalità per il quale possono essere utilizzate le risorse (finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto, segnatamente le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici). **Le citate ulteriori risorse sono finalizzate alla realizzazione di un Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile.** La Legge di Bilancio prevede, inoltre, per ciascuno degli anni 2018 e 2019, interventi a favore di investimenti produttivi, in particolare per modalità di alimentazione alternativa. Con tali risorse il MISE, d'intesa con il MIT, può stipulare convenzioni con INVITALIA e con i dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile. Stanziati 2 milioni nel 2017, 50 milioni nel 2018 e 250 milioni a decorrere fino al 2033.

- Il **Decreto Legge 50/2017** cosiddetta "Manovrina" sancisce la stabilizzazione del fondo TPL, svincolandone la dotazione dal gettito dell'accisa e dalle fluttuazioni relative. Si introduce inoltre il tema della sostituzione dei mezzi gomma e ferro, dando la possibilità alle aziende TPL (anche private) di locazione e di utilizzo delle centrali di acquisto nazionali.

Come si evince dai provvedimenti in elenco, anche a livello nazionale si manifestano negli ultimi mesi, importanti segnali di maggiore consapevolezza su queste tematiche, sia in termini di risorse finanziarie che in tema di pianificazione e regolazione, a partire dall'approvazione delle linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile. Anche l'attuazione del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile, gestito dal Ministero dell'Ambiente, sta entrando nella fase operativa, con uno stanziamento di circa 30 milioni di Euro per interventi su scala nazionale.

Politiche locali di più lungo periodo devono avvalersi di strumenti come i PUMS e non soltanto limitatamente alle città metropolitane per cui vige l'obbligo o per comuni con più di 100.000 abitanti, occorre sostenere e incentivarne l'adozione anche da parte di Comuni – magari associati – ma di dimensioni più ridotte, soprattutto se con caratteristiche tali da renderli attrattori di mobilità (comuni turistici ad esempio).

E' in fase di definizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il sostegno della redazione dei PUMS, l'utilizzo di parte delle risorse del Fondo di Progettazione, strumento previsto nel Codice degli Appalti[6].

Insieme alla pianificazione **va rafforzato il coordinamento tra amministrazioni centrali e locali e la disseminazione delle esperienze tra le amministrazioni locali**. Un primo terreno di lavoro riguarda l'istituzione di un **tavolo di coordinamento sul Codice della Strada, in particolare sugli aspetti procedurali e amministrativi**. L'aggiornamento del Codice e la sua armonizzazione con la legislazione recentemente introdotta sul tema delle nuove forme di mobilità (o dei nuovi veicoli non previsti dalle norme) e dei processi di pianificazione e implementazione delle misure di mobilità sostenibile è uno dei temi da continuare ad approfondire.

[6] Il Fondo Progettazione MIT sarà attivato nell'ambito del Fondo investimenti presso il Ministero dell'Economia, che ha un plafond complessivo pari a 860 milioni di euro.

ELEMENTI DI DIAGNOSI

Di seguito qualche elemento e ragione che motiva le necessità di intervenire sull'attuale modello di mobilità.

I costi del modello attuale di mobilità

Tra i motivi per cui un Comune oggi non può non intervenire radicalmente e proattivamente sulla mobilità urbana, vi è – come spiegato in premessa – in primo luogo l'impatto negativo sulla salute, misurabile, innanzitutto attraverso i decessi e gli infortuni dovuti a incidenti, e all'inquinamento dell'aria e dell'acqua. A pari livello troviamo certamente l'impatto sulla qualità della vita dei cittadini, misurabile ad esempio, con il tempo crescente impiegato negli spostamenti sistematici tra la zona di residenza e quella di studio / lavoro.

Ma non da meno, il più generale peggioramento delle condizioni di vita complessive nelle aree urbane, non solo delle grandi città, il degrado del paesaggio e del patrimonio artistico e monumentale diffuso, mettono sotto accusa un modello di mobilità insostenibile per il territorio e per i suoi abitanti.

I diversi livelli di governo e regolazione attuale della mobilità nel complesso non sembrano in grado di offrire modelli diffusi efficaci di gestione. Le *performances* della offerta tradizionale di mobilità collettiva sono ancora spesso inefficaci in termini di tempi di percorrenza, comfort e copertura territoriale, mentre modelli innovativi iniziano ad emergere. All'origine vi è stato certamente un deficit di risorse finanziarie, che oggi si cerca di colmare: gli importi limitati bloccano gli investimenti e le risorse esistenti vengono destinate a pagare solo le spese correnti. Tuttavia, accanto al deficit quantitativo c'è anche un deficit di approccio conoscitivo e progettuale al fenomeno che impedisce l'elaborazione e la selezione di soluzioni efficaci.

Si è creata una frattura tra le nuove esigenze di mobilità dei cittadini e le risposte che vengono messe in campo dagli attori pubblici. Lo spazio che si è creato viene solo parzialmente riempito dalle iniziative del settore privato. Quest'ultimo, infatti, sta investendo per innovare radicalmente i veicoli ad uso privato, sia in termini di carburanti alternativi che di tecnologie di comunicazione. Parte del settore privato investe in modo preponderante su soluzioni ICT/ITS applicate alla mobilità, ma la spinta innovativa non trova applicazione omogenea sul territorio. Al contrario, la committenza pubblica non è riuscita finora ad esprimere una domanda significativa di nuovi mezzi o di nuove soluzioni di mobilità e ciò rallenta la penetrazione dell'innovazione nel segmento della mobilità collettiva. Proprio la limitatezza delle risorse va assunta come un orizzonte destinato a perdurare nei prossimi anni, a causa dello stato della finanza pubblica nazionale. In questa chiave un processo di revisione della spesa pubblica appare doveroso, innanzitutto per spendere meglio le risorse assegnate e, in secondo luogo, per indirizzare i risparmi di spesa e le eventuali risorse aggiuntive verso impieghi che diano impulso agli investimenti verso i reali bisogni dei territori. Si tratta di considerare la *spending review* non come in vincolo ma come un'opportunità per analizzare e discutere una pianificazione inerziale delle risorse basata sui fabbisogni storici che si rivela inefficace a servire il bisogno di mobilità dei cittadini.

Il fabbisogno delle amministrazioni comunali

Sebbene vi sia una prospettiva di crescente consapevolezza e anche di concrete realizzazioni da parte delle amministrazioni locali nel campo della mobilità sostenibile, il quadro complessivo è ancora caratterizzato da notevoli difficoltà operative, da carenze di risorse finanziarie dirette al territorio e di competenze delle tecnostrutture.

Salvo sporadiche eccezioni, l'approdo alla mobilità sostenibile è stato fin qui guidato da necessità originarie legate ad emergenze di carattere ambientale. In minor misura e in alcune città medie caratterizzate tutte da un livello di reddito mediamente alto e un contesto territoriale fortemente vocato al turismo e alla valorizzazione dei borghi e delle aree rurali, questo orientamento nasce da esigenze di potenziare l'utilizzo della risorsa territoriale. A ciò è connessa l'esigenza crescente di **liberare lo spazio urbano**, sia dai veicoli in movimento quindi decongestionando il traffico veicolare sia dai veicoli in sosta, nelle grandi e nelle piccole città, sia nei centri storici che nelle aree a forte vocazione naturale. E' mancato ed è tuttora carente un approccio di più lungo periodo che, partendo dalla lettura delle trasformazioni del territorio, sia in grado di intercettare i nuovi bisogni di mobilità dei cittadini e il loro impatto ambientale e sociale, in modo da derivarne indicazioni che orientino la pianificazione degli interventi da effettuare. Questi ultimi, a loro volta, se originati solo da scelte di breve o brevissimo periodo finiscono per asseverare modelli di mobilità ad alto impatto ambientale, scontrandosi poi con l'ostilità delle popolazioni interessate.

Se a questo fenomeno si aggiungono i vincoli finanziari derivanti dal patto di stabilità interno, si completa un quadro complessivo di grande difficoltà di intervento, frutto del combinato disposto di carenze finanziarie e di competenze tecniche e conoscitive delle singole amministrazioni. Questo quadro è aggravato dall'intersezioni delle competenze amministrative tra centro e amministrazioni locali nel campo della mobilità, che vede nel Codice della strada un punto di snodo cruciale.

Il fabbisogno di supporto da che si delinea parte delle amministrazioni comunali è, quindi, caratterizzato da almeno tre dimensioni: conoscitiva/regolatoria, economica, coordinamento con le amministrazioni centrali. Queste tre dimensioni di fabbisogno di supporto incrociano i comuni diversamente a seconda della classe dimensionale.

L'aspetto conoscitivo è fondamentale per adottare un approccio di più lungo periodo, che si fondi sui bisogni fondamentali dei cittadini e non sia vincolato dall'emergenza contingente; corrisponde al passaggio da un Piano Urbano del Traffico a un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. Corrisponde quindi all'acquisizione da parte delle amministrazioni di maturità / competenza nella pianificazione e nella predisposizione di strumenti adeguati di tipo regolatorio, in un contesto dove non è ancora maturata un'uniformità nazionale.

La variabile economica è altrettanto cruciale se si considera l'impatto delle spese per i servizi di mobilità sui bilanci delle amministrazioni locali. Da questo punto di vista l'attribuzione a scala regionale dei fondi per il trasporto pubblico locale appare un punto controverso su cui sembra necessario impostare un percorso di progressivo sviluppo verso competenze su scala locale.

Di grande rilevanza è, infine, il tema del coordinamento tra le competenze delle amministrazioni centrali e locali, poiché l'attuale assetto delle responsabilità e l'assenza di una prassi di consultazione e coordinamento produce impatti rilevantissimi, in senso negativo, sulla possibilità delle amministrazioni di attuare provvedimenti o di sperimentare soluzioni tecniche in tempi sostenibili e coerenti anche con il ciclo delle consiliature.

C'è uno scenario che rende la domanda di mobilità sostenibile e di qualità molto più forte che in passato, collocandola all'incrocio tra i trend di sviluppo delle tecnologie e quelli dei nuovi stili di vita, segnalando ai decisori politici una priorità emergente che necessita di interventi e risposte efficaci. Ci sono misure che possono essere adottate in tempi rapidi e politiche da declinare e implementare nel medio periodo. Le politiche da adottare nel medio periodo devono affrontare sia i temi regolatori e amministrativi, sia quelli di carattere finanziario. Per chiudere **il doppio gap tra amministrazione centrale e amministrazioni locali e all'interno di queste ultime, tra comuni virtuosi e comuni in difficoltà** è necessario diffondere l'approccio di prevenzione / pianificazione e mettere in corto circuito i luoghi di insorgenza dei problemi con tutti i livelli di responsabilità amministrativa.

Si deve promuovere efficacemente l'**adozione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile da parte dei Comuni e di territori associati**, attraverso uno strumento di pianificazione **"modulare"**, scalabile a seconda delle dimensioni dei Comuni e/o di altri parametri.

A ciò si aggiunge la necessità da parte dei Comuni di fare leva sui livelli di governo più alti, in particolar modo centrale, per intervenire normativamente su punti critici attinenti la mobilità, a partire dalla revisione del Codice della Strada. Va istituito un **tavolo per la semplificazione procedurale e la manutenzione straordinaria del Codice della Strada, ed in particolare sugli aspetti procedurali e amministrativi**. E' urgente, ad esempio, aggiornare e armonizzare il Codice della Strada con la definizione di alcune nuove forme di mobilità, tra cui quella in "sharing", recentemente introdotte con altre norme (si veda, per tutti, il divieto di sosta negli spazi dedicati alla ricarica elettrica). Ciò comporta la necessità di accompagnare i comuni nell'attuazione delle nuove forme di servizio offerto, ecco il perché di linee guida nazionali.

Serve riflettere anche sul tema dell'affidamento dei servizi di mobilità sostenibile, che in maniera incrementale fanno parte del paniere di offerta di trasporto pubblico urbano e locale.
Riguardo alle risorse finanziarie per la mobilità, si è detto più volte che il settore ha accumulato un deficit di risorse, soprattutto nel campo degli investimenti; tuttavia sono diverse le somme stanziate per il rinnovo del parco mezzi pubblici e per il TPL, con l'aggiunta di una dotazione importante ancora non spesa e in parte non impegnata sui fondi strutturali 2014-2020, sul PON Città Metropolitane e sui vari PO FESR regionali. Per queste ragioni un processo di revisione della spesa appare ineludibile, innanzitutto per **spendere meglio le risorse assegnate** e, in secondo luogo, per indirizzare i risparmi di spesa e le eventuali risorse aggiuntive verso impieghi che diano impulso agli investimenti utili e alla promozione della mobilità sostenibile. In aggiunta a ciò **occorre innalzare la qualità progettuale e della domanda dei comuni**, per orientare l'offerta – già innovativa – verso i propri fabbisogni.

Un altro punto da porre in evidenza riguarda il supporto finanziario alla mobilità sostenibile operato attraverso le risorse stanziate dal Ministero dell'Ambiente. Il **programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro** è in fase di attuazione e prevede di supportare le iniziative di singole amministrazioni o gruppi di esse volte a promuovere forme di mobilità alternativa. Occorre dare un segnale di stabilità anche a queste forme di incentivo, considerando che le ricadute positive in termini di riduzione delle esternalità negative, ad esempio sui costi del Servizio Sanitario Nazionale, possono essere rilevanti nel medio periodo.

Un'arena di mercato con grandi potenzialità

C'è una domanda di efficacia e di qualità dello spostamento che l'attuale offerta di mobilità collettiva non è in grado di soddisfare. Non è una caratteristica solo delle città metropolitane o delle città medie, ma è un fabbisogno di nuovi e diversi servizi che copre gran parte del territorio italiano che è conseguenza delle trasformazioni demografiche, economiche e sociali che hanno toccato il territorio nazionale. Si va dalla rilocalizzazione (spesso una delocalizzazione secca) dei siti produttivi tradizionali alla nascita di nuovi siti logistici / di consumo, dai cambiamenti della composizione demografica e sociale all'affermarsi di nuovi comportamenti e stili di mobilità, al diffondersi delle innovazioni tecnologiche nella connettività e negli autoveicoli.

Queste trasformazioni delineano uno spazio di mercato molto vasto, che offre grandi potenzialità di sviluppo; uno spazio che le politiche pubbliche dovrebbero ripensare e rendere praticabile a beneficio dei cittadini e di chi abbia l'intenzione e l'abilità di ricombinare adeguatamente i due mercati standard della mobilità privata tradizionale, da un lato e del trasporto pubblico, dall'altro.

Un terreno più fertile per politiche adeguate

I trend che abbiamo descritto evidenziano che l'**efficacia delle politiche** per la mobilità sostenibile potrebbe rivelare margini di miglioramento inaspettati. Finora, infatti, il paradigma "*avoid / shift / improve*" ha agito essenzialmente attraverso l'ultimo anello, migliorando notevolmente le prestazioni delle modalità a maggiore impatto ambientale, senza incidere, se non marginalmente, sui comportamenti di mobilità. Ora, invece, proprio questi ultimi mostrano un orientamento su cui politiche di promozione della mobilità sostenibile ben formulate e attuate possono fare presa con molta maggiore efficacia.

C'è uno scenario che rende la domanda di mobilità sostenibile e di qualità molto più forte che in passato, collocandola all'incrocio tra i trend di sviluppo delle tecnologie e quelli dei nuovi stili di vita, segnalando ai decisori politici una priorità emergente che necessita di interventi e risposte efficaci.

Questo scenario è all'origine del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, strumento che rappresenta un sostanziale cambio di paradigma rispetto agli interventi tradizionali sulla mobilità e che si fonda, non a caso, su un ascolto attento dei cittadini e su forme di partecipazione dei cittadini stessi all'elaborazione delle linee di intervento da adottare.

Certamente l'utilizzo di questo strumento e, più in generale, di forme di pianificazione partecipata della mobilità sostenibile, richiedono, come si è già detto, un livello di competenza delle amministrazioni superiore a quello attualmente esistente.

Una *governance* stabile e unitaria per cogliere le opportunità favorevoli

Le potenzialità favorevoli evidenziate in precedenza possono essere vanificate dalla **assenza di coordinamento tra le istituzioni** incaricate di promuovere a vario titolo la mobilità sostenibile.

Se già ora esiste un gap tra le esperienze di alcune amministrazioni di città metropolitane e medie e il grosso delle città e dei comuni italiani, il rischio che si corre - e che va evitato - è quello di cristallizzare il divario tra un gruppo di comuni che previene e pianifica ed uno, maggioritario, che insegue le emergenze. Occorre, al contrario, **consolidare ed estendere l'area delle amministrazioni**

in grado di intraprendere un percorso virtuoso ed efficace nel campo della mobilità sostenibile. Un tale percorso va sviluppato lungo due direttrici: una trasversale, comune alle amministrazioni locali, e un'altra verticale, di raccordo tra le amministrazioni centrali e quelle locali.

L'ANCI ha consolidato, attraverso la Conferenza Nazionale sulla Mobilità Sostenibile, un importante ruolo di catalizzatore delle esperienze dei più importanti soggetti attivi su queste tematiche, in primis le amministrazioni pubbliche - centrali e periferiche - titolari delle responsabilità attuative delle politiche. La modalità con cui ANCI intende continuare ad interpretare questo ruolo si colloca nello snodo delle due direttrici sopra evocate, coerentemente con la propria missione di tutela degli interessi dei Comuni, di supporto alla rete associativa e di stimolo e raccordo con le amministrazioni centrali.

OBIETTIVI, MODELLI DI RIFERIMENTO E SPUNTI PER LE AMMINISTRAZIONI LOCALI

OBIETTIVI

Di seguito si vogliono sottolineare quali sono gli obiettivi operativi che le amministrazioni locali devono prefissarsi a breve medio e lungo termine pianificando la mobilità urbana, e fornire qualche modello di riferimento funzionante e innovativo in Italia, messo in pratica dai Comuni e relativi spunti in fase di attuazione.

Gli obiettivi operativi, sia per le città di grandi dimensioni che per un comune medio e medio-piccolo, sono quelli contenuti nelle linee guida per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità sostenibile, a seconda della dimensione possono essere presi tutti in considerazione o solo un sottoinsieme. A quelli enunciati, aggiungiamo la **"riduzione della mobilità privata"**, **compatibilmente con l'esigenza di garantire la mobilità e l'accessibilità a tutti i cittadini, anche a chi vive nelle aree più interne e poco collegate e ai redditi bassi**.

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili, i sistemi condivisi, i sistemi "lenti" di trasporto come quelli pedonali, ciclopedonali, e i sistemi "ibridi" di ausilio alla mobilità pedonale in enorme diffusione benchè non ancora normati;

2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio, decongestionare il traffico urbano ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;

3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale. Ciò impone una revisione delle infrastrutture dedicate e una maggiore attenzione alla sicurezza. La convivenza della mobilità veloce su gomma e della mobilità ciclo-pedonale oggi con l'attuale assetto normativo e infrastrutturale (nonché culturale) è molto critica in diversi contesti urbani. D'altro canto si sono invece sviluppati diversi esempi avanzati nel nostro Paese.

4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling; in questo caso si trovano esempi di scelte avanzate da parte dei consumatori (basti pensare che il car pooling nasce dal basso dall'associazione di cittadini), delle soluzioni offerte dalle imprese indipendentemente dal tipo di veicolo, e si diffondono anche a livello comunale esempi virtuosi e modelli gestionali nuovi, anche del parco pubblico non soltanto privato.

5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi; questo punto è oggetto sia di una ingente dotazione di risorse statali, sia di provvedimenti "anti-smog" come detto in premessa, a partire dalle Regioni del Bacino Padano. Il ricambio verso combustibili alternativi – a cominciare da quelli enunciati nel Decreto di recepimento DAFI 257/16 - deve quindi riguardare direttamente il parco veicolare pubblico TPL e collettivo (taxi, NCC, sharing, scuolabus, ecc.) e mediante azioni di regolazione, incentivazione e disincentivazione diretta e indiretta il parco privato.

6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani, gli stili di consumo preponderanti attualmente, evitando la congestione al tempo stesso delle aree urbane, specialmente del centro storico. Ciò impone chiaramente un ripensamento – valevole in generale – dei modelli di consumo, commerciali e urbanistici, prima ancora che distributivi.

7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidenti ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future, che già manifestano una spiccata disaffezione con il possesso del veicolo privato.

SPUNTI E MODELLI

La **logistica** merita una riflessione a sé stante, per l'impatto che ha sull'accesso al centro urbano, sull'occupazione del suolo, sulla sosta, sull'obsolescenza del parco commerciale. I **centri storici** delle nostre città hanno mediamente tutti un problema di "portata". Veicoli con carichi superiori ai 35 quintali causano danni alle strade provocando cedimenti, nonché al patrimonio circostante. Limitare gli ingressi previ accordi specifici diventa una soluzione a volte necessaria. Secondo i dati ANFIA – ACI in Italia circolano circa 4 milioni di veicoli commerciali, il 90% dei quali sono sotto la portata di 35 quintali ovvero la maggior parte dei mezzi che entrano nei nostri contesti urbani per le operazioni di **carico e scarico** solo con delle limitazioni di orario. Di questi, circa il 42% sono euro 0,1,2 un altro 27% euro 3 e solo il 26% euro 4. Il risvolto ambientale è preoccupante. Più soste questo veicoli fanno, più aumentano i consumi. Proprio per questo molti comuni stanno mettendo in pratica soluzioni di "penalità" o "premialità" in base al livello di inquinamento del mezzo. Inoltre rispetto al carico-scarico e all'accesso alla ZTL, le piazzole di sosta, gli **hub, e le cargo bike** diventano in molti casi strategiche. Individuare HUB che diventino punti logistici di interscambio con l'ultimo miglio da servire con cargo bike o veicoli di tale tipologia sarebbe risolutivo in molte situazioni. Inoltre aumentare gli stalli di sosta per C/S significa entrare in conflitto con la sosta dei residenti. Sarebbe utile avere degli stalli flessibili ma non con fasce orarie ampie, 8/20 ad esempio, come da codice della strada, senza necessariamente apporre segnaletica verticale vicino ad ogni stallo oltre ad essere un dispendio di fondi pubblici è fonte di "inquinamento" urbano.

Per tutti questi motivi, alcuni Comuni hanno sperimentato con successo modelli diversi di regolazione e gestione del trasporto merci.

Con notevoli diversità, citiamo i due modelli di Vicenza e Parma. Vicenza si basa su un sistema unico "VELOCE", gestito da una società mista pubblica privata, con l'esclusiva per il centro storico e la ZTL.

Modello funzionante ma peculiare del territorio e poco replicabile. Parma accredita, sulla base di un Protocollo, il cui modulo è disponibile in allegato 5, le diverse piattaforme logistiche private con permessi ampi in base a delle caratteristiche ben precise, come tempi di consegna, indice di carico, distanza dal centro storico, mezzi meno inquinanti ecc.

Torino[7] è considerabile una best practice rispetto la logistica tra le città metropolitane, con modello di regolamentazione e accordi simile a Parma, esteso alle camere di commercio e ai soggetti competenti. Riguarda invece un insieme più ampio di città metropolitane e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Accordo firmato tra Comune di Torino, Milano, Napoli sulla city logistic e il Piano Nazionale della Logistica, dove tra le azioni specificate c'è fortemente l'utilizzo dell'ITS.

Tra le iniziative di regolazione ha un ruolo di primo livello la definizione di **Zone a Traffico Limitato**. Quasi tutti i Comuni la utilizzano come regolazione dell'accesso in aree urbane soprattutto in centro storico. Applicazioni hardware e soluzioni software innovative consentono oggi di monitorare molti parametri ed erogare servizi innovativi. La gestione amministrativa della permessistica ZTL è uno degli ambiti che il MIT deve semplificare a favore dei Comuni, i quali potrebbero già ora utilizzare gratuitamente i dati di entrata/uscita – se non ai fini sanzionatori – almeno a fini di monitoraggio ambientale o di tutela della sicurezza della cittadinanza. In tale senso sarebbe auspicabile l'apertura della banca dati MIT / MTCC sulle ZTL ai fini appunto di controllo dinamico da parte dell'amministrazione, dei veicoli in movimento o in sosta, su parametri diversi non soltanto legati ai combustibili ma anche alla revisione, all'assicurazione, ecc.

[7] Il Patto per la Logistica e la Razionalizzazione della Distribuzione Urbana delle Merci è stato firmato dalle parti coinvolte il 27 settembre 2013.Per tale ragione un po' datato rispetto la tipologia di criteri di accesso veicoli. Ha la finalità di sancire l'impegno da parte dei firmatari ad adottare tutte le iniziative e/o sanzioni rivolte a sostenere il programma per il contenimento delle emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione dei veicoli commerciali, mediante il progressivo rinnovamento del parco circolante nel territorio del Comune di Torino. I suoi obiettivi sono rivolti al raggiungimento della sostenibilità (economica, ambientale e sociale) per la distribuzione delle merci in città mediante un progressivo processo di accreditamento dei veicoli e delle piattaforme logistiche. Resta inteso che ogni piattaforma accreditata non è requisito obbligatorio per svolgere attività di distribuzione, attività che potrà comunque essere svolta con qualsiasi veicolo accreditato secondo quanto previsto. Queste le azioni che dovranno essere intraprese: riorganizzazione dell'orario di carico-scarico delle merci all'interno della Zona a Traffico Limitato (ZTL) Centrale, istituendo un processo di accreditamento attraverso il quale verranno registrati i veicoli commerciali secondo i requisiti minimi indicati nel presente protocollo; adozione di misure premiali per la circolazione dei "veicoli accreditati"; utilizzo di piattaforme logistiche e veicoli rispondenti ai requisiti minimi richiesti per l'accreditamento al servizio di distribuzione urbana delle merci; sostituzione progressiva dei veicoli maggiormente inquinanti nei tempi e con le modalità concordati nel Protocollo; ricerca di finanziamenti per attuare le azioni intraprese non esclusa la richiesta alla Provincia di Torino dell'azzeramento delle imposte Provinciali di Trascrizione nei casi di sostituzione dei Veicoli commerciali per le finalità contenute nel protocollo. Il presente Patto d'Intesa si applica a tutte le filiere della distribuzione delle merci con esclusione di quelle aventi caratteristiche specifiche (indicativamente: valori, farmaci, giornali, carburanti, combustibili, surgelati, manutenzioni ordinarie e straordinarie, traslochi, commercio ambulante ecc.) o per quei soggetti che utilizzano veicoli con allestimenti specifici. Il Comune di Torino si impegna a stipulare specifici accordi con gli operatori di queste filiere.

Da un punto di vista della regolazione di accesso, uno dei temi oggi più sentiti è quello dell'incentivo/disincentivo verso tipologie di combustibili. In questo caso il decreto 257/16 definisce quali sono le tipologie di carburanti alternativi transitori e nel lungo periodo quali potrebbero essere i mix di veicoli da incentivare. Complementare all'accesso e alla sua regolazione è senz'altro la capillarità del trasporto pubblico locale, la presenza di adeguati parcheggi, la maturità di infrastrutture di mobilità alternativa.

Alcune città come Bologna (o come anche Torino) hanno normato l'accesso suddividendo a città in cerchi concentrici, alcuni dei quali sono a zero accesso (Zona U - Università), ovvero accesso soltanto ciclo pedonale (con le eccezioni previste di veicoli pubblica sicurezza, ambulanze, ecc.). Quindi Zone identificate a limite di traffico in cui parimenti è regolata la sosta, uno degli strumenti che il comune possiede per incentivare/disincentivare l'accesso in centro urbano, al di là della ZTL. Anche in questo caso, Bologna presa ad esempio ha regolato la sosta prevedendo nel tariffario esenzioni – oltre quelle note – per i veicoli elettrici e/o ibridi, per i veicoli in sharing, e applicando riduzioni tariffarie, che potranno anche giungere fino al 100%, per chi aderisce a:

I. forme di mobilità innovativa (ad esempio: car pooling)

II. forme di organizzazione della mobilità aziendale concordate con il Mobility Manager di area

III. progressiva conversione delle flotte aziendali verso combustibili a basso impatto ambientale (ad esempio il metano ed il GPL)

In Allegato 6 la delibera di Giunta del Comune e l'allegato piano tariffario.

Anche il **rinnovo nel parco veicolare pubblico soprattutto TPL** è oggetto delle scelte dei Comuni negli ultimi mesi, premiando in molti casi un mix di **soluzioni a zero impatto come l'idrogeno e l'elettrico**, e con una incalzante attenzione **all'innovazione della gestione**, mediante la sperimentazione di servizi ad alto valore aggiunto di mobilità urbana, condotti senza asset propri e infrastrutture, come avviene frequentemente per il noleggio a lungo termine privato, e con soluzioni varie come il brokeraggio, che servono da stimolo alla concorrenza, favoriscono l'intermediazione.

Tra i temi più sfidanti, applicati a livello europeo con ottimi risultati in metropoli come Londra, e in Italia oggi solo dal Comune di Milano, è quello **della congestion charge**[8]. Modello più avanzato della

[8] La congestion charge nasce in Inghilterra all'indomani della decisione di limitare l'uso di mezzi di trasporto privato a motore in alcune parti di Londra, situate principalmente nel centro della città. A Londra ad esempio alcune tipologie di veicoli automaticamente esentati dal pagamento del pedaggio sono i seguenti:

- Motociclette, motorini e biciclette
- Taxi e minicab di Londra (in possesso della licenza per servizio taxi e noleggio privato)
- Mezzi di emergenza esenti dall'accisa sui veicoli (VED)
- Qualsiasi veicolo appartenente al Ministero della Difesa
- Mezzi NHS esenti dall'accisa sui veicoli (VED)
- Veicoli utilizzati da persone disabili esenti dall'accisa sui veicoli (VED)
- Mezzi riservati al trasporto di persone disabili (per esempio il servizio Dial- A-Ride) esenti dall'accisa sui veicoli (VED)
- Veicoli con almeno nove posti classificati dall'ufficio della motorizzazione civile (DVLA) come autobus. Per tutti i veicoli registrati in un Paese appartenente allo Spazio Economico Europeo che si trova al di fuori del Regno Unito non è prevista l'esenzione automatica, tuttavia essi possono beneficiare dello sconto del 100% a condizione che siano registrati con TFL.

Opuscolo in Italiano disponibile al link: http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-leaflet-italian.pdf

ZTL. La Congestion Charge non vieta l'accesso al centro cittadino, ma sottopone il suo attraversamento con mezzo a motore a un pedaggio che il conducente e/o proprietario è tenuto a versare alle casse pubbliche.

La **Congestion Charge** ha lo scopo di **disincentivare l'uso dei mezzi privati a motore,** col fine di rendere più respirabile l'aria cittadina oppressa da smog e polveri sottili. Dall'altro lato, i ricavi derivanti dai pedaggi servono a ricavare fondi da investire nel trasporto pubblico e nella riqualificazione urbana. Nel periodo 2012/13 l'applicazione della Congestion Charge ha generato a Londra introiti per £139 milioni (nette). Queste somme sono state reinvestite per apportare migliorie ai trasporti pubblici londinesi, in particolare alla rete di autobus, alle misure di sicurezza stradale, ai passaggi pedonali e alle piste ciclabili.

L'alternativa alla congestion charge – alla luce della condizione in cui versa il territorio padano e agli effetti evidenti del cambiamento climatico – è la definizione di misure radicali e strutturali, come ad esempio la creazione di zone "car free" a prescindere dal tipo di veicolo o combustibile.

In **Italia**, la prima città ad adottare tale disciplina viabilistica è **Milan**o in cui, a partire dal 16 gennaio 2012, l'accesso alla zona ZTL della "Cerchia dei Bastioni" è regolamentato da un pedaggio destinato ai mezzi a maggior impatto ambientale, la nota "AREA C", controllata da telecamere che sorvegliano i 43 accessi l'area della città compresa all'interno della Cerchia.

La Congestion Charge è finalizzata a decongestionare il traffico riducendo numericamente (obiettivo 20%) la quantità di veicoli all'interno dell'area ZTL, favorendo così interventi di riqualificazione delle aree pubbliche e di protezione e sviluppo delle reti e dei servizi di mobilità sostenibile.
FUNZIONAMENTO
a) Preclude l'accesso, nei giorni e nelle ore di applicazione del provvedimento, ai veicoli a maggiore impatto ambientale, quindi: veicoli alimentati a benzina Pre Euro ed a gasolio Pre Euro, Euro I, Euro II ed Euro III.
b) Prevede l'applicazione a tutti gli altri veicoli, diversi da quelli di cui al punto a) e con l'eccezione dei veicoli adibiti al trasporto cose, di una tariffa di accesso generalizzata, pari a € 5.00.
c) Vi è poi un gruppo, costituito dai veicoli elettrici, da premiare perché strettamente ecologici: a loro va l'esenzione dall'applicazione della tariffa d'accesso.

ESENZIONI
1)Gpl, metano, ibride per il 2012 ed esenzioni per legge. Vi è stata una deroga fino al 31 dicembre 2012 per Gpl, metano, bi-fuel e ibride ed esenzioni a favore di categorie previste per legge (disabili e auto con targhe CC, corpi consolari, Ps, Croce rossa, ecc.).

2)Residenti. Sono previste forme di agevolazione a favore di residenti, ed assimilabili, all'interno della ZTL "Cerchia dei Bastioni" che dovranno rispondere a un criterio che mira a premiare l'utilizzo sporadico del veicolo. Saranno gratuiti i primi 40 ingressi giornalieri, superati i quali ogni successivo ingresso sarà sottoposto a pagamento di tariffa agevolata pari a € 2,00.
3) Veicoli adibiti a trasporto cose. Misure specifiche sono previste a favore del traffico di veicoli adibiti a trasporto merci:

a) una tariffa di € 5.00 che comprenderà la sosta gratuita per le prime 2 ore presso gli stalli dedicati alla sosta regolamentata interni alla ZTL "Cerchia dei Bastioni";
b) una tariffa di € 3.00, senza facilitazioni sulla sosta, limitata ai primi 6 mesi del provvedimento. Vi saranno deroghe al divieto di circolazione a favore dei veicoli destinati al trasporto cose, alimentati a gasolio Euro 3, rispondenti a specifici requisiti legati all'espletamento di servizi di

pubblica utilità e di servizi a favore delle residenze e dei bus turistici alimentati a gasolio Euro 3.

Una guida[9] sull'area C è disponibile per gli utenti e per i residenti. Attualmente dal 16 ottobre 2017 entrano in vigore misure previste dalla Giunta Comunale nella seduta del 6 ottobre 2017.

Questi i riferimenti normativi del Comune di Milano sulla congestion charge – AREA C:

- Delibera di Giunta del 27/03/2013
- Determina Dirigenziale 81/2013
- Ordinanza 69317/2013
- Ordinanza 69318/2013
- Ordinanza 69319/2013
- Ordinanza 69727/2013
- Ordinanza 91/2017 del 31 gennaio 2017
- Delibera n. 1751/2017 del 06.10.2017
- Ordinanza n. 1169/2017 del 09.10.2017
- Determina Dirigenziale n. 270 del 10.10.2017

Ultimo tema quello **dell'incentivazione**. Il Comune può in pochi casi a scapito dell'efficacia del meccanismo mettere in atto strumenti incentivanti finanziari ad esempio sul rinnovo del parco mezzi, tantomeno privato.

Può però stimolare con incentivi mirati diretti e indiretti il cambio comportamentale degli utenti/cittadini o delle imprese. I casi sono diversi. Ad esempio sperimentando sistemi tariffari / o forme di bigliettazione a punti, o ancora incentivi sui tributi locali come forma di stimolo al trasporto pubblico locale e alla mobilità sostenibile in termini di emissioni CO2.

Tra gli esempi riportiamo l'iniziativa del Comune di Bologna "Bella MOSSA", una forma di incentivi a premi, iniziativa di promozione della mobilità sostenibile coordinata dalla SRM-Reti e Mobilità, l'agenzia di Comune e Città metropolitana di Bologna per la mobilità e il trasporto pubblico locale.

Per sei mesi a partire dal 1° aprile 2017, chi si fosse spostato con mezzi eco-friendly avrebbe potuto vincere premi e buoni sconto. Il target era coinvolgere 10.000 cittadini del territorio metropolitano, da singoli cittadini, studenti e aziende. Il meccanismo era semplice: sufficiente scaricare gratuitamente da AppStore e PlayStore l'app BetterPoints, installarla e iscriversi. Con la app si registrano i propri spostamenti in bicicletta, autobus, treno, car-sharing, car-pooling e gli spostamenti a piedi, guadagnando per ognuno di essi "PuntiMobilità". Al raggiungimento di traguardi specifici, stabiliti in base al numero di "spostamenti sostenibili" effettuati, i punti potevano essere convertiti in sconti presso i tanti esercizi commerciali che hanno aderito all'iniziativa.

Era possibile partecipare a "Bella Mossa" sia singolarmente sia come aziende, formando una squadra con i propri dipendenti. I punti raccolti da ciascun dipendente – oltre a poter essere utilizzati individualmente per beneficiare degli sconti – contribuivano ad alimentare il punteggio della squadra

[9] Vai al link:
http://mediagallery.comune.milano.it/cdm/objects/changeme:15758/datastreams/dataStream3922196422714121/content?pgpath=/SA_SiteContent/UTILIZZA_SERVIZI/SERVIZI_ONLINE/pagine_servizi/Mobilita/Area_C

in classifica. Le aziende che a fine progetto si fossero classificate nelle prime posizioni avrebbero potuto vincere premi collettivi, come le rastrelliere e tanti voucher per i dipendenti più virtuosi.

Il progetto era cofinanziato dal progetto europeo EMPOWER, di cui Bologna è Città Pilota. Realizzata in collaborazione con Tper, l'iniziativa ha il patrocinio di Comune e Città metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio e Università di Bologna, a cui si aggiungono i Comuni di Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Castel Maggiore, Casalecchio di Reno, San Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa e dell'Unione Reno-Galliera.

ALLEGATO 1

NUOVE MISURE DI LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE E ALL'UTILIZZO DEI VEICOLI PIU' INQUINANTI IN ATTUAZIONE DEL PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITA' DELL'ARIA (PRIA) E DEL NUOVO ACCORDO DI PROGRAMMA PER L'ADOZIONE COORDINATA E CONGIUNTA DI MISURE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA NEL BACINO PADANO (ART.2, LETT. A))

A) Nuove misure relative alla circolazione veicolare

Le limitazioni già vigenti, disposte con dd.G.R. n. 7635/08, n. 9958/09 e n. 2578/14, sono applicate secondo la nuova articolazione temporale individuata dal presente provvedimento nelle giornate dal lunedì al venerdì, escluse quelle festive infrasettimanali, dalle ore 7,30 alle ore 19,30, nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo dell'anno successivo, con inizio dal 1 ottobre 2017.

In affiancamento alle sopra richiamate limitazioni già vigenti, disposte con dd.G.R. n. 7635/08, n. 9958/09 e n. 2578/14 e in attuazione del Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) - con particolare riferimento alle Azioni TP-1 e TP-2 – , del nuovo Accordo di bacino padano 2017 (art.2, lett.a)) e della legge regionale n. 24/06, è disposto il fermo della circolazione, nelle giornate dal lunedì al venerdì, escluse quelle festive infrasettimanali, dalle ore 8,30 alle ore 18,30, nel periodo dal 1 ottobre al 31 marzo dell'anno successivo, con inizio dal 1 ottobre 2018, per i seguenti veicoli:

▪ autoveicoli (ai sensi dell'art. 47 del D. Lgs. n.285/92, Codice della Strada) omologati ai sensi delle direttive 98/69/CE, 98/77/CE fase A, 99/96/CE, 99/102/CE fase A, 2001/1/CE fase A, 2001/27/CE, 001/100/CE fase A, 2002/80/CE fase A, 2003/76/CE fase A e alimentati a gasolio (autoveicoli di classe "Euro 3 diesel").

B) Ambito di applicazione

Le nuove limitazioni relative agli autoveicoli Euro 3 diesel si applicano nelle aree urbane dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti appartenenti alle Fasce 1 e 2, come definite dalla d.G.R. n. 2578/14, di seguito riportati in elenco (dati ISTAT 2014):

N	COD ISTAT	COMUNE	PROVINCIA	POPOLAZIONE 2014
1	03015146	MILANO	MILANO	1.337.155
2	03017029	BRESCIA	BRESCIA	196.058
3	03108033	MONZA	MONZA E DELLA BRIANZA	122.367
4	03016024	BERGAMO	BERGAMO	119.002
5	03013075	COMO	COMO	84.687
6	03012026	BUSTO ARSIZIO	VARESE	82.518
7	03015209	SESTO SAN GIOVANNI	MILANO	81.490
8	03012133	VARESE	VARESE	80.857
9	03015077	CINISELLO BALSAMO	MILANO	75.191

10	03018110	PAVIA	PAVIA	72.205
11	03019036	CREMONA	CREMONA	71.657
12	03018177	VIGEVANO	PAVIA	63.442
13	03015118	LEGNANO	MILANO	60.451
14	03012070	GALLARATE	VARESE	52.850
15	03015182	RHO	MILANO	50.496
16	03020030	MANTOVA	MANTOVA	48.747
17	03097042	LECCO	LECCO	48.141
18	03015081	COLOGNO MONZESE	MILANO	47.942
19	03015166	PADERNO DUGNANO	MILANO	46.951
20	03108028	LISSONE	MONZA E DELLA BRIANZA	44.870
21	03098031	LODI	LODI	44.769
22	03108039	SEREGNO	MONZA E DELLA BRIANZA	44.500
23	03015189	ROZZANO	MILANO	42.593
24	03108023	DESIO	MONZA E DELLA BRIANZA	41.684
25	03013041	CANTU`	COMO	39.995
26	03012119	SARONNO	VARESE	39.437
27	03108019	CESANO MADERNO	MONZA E DELLA BRIANZA	38.203
28	03015195	SAN GIULIANO MILANESE	MILANO	37.987
29	03015175	PIOLTELLO	MILANO	36.912
30	03015027	BOLLATE	MILANO	36.264
31	03108027	LIMBIATE	MONZA E DELLA BRIANZA	35.258
32	03015093	CORSICO	MILANO	35.233
33	03015205	SEGRATE	MILANO	34.908
34	03108012	BRUGHERIO	MONZA E DELLA BRIANZA	34.315
35	03015070	CERNUSCO SUL NAVIGLIO	MILANO	33.009
36	03015002	ABBIATEGRASSO	MILANO	32.409
37	03015192	SAN DONATO MILANESE	MILANO	32.221

Il fermo della circolazione dei veicoli Euro 3 diesel si applica, ai sensi dell'art.13, comma 3, della l.r. 24/06, all'intera rete stradale ricadente nelle aree urbane dei Comuni interessati, con l'esclusione:

b1) delle autostrade;
b2) delle strade di interesse regionale R1, come individuate dalla classificazione funzionale definita ai sensi della l.r. 9/2001, art. 3, con DGR 7/19709 del 3 dicembre 2004 e successivi aggiornamenti, comprese le varianti stradali alle stesse entrate in esercizio nel frattempo;

b3) dei tratti di collegamento tra strade cui ai precedenti punti b1) e b2), gli svincoli autostradali ed i parcheggi posti in corrispondenza delle stazioni periferiche dei mezzi pubblici ricadenti all'interno della zona oggetto del presente ambito di applicazione.

L'individuazione delle tratte di collegamento di cui al precedente punto b3) sarà effettuata dai Comuni interessati, pubblicata sul proprio sito istituzionale e trasmessa a Regione Lombardia.

C)

Esclusione dalle limitazioni alla circolazione

Sono esclusi dal fermo della circolazione, ai sensi dell'art. 13, comma 4, della l.r. 24/06, i seguenti veicoli:

- veicoli elettrici leggeri da città, veicoli ibridi e multimodali, micro veicoli elettrici ed elettroveicoli ultraleggeri;

- veicoli muniti di impianto, anche non esclusivo*, alimentato a gas naturale o gpl, per dotazione di fabbrica o per successiva installazione;

- veicoli alimentati a gasolio, dotati di efficaci ** sistemi di abbattimento delle polveri sottili, per dotazione di fabbrica o per successiva installazione, omologati ai sensi della vigente normativa;

- i veicoli di interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 60, comma 4, del d.lgs. 285/1992 e i veicoli con più di vent'anni e dotati dei requisiti tecnici previsti dall'articolo 215 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada), in possesso di un documento di riconoscimento redatto secondo le norme del Codice tecnico internazionale della Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), rilasciato da associazioni di collezionisti di veicoli storici iscritte alla FIVA o da associazioni in possesso di equipollente riconoscimento regionale;

- veicoli classificati come macchine agricole di cui all'art. 57 del d.lgs. 285/92;

- motoveicoli e ciclomotori dotati di motore a quattro tempi anche se omologati precedentemente alla direttiva n. 97/24/CEE del Parlamento Europeo e del consiglio del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o tre ruote, cosiddetti euro 0 o pre Euro 1;

- veicoli con particolari caratteristiche costruttive o di utilizzo a servizio di finalità di tipo pubblico o sociale, di seguito specificati:

  - veicoli, motoveicoli e ciclomotori della Polizia di Stato, della Polizia penitenziaria, della Guardia di Finanza, delle Forze Armate, del corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, della Croce rossa italiana, dei corpi e servizi di Polizia municipale e provinciale, della Protezione Civile e del Corpo Forestale;

  - veicoli di pronto soccorso sanitario;

  - scuola bus e mezzi di trasporto pubblico locale (TPL);

- veicoli muniti del contrassegno per il trasporto di portatori di handicap ed esclusivamente utilizzati negli spostamenti del portatore di handicap stesso;

- autovetture targate CD e CC.

* solo per i veicoli a doppia alimentazione benzina-gas oppure che garantiscano almeno il livello emissivo di euro 4 diesel

** per efficace sistema di abbattimento delle polveri si intende un sistema in grado di garantire un valore di emissione della massa di particolato pari o inferiore al limite fissato dalla normativa per la classe emissiva Euro 4 diesel e riportato nella rispettiva tabella di cui all'allegato A del decreto del Ministero dei Trasporti n. 39 del 25 gennaio 2008

D) Deroghe dalle limitazioni alla circolazione

Sono altresì esclusi dal fermo della circolazione, ai sensi dell'art.13 della l.r. 24/06, i seguenti veicoli:

- veicoli appartenenti a soggetti pubblici e privati che svolgono funzioni di pubblico servizio o di pubblica utilità, individuabili o con adeguato contrassegno o con certificazione del datore di lavoro, che svolgono servizi manutentivi di emergenza ;
- veicoli dei commercianti ambulanti dei mercati settimanali scoperti, limitatamente al percorso strettamente necessario per raggiungere il luogo di lavoro dal proprio domicilio e viceversa;
- veicoli degli operatori dei mercati all'ingrosso (ortofrutticoli, ittici, floricoli e delle carni), limitatamente al percorso strettamente necessario per raggiungere il proprio domicilio al termine dell'attività lavorativa;
- veicoli adibiti al servizio postale universale o in possesso di licenza/ autorizzazione ministeriale di cui alla direttiva 97/67/CE come modificata dalla direttiva 2002/39/CE;
- veicoli blindati destinati al trasporto valori, disciplinati dal decreto del Ministero dei Trasporti 3 febbraio 1998 n. 332;
- veicoli di medici e veterinari in visita urgente, muniti del contrassegno dei rispettivi ordini, operatori sanitari ed assistenziali in servizio con certificazione del datore di lavoro;
- veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie indispensabili ed indifferibili per la cura di gravi malattie in grado di esibire relativa certificazione medica;
- veicoli utilizzati dai lavoratori con turni lavorativi tali da impedire la fruizione dei mezzi di trasporto pubblico, certificati dal datore di lavoro;
- veicoli dei sacerdoti e dei ministri del culto di qualsiasi confessione per le funzioni del proprio ministero;
- veicoli con a bordo almeno tre persone;
- veicoli delle autoscuole o di soggetti in possesso di relativa autorizzazione ministeriale utilizzati per le esercitazioni di guida e per lo svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti C, CE, D, DE ai sensi dell'art.116 del d.lgs. 285/92;
- - veicoli dei donatori di sangue muniti di appuntamento certificato per la donazione;

E) Sospensione del provvedimento

La sospensione del provvedimento di fermo della circolazione potrà essere disposta per effetto del verificarsi di eventi imprevisti ed eccezionali a carattere meteo- climatico e sociale – quali gli scioperi del Trasporto Pubblico Locale.

F) Controlli e sanzioni

A norma dell'articolo 13, comma 6, della l.r. 24/06, i controlli sul rispetto delle limitazioni alla circolazione dei veicoli sono effettuati dai soggetti che svolgono servizi di polizia stradale e l'irrogazione delle relative sanzioni amministrative pecuniarie, in caso di accertamento delle violazioni, interviene ai sensi dell'articolo 27, comma 11 della l.r. 24/06.

ALLEGATO 2

CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE E LA GESTIONE DELLE SITUAZIONI DI PERDURANTE ACCUMULO DEGLI INQUINANTI IN ATTUAZIONE DEL NUOVO ACCORDO DI PROGRAMMA PER L'ADOZIONE COORDINATA E CONGIUNTA DI MISURE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA NEL BACINO PADANO (ART.2, LETT. O))

A. LE PROCEDURE DI ATTIVAZIONE DELLE MISURE TEMPORANEE OMOGENEE

Le procedure per l'attivazione di misure temporanee, omogenee nelle quattro Regioni del bacino padano, al verificarsi di condizioni di accumulo e di aumento delle concentrazioni degli inquinanti, correlate all'instaurarsi di condizioni meteo sfavorevoli alla loro dispersione, sono riportate nella tabella sottostante. Si è individuato il PM10 quale inquinante da monitorare ai fini della costruzione delle procedure in quanto è l'inquinante più rappresentativo dei fenomeni di inquinamento secondario in ragione della sua natura chimico-fisica. Tali procedure si applicano nel semestre invernale dal 1 ottobre al 31 marzo dell'anno successivo.

LIVELLO di ALLERTA	**MECCANISMO DI ATTIVAZIONE DELLE MISURE**	**SEMAFORO**
NESSUNA ALLERTA	Nessun superamento misurato nella stazione di riferimento del valore limite di 50 µg/m3 della concentrazione di PM10 secondo le persistenze di cui ai punti successivi	VERDE
PRIMO LIVELLO	Attivato dopo 4 giorni consecutivi di superamento misurato nella stazione di riferimento del valore di 50 µg/m3 della concentrazione di PM10, sulla base della verifica effettuata nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui quattro giorni antecedenti. Le misure temporanee, da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì), restano in vigore fino al giorno di controllo successivo.	ARANCIO
SECONDO LIVELLO	Attivato dopo il 10° giorno di superamento consecutivo misurato nella stazione di riferimento del valore limite di 50 µg/m3 della concentrazione PM10, sulla base della verifica effettuata nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui 10 giorni antecedenti. Le misure temporanee, da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì), restano in vigore fino al giorno di controllo successivo.	ROSSO
NON ATTIVAZIONE DEL LIVELLO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE	Se nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì l'analisi dei dati della stazione di riferimento porta ad una variazione in aumento del livello esistente (ovvero da verde ad arancio e da arancio a rosso), ma le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno	

	in corso e per il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti, il nuovo livello non si attiva e rimane valido il livello in vigore fino alla successiva giornata di controllo.	
CONDIZIONI DI RIENTRO AL LIVELLO VERDE (NESSUNA ALLERTA)	Il rientro da un livello di criticità qualunque esso sia (arancio o rosso) avviene se, sulla base della verifica effettuata nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì sui dati delle stazioni di riferimento, si realizza una delle due seguenti condizioni: 1) la concentrazione del giorno precedente il giorno di controllo è misurata al di sotto del valore limite di 50 μg/m3 e le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno in corso ed il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti; 2) si osservano due giorni consecutivi di concentrazione misurata al di sotto del valore limite di 50 μg/m3 nei quattro giorni precedenti al giorno di controllo. Il rientro al livello verde ha effetto a partire dal giorno successivo a quello di controllo.	

Nella procedura descritta si intende per concentrazione di PM10 la media aritmetica giornaliera, su base provinciale, dei valori registrati dalle stazioni di rilevamento attive con dati disponibili appartenenti al programma di valutazione, posizionate sul territorio delle singole province con esclusione delle stazioni classificate come industriali e delle stazioni poste in zona C – di montagna e in zona D – fondovalle.

Le misure temporanee si attivano, con articolazione provinciale, per i Comuni interessati, in caso di superamento continuativo del limite giornaliero per il PM10 (50 μg/m3) riportato nella tabella precedente.
I dati monitorati e validati da ARPA Lombardia sono messi a disposizione quotidianamente (o solo lunedì e giovedì) da Regione Lombardia attraverso un applicativo informatico pubblicato sul sito istituzionale di Regione Lombardia ed ARPA Lombardia.

L'applicativo riporta, in particolare, la media per provincia dei dati di PM10 rilevati, il numero di giorni di superamento del limite giornaliero, la mappa dei Comuni aderenti, lo stato di attivazione delle misure temporanee e il rientro nei limiti.

B. LE MISURE TEMPORANEE OMOGENEE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA ED IL CONTRASTO ALL'INQUINAMENTO LOCALE

Le misure temporanee omogenee a carattere locale si attuano previa emanazione di ordinanza sindacale annuale, attuativa del presente provvedimento, da parte dei Comuni interessati.
Le misure temporanee omogenee sono articolate su due livelli in relazione alle condizioni di persistenza dello stato di superamento del valore di 50 μg/m3 della concentrazione di PM10 registrato dalle stazioni di rilevamento.

Le misure temporanee omogenee di 1° livello sono:

b.1. **Limitazione all'utilizzo delle autovetture diesel private di classe emissiva fino ad Euro 4 diesel compreso in ambito urbano dalle 8.30 alle 18.30 e dei veicoli commerciali diesel di classe emissiva**

fino ad Euro 3 diesel compreso dalle 8.30 alle 12.30. Si mantengono le stesse deroghe ed esclusioni previste dalle limitazioni strutturali invernali di cui all'Allegato 1 del presente provvedimento con l'aggiunta dei veicoli speciali definiti dall'art. 54 lett. f), g) e n) del Codice della Strada, fatte salve le vigenti disposizioni comunali relative alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e alle modalità di carico-scarico);

b.2. Divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo) aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 3 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 o, fino alla sua entrata in vigore e piena operatività, dalla d.G.R. n. 5656/2016;

b.3. Divieto assoluto, per qualsiasi tipologia (falò rituali, barbecue e fuochi d'artificio, scopo intrattenimento, etc...), di combustioni all'aperto anche relativamente alle deroghe consentite dall'art. 182, comma 6 bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 rappresentate dai piccoli cumuli di residui vegetali bruciati in loco;

b.4. Introduzione del limite a 19°C (con tolleranza di 2°C) per le temperature medie nelle abitazioni e spazi ed esercizi commerciali;

5. b.5. *Divieto per tutti i veicoli di sostare con il motore acceso*;
6. b.6. Divieto di spandimento dei liquami zootecnici e, in presenza di divieto regionale,

divieto di rilasciare le relative deroghe;

7. b.7. Invito ai **soggetti preposti a introdurre agevolazioni tariffarie sui servizi locali di TPL**;
8. b.8. Potenziamento dei controlli con particolare riguardo al rispetto divieti di limitazione della circolazione veicolare, all' utilizzo degli impianti termici a biomassa legnosa, alle combustioni all'aperto e al divieto di spandimento dei liquami.

Le misure temporanee omogenee di 2° livello (aggiuntive rispetto a quelle di 1° livello) sono:

b.9. **Estensione delle limitazioni per le autovetture diesel private di classe emissiva fino ad Euro 4 diesel compreso in ambito urbano** nella fascia oraria 8.30-18.30 e per i veicoli commerciali diesel di classe emissiva fino ad Euro 3 diesel compreso nella fascia oraria 8.30 – 18.30 ed Euro 4 diesel nella fascia oraria 8.30 – 12.30. Le deroghe ed esclusioni previste sono le medesime individuate al punto b.1;

b.10. Divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo) aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 4 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 o, fino alla sua entrata in vigore e piena operatività, dalla d.G.R. n. 5656/2016.

C. AMBITO DI APPLICAZIONE

Le misure temporanee omogenee di cui al presente Allegato 2 si applicano nelle aree urbane dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti appartenenti alle Fasce 1 e 2, come definite dalla d.G.R. n. 2578/14, di seguito riportati in elenco (dati ISTAT 2014):

N	COD ISTAT	COMUNE	PROVINCIA	POPOLAZIONE 2014
1	03015146	MILANO	MILANO	1.337.155
2	03017029	BRESCIA	BRESCIA	196.058
3	03108033	MONZA	MONZA E DELLA BRIANZA	122.367
4	03016024	BERGAMO	BERGAMO	119.002
5	03013075	COMO	COMO	84.687
6	03012026	BUSTO ARSIZIO	VARESE	82.518
7	03015209	SESTO SAN GIOVANNI	MILANO	81.490
8	03012133	VARESE	VARESE	80.857
9	03015077	CINISELLO BALSAMO	MILANO	75.191
10	03018110	PAVIA	PAVIA	72.205
11	03019036	CREMONA	CREMONA	71.657
12	03018177	VIGEVANO	PAVIA	63.442
13	03015118	LEGNANO	MILANO	60.451
14	03012070	GALLARATE	VARESE	52.850
15	03015182	RHO	MILANO	50.496
16	03020030	MANTOVA	MANTOVA	48.747
17	03097042	LECCO	LECCO	48.141
18	03015081	COLOGNO MONZESE	MILANO	47.942
19	03015166	PADERNO DUGNANO	MILANO	46.951
20	03108028	LISSONE	MONZA E DELLA BRIANZA	44.870
21	03098031	LODI	LODI	44.769
22	03108039	SEREGNO	MONZA E DELLA BRIANZA	44.500
23	03015189	ROZZANO	MILANO	42.593
24	03108023	DESIO	MONZA E DELLA BRIANZA	41.684
25	03013041	CANTU`	COMO	39.995
26	03012119	SARONNO	VARESE	39.437
27	03108019	CESANO MADERNO	MONZA E DELLA BRIANZA	38.203
28	03015195	SAN GIULIANO MILANESE	MILANO	37.987
29	03015175	PIOLTELLO	MILANO	36.912
30	03015027	BOLLATE	MILANO	36.264
31	03108027	LIMBIATE	MONZA E DELLA BRIANZA	35.258
32	03015093	CORSICO	MILANO	35.233

33	03015205	SEGRATE	MILANO	34.908
34	03108012	BRUGHERIO	MONZA E DELLA BRIANZA	34.315
35	03015070	CERNUSCO SUL NAVIGLIO	MILANO	33.009
36	03015002	ABBIATEGRASSO	MILANO	32.409
37	03015192	SAN DONATO MILANESE	MILANO	32.221

Le misure temporanee omogenee di cui al presente Allegato 2 possono essere applicate ad ulteriori Comuni in caso di adesione volontaria che dovrà essere comunicata a Regione Lombardia, anche ai fini dell'inserimento nell'applicativo informatico per la gestione degli episodi di perdurante accumulo di PM10. **A tal proposito Regione Lombardia, ANCI e i Comuni capoluogo di provincia promuovono l'adesione volontaria da parte dei Comuni cercando di applicare – laddove possibile – il criterio della continuità territoriale al fine di evitare le c.d. "macchie di leopardo".**

D. ATTIVITA' DI CONTROLLO

I controlli relativi all'attuazione delle misure temporanee di cui al presente Allegato 2 sono effettuati dai Comuni attraverso i propri organi di controllo e in particolare attraverso gli agenti di Polizia Locale, anche in riferimento specifico alle misure di limitazione all'utilizzo dei generatori di calore a biomassa legnosa. In quest'ultimo caso i controlli saranno di tipo documentale e basati sulla appartenenza del generatore ad una determinata classe di qualità ambientale secondo quanto definito dalla d.G.R. n. 5656/2016. I controlli effettuati dai Comuni dovranno essere rendicontati a Regione Lombardia al termine del semestre invernale.
Le sanzioni applicabili in caso di accertamento di violazione delle disposizioni di cui al presente Allegato 2 sono individuate dalla specifica ordinanza emanata dai singoli Comuni.

ALLEGATO 3

ORDINANZA N.

P.G.
II.1/F
COMUNE DI…,

OGGETTO: MISURE TEMPORANEE DAL 01 OTTOBRE 2017 AL 31 MARZO 2018 PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA ED IL CONTRASTO ALL'INQUINAMENTO LOCALE previste dal *"Nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano"* sottoscritto in data 09/06/2017 dal MATTM e Regione Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna, a seguito di approvazione avvenuta con Delibera di Giunta Regionale n. X/6675 del 07/06/2017

IL SINDACO

Premesso che al fine di garantire la tutela e la protezione della salute dei cittadini e dell'ambiente, Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, le Città Capoluogo di Provincia e i Comuni Lombardi sono da tempo impegnati in azioni per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera**;**

Considerato che sono emerse, da parte degli Enti Locali coinvolti da fenomeni di accumulo e di aumento delle emissioni inquinanti, esigenze di interventi ulteriori, aventi carattere locale e temporaneo, rispetto alle misure strutturali già in essere, ed è quindi stato chiesto a Regione Lombardia di svolgere un ruolo di regia e coordinamento nell'attuazione di tali misure temporanee locali, al fine di garantire omogeneità di interventi;

Rilevato che il Protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Ambiente, la Conferenza delle Regioni e Province autonome e l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), sottoscritto a dicembre 2015, in cui sono stati definiti ulteriori impegni a tutela della qualità dell'aria, prevede, in particolare, che le parti favoriscano e promuovano l'attuazione di "misure d'urgenza omogenee e temporanee";

Premesso che per il raggiungimento delle sopraccitate finalità di contenimento dell'inquinamento dell'aria si è ritenuto opportuno concertare e condividere con il sistema delle autonomie locali le iniziative e le modalità attuative utili ad una migliore omogeneizzazione dei provvedimenti, mediante la sottoscrizione di un "*Nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano"* sottoscritto in data 09/06/2017 dal MATTM e Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna;

Considerato che ai fini della costruzione di una procedura di attivazione di ulteriori misure locali e temporanee si individua il PM10 quale inquinante da monitorare in quanto presenta le maggiori criticità per il rispetto dei valori limite stabiliti dalle norme;

Rilevato che il Nuovo Accordo di Programma prevede che i dati, monitorati e validati da ARPA Lombardia, siano messi a disposizione quotidianamente da Regione Lombardia attraverso un applicativo pubblicato sul sito istituzionale di Regione Lombardia. L'applicativo riporterà la media per provincia dei dati di PM10 rilevati quotidianamente dalle stazioni del programma di valutazione posizionate negli Agglomerati e nelle zone A e B, il numero di giorni di superamento del limite

giornaliero, la mappa dei Comuni aderenti, lo stato di attivazione delle misure temporanee e il rientro nei limiti.

Rilevato che Regione Lombardia con Delibera di Giunta Regionale n. X/6675 del 07/06/2017 ha approvato lo schema del suddetto *"Nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano",* sottoscritto poi in data 09/06/2017 dal MATTM e Regione Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna, riportante le misure temporanee per il miglioramento della qualità dell'aria ed il contrasto all'inquinamento locale;

Rilevato altresì che con la DGR 7095 del 18 settembre 2017, in attuazione di quanto previsto dall'Accordo di bacino padano, è stato approvato un nuovo sistema di riferimento per l'individuazione e la gestione delle situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti comune a tutte le Regioni che lo hanno sottoscritto.

La dGR ha stabilito che tali procedure si applicano nei Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti appartenenti alla zona di Fascia 1 e 2 nel semestre invernale **dal 1 ottobre al 31 marzo dell'anno successivo** e si articolano su **due livelli al verificarsi del superamento continuativo del limite giornaliero per il PM10 (50 µg/m3) registrato dalle stazioni di riferimento per più di 4 giorni (1° livello) o per più di 10 giorni (2° livello).**
La DGR stabilisce altresì che:

- la verifica per stabilire l'attivazione viene effettuata nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui quattro giorni antecedenti. Le misure temporanee, da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì), restano in vigore fino al giorno di controllo successivo;
- le misure temporanee omogenee a carattere locale possono essere adottate anche da altri Comuni a titolo di adesione volontaria;
- in tutti i casi le misure si attuano previa emanazione di ordinanza sindacale annuale, da parte dei Comuni interessati, attuativa del provvedimento regionale.

Visti gli artt. 6 e 7 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n° 285 e s.m.i. "Nuovo Codice della Strada";

Vista la Legge Regionale 11 dicembre 2006, n° 24 recante "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente";

Viste le DGR n. 7635 dell'11 luglio 2008 e DGR n. 2578 del 2014 del 31 ottobre 2014;

Vista la DGR n. X/6675 del 07/06/2017;

Vista la DGR n. X/7095 del 18/09/2017;

Visto il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa."

Visto l'art. 50 del Testo Unico sull'ordinamento degli Enti Locali adottato con Decreto Legislativo 18 Agosto 2000 n. 267;

Visto l'art. 44 dello Statuto del Comune di Bergamo

ORDINA

Dal 01 ottobre 2017 al 31 marzo 2018:

1. **al verificarsi del superamento del limite giornaliero di PM10 di 50 microgrammi/m3 per 4 giorni consecutivi**, sulla base della verifica effettuata da ARPA Lombardia nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui quattro giorni antecedenti, **entreranno in vigore le seguenti misure definite di 1°livello,** da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì)**:**

in aggiunta al divieto delle azioni previste dalla DGR n. 7635 dell'11 luglio 2008 e dalla DGR n.2578 del 31 ottobre 201410 e dalla DGR n.7095 del 18/09/2017, verranno applicate le seguenti misure:

a) Limitazione all'utilizzo delle autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano dalle 8.30 alle 18.30 e dei veicoli commerciali di classe emissiva almeno Euro 3 diesel dalle 8.30 alle 12.30.

Sono mantenute le stesse deroghe ed esclusioni previste dalle limitazioni strutturali invernali di cui all'Allegato 1 della DGR 7095/2017, con l'aggiunta dei veicoli speciali definiti dall'art. 54 lett. f), g) e n) del Codice della Strada, fatte salve le vigenti disposizioni comunali relative alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e alle modalità di carico-scarico se più restrittive;

b) Divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo), aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 3 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152;
c) Divieto assoluto, per qualsiasi tipologia (falò rituali, barbecue e fuochi d'artificio, scopo intrattenimento, etc…), di combustioni all'aperto anche relativamente alle deroghe consentite dall'art. 182, comma 6 bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 rappresentate dai piccoli cumuli di residui vegetali bruciati in loco;
d) Introduzione del limite a 19°C (con tolleranza di 2°C) per le temperature medie nelle abitazioni e spazi ed esercizi commerciali;
e) Divieto per tutti i veicoli di sostare con il motore acceso;
f) Divieto di spandimento dei liquami zootecnici e, in presenza di divieto regionale, divieto di rilasciare le relative deroghe;
g) Invito ai soggetti preposti a introdurre agevolazioni tariffarie sui servizi locali di TPL;

[10] Le DGR n. 7635 dell'11 luglio 2008 e n. 2578 del 31 ottobre 2014 prevedono le seguenti modalità di limitazione della circolazione:

AUTOVEICOLI: nelle giornate dal lunedì al venerdì, escluse quelle festive infrasettimanali, dalle 7.30 alle 19.30, non possono circolare:

- gli autoveicoli a benzina Euro 0 (anche detti pre-Euro 1);
- gli autoveicoli diesel (cioè alimentati a gasolio) Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 (omologati ai sensi della direttiva 91/542/CEE, o 96/1/CEE, riga B, oppure omologati ai sensi delle direttive da 94/12/CEE a 96/69/CE ovvero 98/77/CE).

MOTOVEICOLI:

- per motoveicoli e ciclomotori a due tempi Euro 0, è vigente fermo permanente della circolazione in tutte le zone del territorio regionale (A1, A2, B, C1 e C2), da lunedì a domenica, dalle 00,00 alle 24,00;
- per motoveicoli e ciclomotori a due tempi Euro 1, è previsto il fermo della circolazione nelle giornate dal lunedì al venerdì, escluse quelle festive infrasettimanali, dalle 7.30 alle 19.30;

AUTOBUS M3 del Trasporto Pubblico Locale (TPL): è vigente il fermo permanente degli autobus M3 di classe Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 diesel, da lunedì alla domenica dalle 00.00 alle 24.00 su tutto il territorio regionale.

h) Potenziamento dei controlli con particolare riguardo a rispetto divieti di limitazione della circolazione veicolare, di utilizzo degli impianti termici a biomassa legnosa, di combustioni all'aperto e di divieto di spandimento dei liquami.

2. **al verificarsi del superamento del limite giornaliero di PM10 di 50 microgrammi/m3 per 10 giorni consecutivi**, sulla base della verifica effettuata da ARPA Lombardia nelle giornate di lunedì e giovedì (giornate di controllo) sui 10 giorni antecedenti, **entreranno in vigore le seguenti misure definite di 2°livello** da attivare entro il giorno successivo a quello di controllo (ovvero martedì e venerdì)**:**

si applicano tutte le prescrizioni e divieti indicati al precedente punto da a) a h) con le seguenti estensioni:

i) Estensione delle limitazioni per le autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano nella fascia oraria 8.30-18.30 e per i veicoli commerciali almeno Euro 3 diesel nella fascia oraria 8.30 – 18.30 ed Euro 4 diesel nella fascia oraria 8.30 – 12.30. Le deroghe previste sono le medesime individuate al precedente punto 1 a);
j) Divieto di utilizzo di generatori di calore domestici alimentati a biomassa legnosa (in presenza di impianto di riscaldamento alternativo) aventi prestazioni energetiche ed emissive che non sono in grado di rispettare i valori previsti almeno per la classe 4 stelle in base alla classificazione ambientale introdotta dal decreto attuativo dell'articolo 290, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

3. **a seguito di valutazioni condotte da ARPA Lombardia e pubblicate nel suddetto applicativo, sul sito istituzionale di Regione Lombardia, l'entrata in vigore delle misure di 1° e 2° livello è modificata, rispetto a quanto indicato ai rispettivi punti 1) e 2), come segue:**

se nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì, l'analisi dei dati emessa da ARPA Lombardia evidenziasse una variazione in aumento del livello esistente, ma le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno in corso e per il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti, il nuovo livello non si attiva e rimane valido il livello in vigore fino alla successiva giornata di controllo, dando adeguata comunicazione ai cittadini mediante il sito internet comunale e comunicati stampa.

AVVERTE CHE

- l'inosservanza delle misure di cui ai punti *a)* e *i)* sarà punita ai sensi dell'art. 6 e dell'art. 7, comma 13 bis, del D.Lgs. 285/92 e s.m.i. con una sanzione pecuniaria amministrativa da euro 164,00 a euro 663,00 fatti salvi gli aggiornamenti previsti dall'art. 195, comma 3, del medesimo D.Lgs. 285/92;

- l'inosservanza dei restanti divieti e prescrizioni di cui alle lettere *b), c), d), e), f)*, e j*)* sarà punita, salvo diversa disposizione di legge, ai sensi dell'art. 7 bis del D.Lgs. 267/2000 con una sanzione pecuniaria amministrativa fino ad un massimo di euro 500,00, con applicazione dell'art. 16 della Legge 689/1981;

AVVISA CHE

il rientro da un livello di criticità, qualunque esso sia, avviene se, sulla base della verifica effettuata nelle giornate di controllo di lunedì e giovedì sui dati di ARPA Lombardia, **si realizza una delle due seguenti condizioni:**
1) la concentrazione del giorno precedente il giorno di controllo è misurata al di sotto del valore limite di 50 µg/m3 e le previsioni meteorologiche e di qualità dell'aria prevedono per il giorno in corso ed il giorno successivo condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti;
2) si osservano due giorni consecutivi di concentrazione misurata al di sotto del valore limite di 50 µg/m3 nei quattro giorni precedenti al giorno di controllo.

Al verificarsi di una delle due condizioni di cui sopra, le misure adottate di 1° e/o di 2° livello sono sospese a partire dal giorno successivo a quello di controllo.

La presente Ordinanza diverrà immediatamente esecutiva con la pubblicazione all'Albo Pretorio e ne sarà data ampia diffusione mediante il sito internet comunale, comunicati stampa ai quotidiani, e con ogni mezzo a disposizione.

I1 Corpo di Polizia Locale Locale e gli organi di cui all'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada) cureranno l'osservanza delle presenti prescrizioni coadiuvato, se del caso, da tecnici abilitati.

Avverso il presente provvedimento è ammesso:

- ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia entro i termini previsti dal D. Lgs. n° 104/2010 e s.m.i.;
- ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199.

Tutti i termini di impugnazione decorrono dalla pubblicazione del presente provvedimento all'albo pretorio.

IL SINDACO
…

Visto:
IL DIRIGENTE DELLA DIREZIONE
EDILIZIA PRIVATA SUEAP E AMBIENTE
….

ALLEGATO 4

DECRETO 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilita' sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257". **(GU Serie Generale n.233 del 05-10-2017)**

IL PRESENTE TESTO NON RIPORTA L'ARTICOLATO DEL DECRETO MA GLI ALLEGATI 1 E 2

Allegato 1 al Decreto (art. 2, comma 1, lettera a))

Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilita' sostenibile

Premessa

Il PUMS e' uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilita' urbana (preferibilmente riferita all'area della Citta' metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilita' ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilita' e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilita' urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilita' e i trasporti della Commissione europea ed e' in linea con quanto espresso dall'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.

1. Inquadramento programmatico

Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica gia' esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore. In particolare il PUMS e' da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilita' sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada.

Dal punto di vista gerarchico quindi l'ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilita' a livello comunale e/o di Citta' metropolitana sara' la seguente:

1° Piano urbano della mobilita' sostenibile;
2° Piano urbano del traffico (PUT).

Il PUMS e' nettamente differenziato dal PUT, ma e' con esso interagente. Il PUMS e' un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilita' la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi

vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate». Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso e', quindi, sostanzialmente un piano di gestione. In tale ottica e' evidente che dall'analisi delle criticita' irrisolvibili con il PUT possano individuarsi le opere previste dal PUMS e che il PUT, una volta realizzate le opere del PUMS, dovra' essere rivisto poiche' risulta mutato l'insieme delle infrastrutture disponibili. Il PUMS potra' prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Nel caso in cui le Amministrazioni approvino il PUMS seguendo le procedure di approvazione dei Piani urbanistici/territoriali esso si configura come variante da recepire negli strumenti vigenti.

2. Indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS

La stretta e costruttiva collaborazione in ciascuna Amministrazione tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio etc. risulta fondamentale per la redazione del PUMS, in quanto gli obiettivi e le azioni che il Piano stesso si prefigura dovranno essere multisettoriali. Nel processo di redazione di un PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse, come meglio specificato successivamente. Di seguito si indicano i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del PUMS:

a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
c) Avvio del percorso partecipato;
d) Definizione degli obiettivi;
e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
h) Monitoraggio.

a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro

Tenendo nelle debite considerazioni le dimensioni dell'Amministrazione che procederà alla redazione del PUMS, sarà opportuno che lo stesso venga redatto acquisendo le conoscenze delle diverse discipline che regolano il governo del territorio e, ove ritenuto necessario, dei diversi attori istituzionali coinvolti. Per tale ragione sarà opportuno la collaborazione dei vari uffici e settori interni all'Amministrazione (es. urbanistica, mobilità ambiente, turismo, polizia municipale, attivita' economiche, ecc.) ed anche, ove necessario, di tecnici esterni di consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale e dei trasporti, nonchè di valutazione ambientale strategica, al fine di costituire un gruppo interdisciplinare di lavoro, capace di individuare le azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali e di gestire i processi di partecipazione. Farà parte del gruppo di lavoro il mobility manager di area (introdotto con il decreto interministeriale «Mobilita' sostenibile nelle aree urbane» del 27 marzo 1998 e richiamata dalla legge n.340/2000).

A livello interistituzionale si potrà prevedere il coinvolgimento dei comuni contermini, delle conurbazioni dei comuni ove si svolge un servizio di trasporto pubblico locale, tenendo conto della zonizzazione regionale relativa alla qualità dell'aria.

b) Predisposizione del quadro conoscitivo

Il Quadro conoscitivo rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata alla redazione del Piano; in tal senso risulta necessario acquisire tutte le informazioni utili per caratterizzare il territorio e individuarne le criticità. E' necessario altresì indicare le fonti dei dati utilizzati e l'anno o periodo di riferimento. l quadro conoscitivo si sviluppa come segue:

Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

1. Livello regionale;
2. Livello sovralocale (piani e programmi di livello generale e di settore);
3. Livello locale (piani e programmi di livello generale e di settore);

Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

1. Struttura territoriale e insediativa;
2. Caratteristiche e dinamiche demografiche;
3. Imprese e dinamiche occupazionali;
4. Localizzazione di servizi e dei poli di attrazione;

Offerta di reti e servizi di trasporto

1. Rete stradale esistente e gerarchizzazione;
2. Reti e servizi di trasporto pubblico e nodi di interscambio;
3. Rete ciclabile, aree pedonali, Zone 30 e ZTL;
4. Sistema della sosta;
5. Servizi integrativi al trasporto pubblico e mobilita' condivisa;
6. Logistica urbana;
7. Sistemi ITS e di informazione, regolamentazione e controllo della circolazione;
8. Politiche della mobilita';

Domanda di mobilita'

1. Zonizzazione;
2. Indagini e rilievi sui flussi;
3. Matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci, articolate nelle diverse modalita' e suddivise per fasce orarie di punta e di morbida ed eventuali picchi stagionali;

Interazione tra domanda e offerta di trasporto

1. Livelli di Servizio della rete stradale e flussi di traffico;
2. Livelli di servizio sul TPL e flussi trasportati;
3. Flussi di traffico ciclabile e pedonale;
4. Rappresentazione delle dinamiche della logistica urbana;
5. Indice di utilizzo della sosta;

Criticita' e impatti

1. Grado di accessibilita';
2. Congestione della rete stradale;
3. Saturazione dei servizi di TPL;
4. Incidentalita';
5. Impatti ambientali (parco veicolare, qualita' dell'aria, inquinamento acustico, consumi energetici).

Punti di forza e di debolezza, opportunita' e minacce

c) Avvio del percorso partecipato

Il percorso partecipato va inquadrato all'interno di regole definite ex-ante e non soggette esse stesse a negoziazione (è necessario che venga definita la procedura di partecipazione al PUMS). Ogni Amministrazione sceglierà l'approccio e le tecniche di percorso partecipato che ritiene più opportune in relazione alle caratteristiche territoriali ed alle risorse disponibili. Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.

d) Definizione degli obiettivi

Una chiara individuazione degli obiettivi consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano. All'interno di un PUMS si potrà distinguere, come meglio specificato nell'allegato 2, fra:

- macro-obiettivi che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ai quali verranno associati indicatori di risultato e i relativi valori target da raggiungere entro 10 anni;
- obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.

La gerarchia degli obiettivi permette di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni). Gli obiettivi perseguiti dal PUMS e la relativa quantificazione (target) dovranno essere monitorati con cadenza biennale per valutare il loro raggiungimento e confermarne l'attualità attraverso gli indicatori necessari di cui all'allegato 2. Il set degli indicatori sarà restituito nei documenti tecnici del Piano.

e) Costruzione partecipata dello scenario di piano (SP)

A partire dal quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le azioni (vedi allegato 2) che costituiscono il punto di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano. I diversi scenari alternativi, costituiti da specifiche azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, saranno messi a confronto con lo Scenario di riferimento (SR) che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. In altre parole lo SR è lo scenario che si verifica

per la naturale evoluzione (ad esempio demografica) del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilita') da altri piani sovraordinati. Dalla valutazione comparata ex ante degli scenari alternativi, attraverso l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi di cui all'allegato 2, si perviene alla individuazione dello Scenario di piano (SP) che include anche gli interventi gia' programmati dall'Amministrazione e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate dalla stessa.

Lo scenario di Piano dovrà prevedere un cronoprogramma degli interventi da attuare a breve termine (es. 5 anni e a lungo termine (10 anni), nonche' una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie, evidenziando le risorse disponibili nel bilancio comunale. All'interno dello scenario di Piano dovra' risultare altresì l'elenco degli interventi prioritari, indicando gli eventuali lotti funzionali. Per ulteriori indicazioni sullo scenario di Piano si rimanda all'allegato 2, paragrafo 6.

f) Valutazione ambientale strategica (VAS)

Secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile. Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, e' da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006. La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione. Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla normativa nazionale e regionale sulla VAS.

g) Adozione del Piano e successiva approvazione

Tenuto conto di quanto previsto dall'art. 16 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i. recante «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'adozione o approvazione del piano o programma», nonche' dalla normativa regionale in materia di VAS, il procedimento consigliato ai fini dell'adozione e dell'approvazione del PUMS e' il seguente:

1. adozione del PUMS in Giunta Comunale o metropolitana (nel caso delle Citta' metropolitane);

2. pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;

3. controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale o metropolitano.

Per i territori ricadenti nelle Citta' metropolitane il PUMS e' elaborato dalla Citta' metropolitana ed approvato dal Consiglio metropolitano. Le amministrazioni possono altresi' scegliere di seguire le procedure di adozione dei piani territoriali/urbanistici previste dalle rispettive legislazioni regionali.

h) Monitoraggio

Nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, devono essere definite le attivita' di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS. A tale scopo si rende opportuna la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione (vedi allegato 2) che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano. Operativamente il monitoraggio, considerata gia' avvenuta la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex ante, si potra' sviluppare nelle seguenti fasi:

- raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex post, da monitorare con cadenza biennale;
- confronto indicatori ex ante ed ex post per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti dal piano;
- eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano (o alle modalita' di realizzazione e gestione degli interventi);
- eventuale revisione dei target da conseguire.

Il monitoraggio periodico deve produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacita' di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati. Il percorso partecipato sara' presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticita' che ostacolano la regolare attuazione del Piano.

La struttura di un PUMS: un esempio di indice - tipo

Di seguito si riporta una possibile articolazione dell'indice di un PUMS.

Introduzione

0. Processo di formazione e partecipazione del piano

1. Quadro conoscitivo

1.1 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

1.2 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano

1.3 Offerta di reti e servizi di trasporto

1.4 Domanda di mobilita'

1.5 Interazione tra domanda e offerta di trasporto

1.6 Criticita' e impatti

1.7 Punti di forza e di debolezza, opportunita' e minacce

2. Definizione degli obiettivi

2.1 Macro-obiettivi e obiettivi specifici

2.2 Target

2.3 Indicatori di valutazione del raggiungimento degli obiettivi

3. Definizione delle strategie delle azioni

3.1 Strategie

3.2 Azioni

4. Costruzione degli scenari

4.1 Orizzonti temporali di riferimento (breve termine e lungo termine)

4.2 Dinamiche demografiche e insediative agli orizzonti di piano

4.2.1 Previsioni demografiche

4.2.2 Previsioni insediative (da strumenti urbanistici)

4.3 Domanda di mobilità agli orizzonti di piano

4.4 Scenario di riferimento [si intende lo scenario che contiene gli interventi previsti e programmati indipendentemente dal PUMS]

4.5 Scenari alternativi di piano

4.5.1 Scenario 1

4.5.2 Scenario 2

4.5.3 Scenario 3

5. Simulazione e valutazione degli scenari [Simulazione e valutazione mediante indicatori di ogni scenario, con riferimento agli orizzonti temporali di Piano]

5.1 Risultati delle simulazioni per ogni scenario

5.2 Valutazione comparata degli scenari mediante indicatori

5.3 Individuazione dello scenario di piano

5.3.1 Interventi a breve termine e lungo termine

5.3.2 Cronoprogramma degli interventi

5.3.3 Interventi prioritari

5.3.4 Stima dei costi di realizzazione

5.3.5 Copertura finanziaria

6. Monitoraggio e valutazione ex post del piano

6.1 Piano di monitoraggio

6.2 Indicatori di monitoraggio

Allegato 2 (art. 2, comma 1, lettera b))

Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS

1. Premessa

Un Piano urbano della mobilita' sostenibile (PUMS) deve avere come obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilita' alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilita' e

trasporti sostenibili e di alta qualita' anche sotto il profilo ambientale economico e sociale, ed il miglioramento della fruibilita' dello spazio pubblico.

Secondo l'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza (DEF) 2017, il PUMS costituisce uno dei tre strumenti amministrativi indispensabili perche' ci sia accesso, da parte delle Citta' metropolitane, ai finanziamenti statali per la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa (sistema ferroviario metropolitano, rete delle metropolitane, tram); gli altri due strumenti consistono in Progetti di fattibilita' delle singole infrastrutture, redatte ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 2016, e nel rapporto di coerenza dei progetti presentati con gli obiettivi e le strategie di «Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica», allegato al DEF 2016. L'insieme di tutte le liste prioritarie di interventi infrastrutturali prodotte dalle varie aree metropolitane, insieme alla documentazione di piano che attesta il loro impatto positivo, singolo e sinergico, sullo sviluppo della mobilita' sostenibile urbana, costituiranno l'input per la successiva fase di valutazione da parte degli organi centrali, in cui verranno definite le opere prioritarie da finanziare e verra' deciso su quali progetti allocare le risorse statali disponibili con un logica di premialita'. I progetti saranno valutati in funzione degli obiettivi perseguiti e dei seguenti fattori:

2. risultati e qualita' delle analisi svolte;
3. presenza di un cofinanziamento dalle regioni;
4. distribuzione territoriale (nell'ottica di compensazione tra nord e sud).

Le infrastrutture di mobilita' proposte nell'ambito di un PUMS devono contribuire a ridurre gli impatti negativi sulla salute ed essere corredate da progetti urbani per aumentare la qualita' estetica, funzionale e formale dei luoghi attraversati. Promuovere la mobilita' sostenibile, quindi, significa orientare la mobilita' dei residenti e dei city user in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all'interno delle aree urbane e periurbane.

2. Obiettivi

La definizione degli obiettivi del Piano e il monitoraggio del suo stato di attuazione devono basarsi su solide evidenze quantitative. Come gia' detto nell'allegato 1 - punto di una chiara individuazione degli obiettivi consentira' di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano. Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS:

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilita'

A1. Miglioramento del TPL;

A2. Riequilibrio modale della mobilita';

A3. Riduzione della congestione;

A4. Miglioramento dell'accessibilita' di persone e merci;

A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilita' e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);

A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;

B. Sostenibilita' energetica ed ambientale

B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;

B2. Miglioramento della qualita' dell'aria;

B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;

C. Sicurezza della mobilita' stradale

C1. Riduzione dell'incidentalita' stradale;

C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;

C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;

C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

D. Sostenibilita' socio-economica

D1. Miglioramento della inclusione sociale;

D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;

D3. Aumento del tasso di occupazione;

D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici (indicativi) di ogni realta' urbana. Ciascun Ente puo' scegliere, per il proprio PUMS, quello piu' adatto alle proprie caratteristiche, salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti:

a) migliorare l'attrattivita' del trasporto collettivo;

b) migliorare l'attrattivita' del trasporto condiviso;

c) migliorare le performance economiche del TPL;

d) migliorare l'attrattivita' del trasporto ciclopedonale;

e) ridurre la congestione stradale;

f) promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;

g) ridurre la sosta irregolare;

h) efficientare la logistica urbana;

i) migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;

j) garantire l'accessibilita' alle persone con mobilita' ridotta;

k) garantire la mobilita' alle persone a basso reddito;

l) garantire la mobilita' alle persone anziane;

m) migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;

n) migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti;

o) aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini.

3. Strategie

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS risulta necessario definire le strategie e le relative azioni che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari

alternativi di Piano. Una strategia e' costituita da una o piu' azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o piu' obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticita' evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo. In linea generale possono essere individuate piu' strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi perseguiti ed alle varie modalita' di trasporto:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, , che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;

2. Sviluppo della mobilita' collettiva per migliorare la qualita' del servizio ed innalzare la velocita' commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;

3. Sviluppo di sistemi di mobilita' pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilita' urbana e non come quota residuale;

4. Introduzione di sistemi di mobilita' motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;

5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalita' del tessuto economico e sociale dei centri urbani;

7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilita', con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine e' la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilita' sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

4. Azioni

Un'azione costituisce una delle possibili attivita' da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia. Un'azione si sostanzia in uno o piu' interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie sopra definite, e' possibile esercitare una o piu' delle seguenti azioni:

1 Integrazione tra i sistemi di trasporto

a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi

infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilita' e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilita' privata a basso impatto ambientale;

b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;

c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;

d. lo sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti

e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilita' per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilita'.

f. Attivita' condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilita'

g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda

2 Sviluppo della mobilita' collettiva

a. la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocita' commerciale, migliorano l'affidabilita' dei passaggi, la sicurezza e la qualita' del servizio;

b. l'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;

c. la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);

d. aumentare l'accessibilita' al TPL per i passeggeri con ridotta mobilita', aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;

e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;

f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile;

g. l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e universita'; pannelli a messaggio variabile;

h. azioni per il miglioramento della qualita' del servizio del tpl.

3 Sviluppo di sistemi di mobilita' pedonale e ciclistica

a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;

b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;

c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);

d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);

e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;

f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilita' pedonale collettiva;

g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.

h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilita' dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)

4 Introduzione di sistemi di mobilita' motorizzata condivisa

a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilita' condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilita' al sistema del Trasporto pubblico;

b. Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;

c. Promozione della mobilita' condivisa presso aziende ed enti pubblici;

d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;

e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilita' condivisa;

5 Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante in coerenza con il decreto legislativo n. 257/2016

a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilita' condivisa a basso impatto inquinante;

b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;

c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;

d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;

e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;

f. il monitoraggio della composizione e dell'eta' media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;

g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;

6 Razionalizzazione della logistica urbana

a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;

b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc);

c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;

d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.

7 Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilita' e alla mobilita' sostenibile

a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti piu' a rischio della rete stradale;

b. Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e provincie autonome entro il 2020;

c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette , interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;

d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;

e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilita' sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.

5. Indicatori

Nell'ambito della redazione del PUMS, devono essere definite le attivita' di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.

A tale scopo, si rende opportuna la costruzione di diversi set di indicatori, che consentano di valutare sia l'esecuzione dell'azione o dell'intervento (indicatori di realizzazione), sia il perseguimento degli obiettivi propri del PUMS (indicatori di risultato) legati all'efficacia ed all'efficienza del funzionamento dell'intervento. Tali indicatori sono indicati nella tabella allegata[11]. Gli indicatori di risultato sono anche utilizzati nella valutazione comparativa degli scenari alternativi che porta all'individuazione dello scenario di piano.

6. Individuazione dello scenario di piano

Come anticipato nell'allegato 1, punto e, attraverso l'uso degliindicatori di raggiungimento dei macro obiettivi, si perviene alla individuazione dello scenario di Piano. E' necessario infatti adottare metodi e strumenti di supporto alle decisioni che portino a risultati e indicatori di confronto omogenei, per consentire agli organi e agli Enti sovraordinati sia di individuare gli interventi che, a parita' di costo, apportino maggiori benefici alla collettivita', sia il confronto tra piani elaborati da diverse e distanti realta' territoriali. Per valutare ciascun scenario alternativo di Piano si dovra' tener conto delle indicazioni fornite in questo documento sugli obiettivi da considerare e sulle modalita' con cui misurarne il livello di perseguimento (indicatori di risultato) e in particolare dei seguenti ambiti di approfondimento:

la fattibilita' tecnica; l'impatto sul cambio modale verso modalita' piu' sostenibili; la riduzione della congestione; la riduzione dei consumi e delle emissioni (inquinanti locali, effetti climalteranti, rumore); il miglioramento della sicurezza; il miglioramento della qualita' della vita dei cittadini; l'attrattivita' commerciale; la percezione degli utenti; il costo ed impatto finanziario in generale.

Gli scenari alternativi vanno costruiti ipotizzando varie combinazioni di azioni tra quelle menzionate precedentemente in relazione alle varie strategie, e possono differire tra loro anche solo sulla base di una diversa temporizzazione delle stesse azioni. Per ciascuno di essi e' necessario definire un Piano Economico Finanziario che ne supporti la sostenibilita' programmatica in termini di costi di investimento e gestione. A tal fine, per ciascuna azione prevista nello scenario, e' necessario effettuare una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione dell'opera e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento. Inoltre, nella valutazione dei benefici, si dovra' tener conto di un'eventuale realizzazione per lotti funzionali. Ogni scenario alternativo va valutato rispetto a quello di riferimento che include tutti gli interventi in corso di realizzazione o gia' finanziati, che saranno completati entro l'orizzonte temporale considerato nel PUMS e che, indipendentemente dal soggetto attuatore, prevedano ricadute all'interno dell'area di Piano.

[11] La tabella allegata al testo del decreto non è stata riportata per motivi di leggibilità nel presente testo. Si tenga conto che la batteria di indicatori reperibile dal testo in GU sarà oggetto a breve di revisione complessiva, dal tavolo tecnico individuato e previsto dall'art. 4 comma 4 del decreto stesso.

La scelta dello Scenario di Piano, tra tutti gli scenari alternativi proposti, avverra' tramite valutazione comparativa, utilizzando le note tecniche mono o multi criteriali, valutando quindi da un lato la sostenibilita' economica, finanziaria e gestionale degli interventi proposti e dall'altro i benefici generati da tutte le strategie messe in campo dal PUMS.

ALLEGATO 5

Ecolgistics veicoli v.1.0 - DD

COMUNE DI PARMA
Settore Pianificazione e Sviluppo della Mobilità

RICHIESTA DI ACCREDITAMENTO VEICOLI AL PROGETTO ECOLOGISTICS

Protocollo n. _____

Fascicolo n. _____

N.B. La presente richiesta è da presentarsi con ALMENO 7 gg. DI ANTICIPO ⚠

* la compilazione dei campi contrassegnati con l'asterisco è OBBLIGATORIA

1/A ▪ DATI ANAGRAFICI – Compili gli spazi
●

Il/la Sottoscritto/a,
***Cognome**_____

***Nome**_____ ***Nato il** ____/____/_____

1/B ▪ PER I NON RESIDENTI – Prosegua la compilazione se NON risiede a Parma

*Nato a _____ Prov. _____ *Nazione _____

*C.Fiscale __/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__ *Cittadinanza _____

*Residente nel Comune di _____ *Provincia _____

*Nazione _____ Codice Avviamento Postale _____

*Indirizzo _____ * N° _____ /____

1/C ▪ PRESSO – Da compilare qualora il domicilio NON coincida con la residenza
▲

*Comune _____ Provincia _____

*Nazione _____ Codice Avviamento Postale _____

*Indirizzo _____ * N° _____ /____

1/D ▪ DATI ULTERIORI DI CONTATTO – Compili gli spazi per ricevere eventuali informazioni relative alla sua pratica

Telefono _____ Cellulare _____ Fax _____

@ E-mail _____

PEC_____

1/E ▪ IN QUALITA' DI:

❍ Proprietario del veicolo che lavora per conto proprio

❍ Proprietario del veicolo che lavora per conto della seguente Ditta/Impresa/Società: _____ con sede legale nel Comune di _____

*Provincia _____ *Nazione _____ Codice Avviamento Postale _____

*Indirizzo _____ * N° _____ /_____

*Partita I.V.A __/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__ *C.Fiscale __/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__

alla C.C.I.A.A. di _____

2/A ▪ DATI IDENTIFICATIVI DELL'IMPRESA

*Denominazione _____

*Con sede legale nel Comune di _____

*Provincia _____ *Nazione _____ Codice Avviamento Postale _____

*Indirizzo _____ * N° _____ /_____

*Partita I.V.A __/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__ *C.Fiscale __/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__/__

*Iscritta alla C.C.I.A.A. di _____

2/B ▪ SEDE OPERATIVA – Da compilare qualora la sede legale NON coincida con la sede operativa

Con sede operativa nel Comune di _____Nazione _____

Provincia _____ Codice Avviamento Postale _____

Indirizzo _____ N° _____ /_____

2/C ▪ DATI ULTERIORI DI CONTATTO – Compili gli spazi per ricevere eventuali informazioni relative alla sua pratica

Telefono _____ Cellulare _____ Fax _____

@ E-mail _____ PEC _____

C H I E D E

l'accreditamento al servizio di distribuzione e raccolta urbana delle merci in conformità a quanto previsto dal Progetto "Ecologistics" per i seguenti veicoli:

3▪ DATI VEICOLO/I – Compili gli spazi

Tipologia_____* targa _____*

Massa c.p.c. _____t* modello_____ tipo alimentazione _____

Omologazione (euro)_____* eventuale allestimento (frigo, etc.) _____

Codice ATECO (attività prevalente – classificazione Camera di Commercio) _____

IMEI OBU (Codice identificativo Unità di Bordo) _____*

Tipologia_____* targa _____*

Massa c.p.c. _____t* modello_____ tipo alimentazione _____

Omologazione (euro)_____* eventuale allestimento (frigo, etc.) _____

Codice ATECO (attività prevalente – classificazione Camera di Commercio) _____

IMEI OBU (Codice identificativo Unità di Bordo) _____*

Tipologia_____* targa _____*

Massa c.p.c. _____t* modello_____ tipo alimentazione _____

Omologazione (euro)_____* eventuale allestimento (frigo, etc.) _____

Codice ATECO (attività prevalente – classificazione Camera di Commercio) _____

IMEI OBU (Codice identificativo Unità di Bordo) _____*

A tal fine, Consapevole che chi rilascia una dichiarazione falsa, anche in parte, perde i benefici eventualmente conseguiti e subisce sanzioni penali[12]

ai sensi dell'artt. 46 e 47 del D.P.R. 28/12/2000 n.445

D I C H I A R A

4/A ▪ REQUISITI ESSENZIALI

che il/i veicolo/i è/sono in possesso dei requisiti essenziali previsti dal Progetto Ecologistics, ovvero:

- Svolge/svolgono l'attività di carico e scarico merci;
- Trasporta/trasportano merci appartenenti alle seguenti filiere: tradizionali freschi, tradizionali secchi, collettame, capi appesi, Ho.Re.Ca. (Hotel, Restaurant, Caffè) dirette al centro della città;
- Sono ecocompatibili (GPL, metano, bifuel o elettrico) e/ conformi alle norme Euro 3, Euro 4;
- Hanno massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate;
- Garantiscono una percentuale di riempimento in partenza (verificabile da bolla di accompagnamento) pari almeno al 70% della capacità di carico in volume/peso del veicolo;

[12] Così come previsto dagli artt. 75 e 76 del Decreto del Presidente della Repubblica del 28/12/2000, n. 445, "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa".

- Hanno un sistema di localizzazione che consenta la tracciabilità del veicolo.[13]

4/B ▪ LUOGO DI PARTENZA – Compili gli spazi

che il luogo di partenza dei veicoli è rappresentato da uno o più luoghi tra quelli di seguito indicati: unità produttiva, magazzino/deposito, piattaforma logistica/interporto, punto di vendita, laboratorio, altro, ovvero *(indicare tipologia e indirizzo)*

tipologia: _____

Via, n. civico, città e CAP_____

4/C ▪ UNITA' DI BORDO (OBU) E GESTORE- barrare una sola casella e compilare i dati dove richiesto

❍ **di avere installato sul/i proprio/i veicolo/i una OBU (Unità di Bordo) in grado di trasmettere i dati di posizione alla piattaforma del Comune di Parma e di essere disponibile ad accettare come Ente Gestore della tracciabilità[1] il Comune di Parma stesso, esclusivamente per gli usi del progetto (statistici, informativi, di monitoraggio);**

❍ **che il proprio sistema di tracciabilità è gestito da:**

nome gestore:_____

Indirizzo e numero di telefono_____

e-mail_____

e che il suddetto gestore è disponibile a riversare i dati di tracciabilità[2] della propria piattaforma esterna sulla piattaforma del Comune di Parma, esclusivamente per gli usi del progetto (statistici, informativi, di monitoraggio).

D I C H I A R A I N O L T R E

5 ▪ DICHIARAZIONI AGGIUNTIVE – Legga attentamente…

- di essere informato che il presente accreditamento comporta il rilascio di un permesso ECOLOGISTICS per ogni veicolo oggetto di richiesta che abbia dimostrato di possedere i requisiti necessari.
- che il permesso ECOLOGISTICS consente il transito nelle ZTL (varchi) nelle fasce orarie attive (tutti i giorni dalle 7,30 alle 20,30).
- che il permesso ECOLOGISTICS consente il transito all'interno dei viali di circonvallazione (centro storico) dalle ore 6:00 alle ore 22:00 per effettuare operazioni di carico e scarico, e consente l'accesso in Isola Ambientale nelle fasce orarie dalle ore 07:00 alle ore 10:30 e dalle ore 15:00 alle ore 15:30.
- che la circolazione dovrà avvenire nel rispetto di quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada (d.lgs.vo n. 285/92 e successive modificazioni ed integrazioni) e di tutte le altre specifiche regolamentazioni della circolazione vigenti sugli itinerari stabiliti.
- che la circolazione dovrà avvenire nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente sugli orari di carico e scarico.
- che il mancato rispetto delle prescrizioni del presente nulla osta saranno sanzionati come violazione alle ordinanze vigenti sulla materia.

1 *le specifiche di trasmissione dati tra le OBU e la centrale del Comune di Parma sono definite nel documento "Specifiche tecniche e Protocollo di Comunicazione per la connessione di O.B.U. (unità di bordo)" visionabile sul sito www.comune.parma.it o presso lo sportello di Infomobility al piano -1 del DUC.*

2 le specifiche di trasmissione dati tra la piattaforma esterna e quella del Comune di Parma sono definite nel documento "Specifiche tecniche e Protocollo di Comunicazione per piattaforme esterne alla centrale del Comune di Parma" visionabile sul sito www.comune.parma.it o presso lo sportello di Infomobility al piano -1 del DUC.

D I C H I A R A I N O L T R E D I E S S E R E A C O N O S C E N Z A

6 ▪ DICHIARAZIONI DI PRESA CONOSCENZA– Legga attentamente…

- che, qualora emerga la non veridicità del contenuto della dichiarazione, decade dal diritto ai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base della dichiarazione non veritiera, ai sensi dell.art. 75 del D.P.R. già citato, ed incorre nelle sanzioni penali previste dall'art. 76 (pene a carattere detentivo anche fino a 5 anni e multe).

- che di tutte le norme e condizioni relative alla presente domanda e si impegna a produrre la documentazione che il Comune riterrà necessario acquisire, nonché a fornire ogni notizia utile nei termini e modalità richiesti.
- che il Comune, in sede di istruttoria, potrà esperire accertamenti tecnici ed ispezioni e ordinare esibizioni documentali.
- di accettare che la domanda potrà essere ricevuta solo se completa di tutti gli elementi richiesti.

7 ▪ ALLEGATI DA PRESENTARE UNITAMENTE ALLA DOMANDA - Spuntare le caselle relative agli allegati presentati

●

A TAL FINE ALLEGA	
ALLEGATI OBBLIGATORI AI FINI DELLA RICEVIBILITÀ	
❑ Copia libretto veicolo/i ❑ Certificato di proprietà del/i veicolo/i	⚠
ALLEGATI OBBLIGATORI AI FINI DELLA RICEVIBILITÀ SOTTO CONDIZIONE ▲	
❑ Copia fotostatica del documento d'identità del firmatario [*da presentare qualora la firma dell'intestatario non venga apposta alla presenza dell'addetto incaricato a ricevere la pratica*] ❑ Copia del permesso di soggiorno [*per i cittadini extra UE*] ❑ Attestazione da parte del gestore del sistema di tracciabilità di essere in grado di fornire al Comune di Parma i dati relativi ai transiti dei veicoli in centro storico comprensivi di: date ingressi in centro storico, totale ingressi/giorno, tempo di permanenza, km percorsi. [*Qualora l'Ente gestore della Tracciabilità non sia il Comune di Parma – vedere riquadro 4/C*]	

8 ▪ PRIVACY – Legga attentamente la nota informativa per la privacy ai sensi del Decreto Legislativo 196/2003

📖 Ai sensi dell'articolo 13 del D.Lgs. n. 196/2003 ("Codice in materia di protezione dei dati personali"), si informa che:

a) i dati personali comunicati saranno trattati al solo scopo di procedere all'istruttoria della pratica, con strumenti informatici e cartacei idonei a garantirne la riservatezza e la sicurezza. I dati verranno altresì conservati nelle rispettive banche dati;
b) il conferimento dei dati (ad esclusione dei dati di contatto ulteriori) è obbligatorio per il corretto svolgimento dell'istruttoria e degli altri adempimenti, mentre il conferimento dei dati ulteriori di contatto (e-mail, cellulare, telefono, fax, posta elettronica certificata) è facoltativo, ma garantisce una migliore comunicazione delle informazioni inerenti la pratica;
c) in relazione al procedimento ed alle attività correlate, il Comune può comunicare i dati acquisiti ad altri Enti competenti (ad eccezione dei dati sensibili e giudiziari e dei dati ulteriori di contatto). Potranno venirne a conoscenza i responsabili e gli incaricati, anche esterni, del trattamento, i quali li tratteranno nel rispetto di

quanto indicato nella presente informativa;

d) l'interessato può esercitare i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Lgs. n. 196/2003. In particolare, mediante richiesta al titolare o ai responsabili del trattamento, può:
   - ottenere la conferma dell'esistenza o meno dei dati e la loro messa a disposizione in forma intellegibile;
   - avere conoscenza dell'origine dei dati, delle finalità e delle modalità del trattamento, nonché della logica applicata per il trattamento effettuato con gli strumenti informatici;
   - ottenere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, nonché l'aggiornamento, la rettificazione o l'integrazione dei dati;
   - opporsi, per motivi legittimi, al trattamento.

e) Il Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Parma, con sede legale in Parma, Via Repubblica n.1. I responsabili del trattamento dei dati sono, ciascuno per le rispettive competenze: il responsabile dello sportello e relazione con il cittadino e il responsabile della comunicazione esterna del Comune di Parma; i dirigenti del Comune di Parma, preposti alla o alle Strutture coinvolte nel procedimento e le società partecipate dal Comune di Parma, coinvolte nel procedimento o nella manutenzione dei servizi informatici del Comune stesso.

E' possibile trovare l'indicazione dei responsabili del trattamento nel sito www.comune.parma.it., alle apposite sezioni.

IMPORTANTE: Qualora la firma non sia apposta in presenza dell'Addetto alla ricezione è obbligatorio allegare copia di documento d'identità in corso di validità.

9 ▪ FIRMA - Apponga la sua firma quale sottoscrivente del presente modello

Data di compilazione ___/___/_____

Luogo _____ _____

(Firma per esteso del sottoscrittore)

10 ▪ COMPILAZIONE A CURA DELL'ADDETTO ALLA RICEZIONE – solo nei casi di consegna del modello cartaceo

Timbro

Attesto che, ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000, la presente è sottoscritta dall'interessato in presenza del pubblico ufficiale ovvero sottoscritta e presentata unitamente a copia non autenticata di un documento di identità in corso di validità.

_____

(Firma e timbro Addetto ricezione)

12 ▪ MODALITA' DI PRESENTAZIONE – Come e dove consegnare questo modello

IL PRESENTE MODELLO PUO' ESSERE:

▪	Inviato a mezzo posta[14] all'indirizzo: Comune di Parma – L.go Torello de Strada, 11/a – 43121 Parma
▸	Presentato presso gli Sportelli Polifunzionali del DUC (Piano -1) – L.go Torello de Strada, 11/a – Parma

13 ▪ DELEGA – Da compilare qualora il sottoscrivente desideri delegare altra persona alla consegna del modello

Il/la sottoscritto/a _____, sottoscrivente del presente modulo, **DELEGA** il/la Sig./ra _____ , nato/a a _____ il ____/___/_____ alla consegna dello stesso, **il quale dovrà portare con sé, oltre la delega, copia di un documento di riconoscimento**.

Data di compilazione ___/___/_____

Luogo _____ _____

(Firma per esteso del delegante)

[14] Per avere certezza dell'avvenuta consegna è consigliata la spedizione tramite posta raccomandata con ricevuta di ritorno; per la data di spedizione fa fede il timbro postale.

ALLEGATO 6

PROG N. 74/2016
Approvato il 22/03/2016
Esecutivo dal 22/03/2016
PG. N. 91219/2016

Comune di Bologna
Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

OGGETTO: ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEL QUARTIERE NAVILE. APPROVAZIONE DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI.

LA GIUNTA

Premesso che:

in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada", il Comune di Bologna si è dotato del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
a partire dall'adozione del primo Piano Generale del Traffico Urbano nel 1996, è stato dato avvio al Piano Sosta come strumento di regolazione della domanda di mobilità e sosta nel Centro Storico e nelle aree della prima periferia;
i Piani Generali del Traffico Urbano successivi hanno confermato la scelta di adottare il Piano Sosta come misura di controllo della domanda di sosta, mettendo a sistema unitariamente il Piano Sosta ed il Piano Parcheggi, definendone le linee di indirizzo, nonché la tipologia dell'offerta e delle tariffe, ripartite attualmente in Cerchia del Mille, Centro Storico, Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia.
Tenuto conto
che l'ultimo PGTU (PGTU 2006), approvato con Delibera di Consiglio P.G. n. 109827/2007, prevede l'espansione della Corona Semicentrale del Piano Sosta, come illustra la tavola 17 degli Allegati al PGTU medesimo, già parzialmente attuata con l'istituzione delle zone periferiche, di cui alla Delibera di Consiglio P.G. 191476/2014 di indirizzi e successiva Delibera Giunta P.G. 276800/2015 con cui sono stati approvati i Piani Particolareggiati, relativamente ai Quartieri Navile, Santo Stefano, San Vitale;
che il PGTU 2006 prevede, infatti, (in particolare Cap. 5.6) un generale allargamento delle zone a tariffazione ed una trasformazione delle zone di frangia in zone con sosta a pagamento, ponendo tali azioni nell'ottica di un progressivo maggiore utilizzo dei parcheggi fuori strada, liberando quindi spazio su strada pubblica per altre finalità (percorsi ciclabili, corsie riservate ai mezzi pubblici etc...) oltre che per la sosta dei residenti;
delle problematiche legate alla scarsa possibilità di sosta da parte dei residenti generate dall'elevato utilizzo di dette strade come parcheggi scambiatori da parte dei non residenti che sostano per tutta la giornata, in quanto sono le aree di sosta libere e gratuite più vicine ai poli di attrazione della città per chi proviene da fuori Comune.
che l'estensione progressiva della sosta regolamentata sul territorio cittadino si colloca come un'azione strategica per la mobilità sostenibile, tesa al miglioramento e alla razionalizzazione della gestione dell'offerta di sosta regolare esistente, al fine di ridurre e disincentivare la mobilità privata in progressione verso le aree più centrali della città a favore di forme di trasporto maggiormente ecocompatibili, quali il trasporto pubblico in primis;
Vista la Delibera di Consiglio PG n° 71843/2016, avente per oggetto *"INDIRIZZI PER L'ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEL QUARTIERE NAVILE. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO TARIFFARIO DEL PIANO SOSTA E PARCHEGGI E DELLE RELATIVE DISPOSIZIONI."*, con la quale sono stati definiti un perimetro di larga massima su cui estendere ulteriormente la regolamentazione della sosta su strada in Via

Fantin, nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, al fine di soddisfare le seguenti esigenze:
- tutela della sosta residenziale ed al contempo scoraggiamento della sosta pendolare su strada al fine di orientare quest'ultima alla sosta in struttura;
- incentivazione all'uso dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario disponibili, anche in un'ottica di diversione modale dal mezzo privato a quello pubblico.
Rilevato che la tariffa da applicarsi è quella approvata con la citata deliberazione consiliare P.G. 71843/2016 per la Corona Semiperiferica e Periferia;
Dato atto che:
è stata effettuata la consultazione formale del Quartiere Navile, interessato dal provvedimento, ai sensi degli artt. 10 e 11 del Regolamento Comunale sul Decentramento, acquisendo agli atti la relativa Delibera di Consiglio di Quartiere P.G. 76624/2016 nella fase di perimetrazione di massima, in occasione della citata Delibera di Consiglio P.G. 71843/2016 (che è stata modificata a seguito di detto parere);
come disposto nella medesima delibera, i piani particolareggiati oggetto di approvazione con il presente provvedimento sono stati preventivamente trasmessi al Presidente del Quartiere Navile il quale si è espresso favorevolmente, come da comunicazione conservata in atti;

Ritenuto, quindi, opportuno approvare i piani particolareggiati relativi all'estensione del Piano Sosta così come indicato nelle planimetrie allegate;

Dato atto che:
la presente proposta di espansione è stata condivisa con SRM srl e Tper Spa e che i relativi flussi finanziari sono regolati dal contratto di servizio, in particolare dall'art.16 comma 5;
le somme da riconoscere all'affidatario ai sensi del citato articolo per la gestione dei nuovi stalli di cui alla presente espansione nell'ambito dell'affidamento in essere, sono state definite da SRM Srl e Tper Spa in 16.656,05 euro/anno oltre a 115.500,00 euro/anno per il potenziamento del servizio di rilascio permessi conseguentemente all'attivazione delle espansioni, oltre ad una somma una tantum stimata in euro 4.508,80 che sarà definita nel dettaglio in sede di attuazione, relativa alle operazioni - connesse alla realizzazione della segnaletica ed all'aggiornamento del sotware di gestione di rilascio permessi - necessarie per l'attuazione del presente provvedimento; tali somme saranno considerate nel calcolo del canone mensile spettante al Comune ai sensi dell'art.4 del contratto successivamente alla data di implementazione dell'ampliamento; la soglia di cui all'art.3 comma 1 del contratto, già innalzata dal 2016 a 11,9 milioni di euro su base annua a seguito di quanto disposto dalla Delibera di Giunta P.G. 276800/2015, sarà ulteriormente innalzata per effetto del presente provvedimento di euro 89.593,70 andandosi ad attestare sul livello di 11.989.593,70 euro su base annua;
come indicato nella Delibera di Consiglio P.G. 71843/2016, il contenuto del presente atto potrebbe comportare, pertanto, riflessi sulla situazione economico-finanziaria dell'ente che, anche per motivazioni legate alla fase di progettazione ed attuazione da avviarsi, non è attualmente possibile valutare nel bilancio di previsione dell'ente; a tale fine, saranno apportate, se e per quanto necessario, le opportune rimodulazioni finanziarie sulle previsioni di entrata relative al citato canone di spettanza del Comune a seguito delle fasi di implementazione operativa.
Ritenuto, infine, di accogliere la proposta contenuta nell'Ordine del Giorno 7/2016, P.G. 83511/2016 del Consiglio di Quartiere Santo Stefano, volta a ricomprendere nella Zona "M" i civici dispari di Via Mazzini e Via Emilia Levante attualmente inseriti nella Zona "L" a seguito dell'espansione attuata con Delibera di Giunta P.G. 276800/2015.
Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie.

Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Cura e Qualità del Territorio.
A voti unanimi e palesi

DELIBERA

1) DI APPROVARE i piani particolareggiati inerenti l'estensione del Piano Sosta nel Quartiere Navile ed, in particolare, in Via Fantin, nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, così come individuate nelle planimetrie allegate;

2) DI DARE ATTO che alle zone in questione si applicano le tariffe previste dalla deliberazione consiliare P.G. 71843/2016 per la Corona Semiperiferica e Periferia;

3) DI PROCEDERE al rilascio ai residenti della via Fantin di titoli di sosta gratuiti, validi esclusivamente per la predetta via, zona di nuova istituzione "N";
4) DI PROCEDERE al rilascio ai residenti nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, di titoli di sosta gratuita validi per la zona "I";
5) DI RISERVARE nelle vie suindicate aree destinate al parcheggio senza tariffazione, eventualmente anche con la regolamentazione di stalli a disco orario;
6) DI RINUNCIARE, conseguentemente, per quanto riguarda la presente espansione, alla deroga prevista dall'art. 7 comma 8 del D.Lgs. n° 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. relativamente al venir meno dell'obbligo di riservare su parte dell'area soggetta a tariffazione, o su altra area nelle immediate vicinanze, adeguata area destinata a parcheggio senza tariffazione;
7) DI DARE ATTO, infine, che la specifica regolamentazione della circolazione e della sosta avverrà attraverso emanazione di apposite ordinanze ai sensi dell'art. 7 del Codice della Strada che potranno apportare modifiche non sostanziali a quanto indicato nelle tavole allegate, senza che questo comporti varianti al presente provvedimento;

8) DI ACCOGLIERE la proposta contenuta nell'Ordine del Giorno 7/2016, P.G. 83511/2016 del Consiglio di Quartiere Santo Stefano, volta a ricomprendere nella Zona "M" i civici dispari di Via Mazzini e Via Emilia Levante attualmente inseriti nella Zona "L" a seguito dell'espansione attuata con Delibera di Giunta P.G. 276800/2015;
Infine, con votazione separata, all'unanimità

DELIBERA

DI DICHIARARE il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267, subordinandone l'attuazione all'intervenuta esecutività della deliberazione consiliare P.G. 71843/2016 che approva gli indirizzi per la presente estensione del piano sosta.

Allegare estratti cartografici zone oggetto della regolazione

OGGETTO:

INDIRIZZI PER L'ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEL QUARTIERE NAVILE. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO TARIFFARIO DEL PIANO SOSTA E PARCHEGGI E DELLE RELATIVE DISPOSIZIONI.

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

PREMESSO CHE

in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada", il Comune di Bologna si è dotato di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);

a partire dall'adozione del primo Piano Generale del Traffico Urbano nel 1996, è stato dato avvio al Piano Sosta come strumento di regolazione della domanda di mobilità e sosta nel Centro Storico e nelle aree della prima periferia;

i Piani Generali del Traffico Urbano successivi hanno confermato la scelta di adottare il Piano Sosta come misura di controllo della domanda di sosta, mettendo a sistema unitariamente il Piano Sosta ed il Piano Parcheggi, definendone le linee di indirizzo, nonché la tipologia dell'offerta e delle tariffe, ripartite attualmente in Cerchia del Mille, Centro Storico, Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia;

VISTA la Delibera di Consiglio Odg 348 del 17 dicembre 2012, P.G. 274931/2012, contenente le vigenti tariffe puntuali da applicarsi nei parcheggi (Allegato 2);

VISTA le Delibera di Consiglio PG 191476/2014 avente per oggetto gli INDIRIZZI PER L'AGGIORNAMENTO DELLA GESTIONE DI ALCUNI PARCHEGGI PUBBLICI E PER L'ESTENSIONE DEL PIANO SOSTA NEI QUARTIERI SAN VITALE, SANTO STEFANO, NAVILE;

VISTA la Delibera di Consiglio PG 367149/2014 avente per oggetto l'AGGIORNAMENTO E RIMODULAZIONE DELLE TARIFFE ATTINENTI LA MOBILITA' SOSTENIBILE E ISTITUZIONE DI DIRITTI DI ISTRUTTORIA, contenente l'Allegato 1 relativo alle tariffe su strada, disposizioni, riduzioni, esenzioni, nonché i minimi e massimi da applicarsi nei parcheggi;

CONSIDERATO CHE

l'ultimo PGTU (PGTU 2006), approvato con Delibera di Consiglio P.G. n. 109827/2007, prevede l'espansione della Corona Semicentrale del Piano Sosta, come illustra la tavola 17 degli Allegati al PGTU medesimo, già parzialmente attuata con l'istituzione delle zone periferiche, di cui alla Delibera di Giunta P.G. 276800/2015;

nelle controdeduzioni del Quartiere Navile, alla voce n° 38, pag. 21, avente per oggetto l'espansione del Piano sosta, il Quartiere Navile proponeva di prevedere la realizzazione di ambiti a sosta regolamentata anche nelle zone Lame (via Beverara e adiacenze) e Croce Coperta; l'Amministrazione rispose non escludendo questa possibilità, ma rinviandola a valutazioni successive, in ordine alle capacità realizzative dell'Amministrazione;

RILEVATO CHE

la zona di via Fantin e dintorni soffre da tempo della non più sostenibile pressione di sosta pendolare, destinata, peraltro, ad aggravarsi con la novità dell'espansione a zona Corticella, come evidenziato anche da richieste arrivate nel tempo, successive all'approvazione del PGTU 2006, da Quartiere, cittadini e amministrazioni condominiali.

VISTO, in particolare, il parere del Consiglio di Quartiere Navile dell'11/09/2014, PG 246604/2014 (reso nell'ambito degli indirizzi consiliari di cui alla sopra citata Delibera P.G. 191476/2014), in cui si richiama il tema delle aree rimaste escluse dall'allargamento del Piano Sosta;

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE

il miglioramento dell'efficienza complessiva del trasporto pubblico figura tra le principali azioni illustrate nel PGTU 2006 e che, pertanto, insieme alla regolamentazione dell'uso del mezzo privato, la diversione modale a favore dell'utilizzo del trasporto pubblico è tra gli obiettivi principali contenuti nel Piano;

è obiettivo dell'Amministrazione Comunale valorizzare l'utilizzo dei parcheggi di interscambio modale, come il parcheggio Tanari, che presenta ancora ampi margini di riempimento.

VALUTATO OPPORTUNO

procedere all'adozione del Piano sosta (strisce blu) anche su via Fantin con l'applicazione della tariffa prevista per la Corona Semiperiferica e Periferia;

trattare via Fantin come una nuova zona (zona "N") e non come un ampliamento di quelle esistenti, data la peculiarità dell'area e, conseguentemente, rilasciare ai soli residenti di via Fantin l'apposito titolo di sosta gratuito valido esclusivamente per la predetta via.
CONSIDERATO, INOLTRE, CHE
l'ultimo PGTU (PGTU 2006), approvato con Delibera di Consiglio P.G. n. 109827/2007, nonché la citata delibera di Consiglio P.G. 191476/2014 prevedono l'espansione della Corona Semicentrale del Piano Sosta, come illustrato dalla tavola 17 degli Allegati al PGTU medesimo, secondo un perimetro di larga massima che, per il quartiere Navile, comprende anche l'area tra Via dell'Arcoveggio, l'asse autostradale tangenziale (Croce Coperta/Corticella) e Via Stendhal/Shakespeare;
con Delibera di Giunta P.G. 276800/2015 è già stata attuata una prima fase di espansione nel quartiere Navile;
a seguito di tale implementazione, il quartiere Navile ha richiesto la regolamentazione della sosta anche nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, così come individuate nel perimetro di larga massima allegato al presente provvedimento (Allegato 3), al fine di tutelare la sosta residenziale delle strade immediatamente limitrofe alla zona già regolamentata;
si ritiene, quindi, opportuno procedere all'adozione del Piano sosta (strisce blu) nella zona suindicata con l'applicazione della tariffa prevista per la Corona Semiperiferica e Periferia, rilasciando ai residenti l'apposito titolo di sosta gratuito valido per la Zona "I";
il quartiere ha sollecitato la distribuzione delle vetrofanie di Zona "I" anche nel cosiddetto "villaggio rurale", il cui perimetro di larga massima è individuato nell'Allegato 3, al fine di garantire a tali residenti la fruibilità ed i servizi commerciali e non del quartiere Navile in un'ottica di unitarietà, tenuto anche conto della collocazione e conformazione specifica del medesimo;

Vista la Delibera del Consiglio di Quartiere Navile (OdG 9/2016, P.G. 76624/2016 in atti) che ha espresso parere favorevole, formulando ulteriori richieste:
si è valutato di accogliere le richieste del Quartiere Navile, rispetto all'inserimento in Zona "I" del tratto di viale Shakespeare civici dal 22 al 42 e rispetto all'inserimento in Zona "A" di via Gobetti;
per quanto attiene le richieste di valutare il possibile inserimento in Zona "I" delle vie Tuscolano, Silone, Peglion e Lapidari, in questa fase si ritiene opportuno non procedere in tal senso in quanto tali aree risultano troppo periferiche rispetto alla zona a pagamento "I" fermo restando che, in ogni caso, a seguito dell'implementazione della presente espansione del piano sosta, l'Amministrazione si impegna a monitorare la situazione della sosta nelle aree esterne segnalate al fine di verificare e valutare eventuali situazioni di disequilibrio del sistema;
DATO ATTO CHE
con i seguenti provvedimenti: atto del Commissario straordinario P.G. 294925/2010, deliberazione Consiliare P.G. 272229/2011, deliberazione Consiliare P.G. 228702/2012, sono stati approvati gli indirizzi in ordine all'affidamento dei servizi afferenti al Piano Sosta e dei servizi ad esso complementari, attribuendo all'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl (Società Reti Mobilità) le funzioni di stazione appaltante in quanto società strumentale del Comune di Bologna che agisce anche quale Agenzia locale per la mobilità ed il trasporto pubblico locale - ai sensi della Legge Regionale E.R. n. 30/1998;
con delibera di Giunta P.G. 81983/2012 è stata approvata la relativa convenzione con S.R.M. - stipulata in data 11 maggio 2012 con Rep. 210464 - per l'effettuazione della gara; i servizi unitariamente posti in gara, in ragione della loro complementarietà, sono stati i seguenti:
1. Gestione della sosta regolamentata su strada e del relativo incasso; acquisto, installazione e manutenzione della relativa segnaletica stradale, dei dispositivi tecnologici e delle apparecchiature di pagamento a servizio della sosta regolamentata stessa e relativo accertamento svolto dagli ausiliari del traffico ai sensi della Legge 127/97;
2. Gestione della sosta a pagamento in strutture adibite all'uso di parcheggio;
3. Gestione completa del servizio di rilascio dei contrassegni per l'accesso e la sosta nella ZTL e nelle aree regolamentate dal Piano sosta;
4. Gestione del servizio di car sharing;
5. Gestione di servizi di mobilità ciclabile (servizio di noleggio biciclette denominato "C'Entro in Bici" ed eventuali altre operazioni di promozione);
espletata la procedura, S.R.M. ha aggiudicato definitivamente la gara alla ditta TPER Spa, con decisione 01/2014 del 24 gennaio 2014;
con atto dirigenziale P.G. 77225/2014 è stato approvato lo schema di contratto di servizio, regolarmente stipulato tra SRM, Tper, e Comune di Bologna, in data 8 aprile 2014;

in data 5 maggio 2014 è stato sottoscritto il contratto di cessione del ramo d'azienda di ATC Spa a Tper Spa che è pertanto subentrata, da tale data, nella gestione dei servizi più sopra elencati, per tre anni, pertanto fino al 4 maggio 2017;
RITENUTO, quindi, di dare mandato ad S.R.M., nell'ambito dell'art. 16 del contratto di servizio menzionato, di procedere a far progettare a Tper l'espansione sopra menzionata, dando atto che l'approvazione dei piani particolareggiati avverrà con successiva delibera della Giunta, previa consultazione del Presidente del Quartiere Navile;
RITENUTO OPPORTUNO procedere, inoltre, con l'occasione, ad alcune integrazioni e modifiche all'Allegato 1 (Delibera di Consiglio P.G. 367149/2014) e Allegato 2 (Delibera di Consiglio P.G. 274931/2012 ed, in particolare:
- definire un limite in relazione alla esenzione dal pagamento per i veicoli elettrici ed ibridi con motore elettrico all'interno dei parcheggi, anche in relazione alla specifica capienza e funzionalità dei diversi parcheggi;
- inserire i cosiddetti parcheggi "Mondiali" (Antistadio, Piazza della Pace, Ghisello, Giuriolo) ed il parcheggio S.Viola Ferriera all'interno della classificazione "parcheggi di interscambio", in relazione alle loro caratteristiche funzionali e tenuto anche conto della procedura di gara per il nuovo affidamento attualmente in corso da parte dell'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl, armonizzando con l'occasione il sistema tariffario della categoria;
- stabilire una tariffa notturna per il parcheggio Staveco al fine di agevolare gli utenti fruitori nelle ore di minore affluenza;
- prevedere abbonamenti presso il parcheggio Bitone (ex Euracquarium) al fine di fidelizzare l'utenza;
- inserire negli Allegati il quadro tariffario relativo al parcheggio Sferisterio (Piazzale Baldi) per il quale è stato dato mandato ad S.R.M. Srl. di procedere mediante procedura ad evidenza pubblica al fine di individuare il nuovo soggetto affidatario, secondo gli indirizzi di cui alla Delibera P.G. 113626/2005 e vista la scadenza dell'attuale convenzione il 14 aprile 2016;
DATO ATTO CHE:
per l'implementazione della presente deliberazione ci si avvarrà dell'istituto dello *ius variandi* previsto dal contratto di servizio sopra citato, in particolare agli artt.16 e 17; l'esercizio di tale diritto potrà comportare scostamenti nell'entità dei proventi del Piano Sosta/parcheggi e del relativo canone che il Comune percepisce mensilmente da Tper ai sensi dell'art. 4 del medesimo contratto;
il contenuto del presente atto potrebbe comportare, pertanto, riflessi sulla situazione economico-finanziaria dell'ente che, anche per le motivazioni più sopra indicate legate alla fase di progettazione da avviarsi, non è attualmente possibile valutare nel bilancio di previsione dell'ente; a tale fine, saranno apportate, se e per quanto necessario, le opportune rimodulazioni finanziarie sulle previsioni di entrata relative al citato canone di spettanza del Comune a seguito dell'approvazione dei piani particolareggiati da parte della Giunta Comunale;
Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture e del parere favorevole in ordine alla regolarità contabile espresso dal Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie.
Su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, congiuntamente al Dipartimento Cura e Qualità del Territorio;
Sentite le Commissioni Consiliari competenti;

DELIBERA
1) DI APPROVARE il quadro tariffario relativo alla sosta nelle aree soggette a tariffazione e nei parcheggi come risultante dall'Allegato 1 al presente provvedimento che contiene, altresì, il quadro delle relative disposizioni generali, esenzioni e riduzioni;
2) DI APPROVARE l'Allegato 2 al presente provvedimento, contenente le tariffe puntuali da applicarsi all'interno dei parcheggi, dando atto che successivi provvedimenti della Giunta potranno procedere alle eventuali necessarie variazioni nell'ambito dei minimi e massimi contenuti nell'Allegato 1 di cui al punto 1) che precede;
3) DI APPROVARE gli indirizzi contenuti nelle premesse, relativi all'adozione del Piano Sosta in Via Fantin, nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, così come individuate nei perimetri di larga massima allegati al presente provvedimento (Allegati 3 e 4);
4) DI PROCEDERE, in relazione al punto precedente, all'applicazione della tariffa prevista per la Corona Semiperiferica e Periferia;

5) DI PROCEDERE al rilascio ai residenti della via Fantin di titoli di sosta gratuiti, validi esclusivamente per la predetta via, zona di nuova istituzione "N";
6) DI PROCEDERE al rilascio ai residenti nella zona di Via Corticella vecchia e di Via Croce Coperta/Tuscolano bassa, nonché nella Via Arcoveggio alta, di titoli di sosta gratuita validi per la zona "I";
7) DI RISERVARE nelle vie suindicate aree destinate al parcheggio senza tariffazione, eventualmente anche con la regolamentazione di stalli a disco orario;
8) DI RINUNCIARE, conseguentemente, per quanto riguarda la presente espansione, alla deroga prevista dall'art. 7 comma 8 del D.Lgs. n° 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. relativamente al venir meno dell'obbligo di riservare su parte dell'area soggetta a tariffazione, o su altra area nelle immediate vicinanze, adeguata area destinata a parcheggio senza tariffazione;
9) DI DARE ATTO CHE, a seguito dell'approvazione con atto della Giunta dei piani particolareggiati, la specifica regolamentazione della sosta avverrà attraverso emanazione di apposite ordinanze ai sensi dell'art. 7 del Codice della Strada;
10) DI PROCEDERE al rilascio ai residenti del cosiddetto "villaggio rurale", così come individuato nel perimetro di larga massima allegato al presente provvedimento (Allegato 3), di titoli di sosta gratuita validi per la zona "I";
11) DI PROCEDERE inoltre, in accoglimento delle osservazioni del Quartiere Navile, al rilascio ai residenti di viale Shakespeare (civici dal 22 al 42) dei titoli di sosta validi per la zona "I" ed ai residenti di via Gobetti dei titoli di sosta validi per la zona "A";
12) DI DARE ATTO CHE il Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, con l'apporto dell'Agenzia della Mobilità S.R.M. Srl per le parti di competenza, modulerà con propri atti, l'implementazione - anche contrattuale - delle misure di cui sopra, tenuto conto dei relativi aspetti operativi e gestionali.
13) DI DARE MANDATO al Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture di trasmettere il presente provvedimento ad S.R.M. Srl ed a Tper Spa per il seguito di rispettiva competenza.
Allegare: tariffari sosta, e tabellari/documenti correlati

DISPOSIZIONI GENERALI, ESENZIONI E RIDUZIONI

1 - DISPOSIZIONI GENERALI

a) Nell'area definita "Cerchia del Mille" e nelle altre aree particolarmente sensibili, e nel resto del Centro Storico, il pagamento della tariffa è in vigore nei soli giorni feriali, sabato compreso, dalle ore 8 alle ore 20.

b) Nelle zone appartenenti alla Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia il pagamento della tariffa è in vigore nei soli giorni feriali, sabato compreso, dalle ore 8 alle ore 18.

c) Tutti gli abbonamenti hanno validità per il periodo cui si riferiscono e decorrono comunque dal primo giorno di utilizzo/convalida.

d) La tariffa oraria può essere corrisposta mediante: l'utilizzo di titoli prepagati di validità oraria (vouchers), titoli emessi dal parcometro con l'uso di monete e card prepagate o con una combinazione delle due modalità, autoparchimetro; è fatta salva la possibilità di introdurre nuovi strumenti di pagamento resi possibili dallo sviluppo delle tecnologie e da nuove normative in ambito di mobile e di remote payment.

e) Nelle aree a rapida rotazione ("RR") non valgono gli abbonamenti né le agevolazioni per i residenti.

f) Come previsto dal PGTU 2006, nelle aree a rapida rotazione ("RR") l'orario di inizio del pagamento della sosta è posticipato alle ore 9.

g) Tutti i contrassegni di sosta rilasciati e i titoli di sosta (abbonamenti, vouchers, ricevute rilasciate dai parcometri) devono essere applicati all'interno dell'autoveicolo, nella parte anteriore di esso, in corrispondenza del parabrezza ed essere in posizione ben visibile.

h) Il pagamento della sosta è frazionabile solo se attuato a mezzo parcometro e autoparchimetro con i minimi indicati nelle tabelle secondo le rispettive zone.

i) A favore dei residenti autorizzati alla sosta gratuita dalla presente, non può essere rilasciato più di un contrassegno di sosta per ciascun veicolo; pertanto in caso di veicoli di proprietà plurima, qualora più comproprietari abbiano ugualmente diritto alla esenzione dal pagamento in Settori/Zone diversi, è possibile rilasciare un solo contrassegno di sosta, previa opzione per il Settore/Zona di appartenenza di uno dei comproprietari.

j) Solo nel Centro Storico – fatta eccezione per la Zona "U" (Università) disciplinata da speciali provvedimenti - è possibile optare per il rilascio di un contrassegno di sosta che autorizza la sosta in un Settore diverso da quello di residenza, presentando dichiarazione di rinuncia al contrassegno relativo al proprio Settore di appartenenza ed opzione per il contrassegno relativo ad un diverso Settore. I residenti in possesso di autoveicoli con il permesso senza simbolo di Settore possono sostare pagando la sosta indifferentemente su tutte le aree del Centro Storico riservate ai residenti o a pagamento.

k) I contrassegni di sosta (vetrofanie) per i residenti della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia vengono rilasciati ai residenti per tutti gli autoveicoli di loro proprietà, nonché per gli autoveicoli in loro possesso a titolo di leasing o in uso esclusivo dall'azienda, detenuti con contratto di noleggio o con contratto di comodato registrato.

l) I titoli validi nell'area della Cerchia del Mille ed altre aree particolarmente sensibili valgono esclusivamente nella medesima area, fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR".

m) I titoli validi nel Centro Storico valgono esclusivamente nella medesima area, fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR"

n) I titoli validi nella Corona Semicentrale valgono esclusivamente nella medesima area, fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR".

o) I titoli validi nella Corona Semiperiferica e Periferia valgono esclusivamente nelle medesime zone, fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR".

p) La disciplina introdotta dai punti l), m), n) ed o) sarà implementata solo a seguito di un separato Atto di Giunta Municipale che potrà introdurre forme di abbonamenti cumulativi a prezzo scontato.

q) Ogni parcheggio è normato da apposito Regolamento di competenza dirigenziale. In assenza si applicano le condizioni di cui alla presente delibera.

r) Nei parcheggi con funzione di interscambio sono applicabili le formule di sosta gratuita P+Bus , P+ Bici, P+Taxi da definirsi nel dettaglio nei singoli regolamenti di funzionamento dei parcheggi medesimi e secondo le loro caratteristiche tecniche specifiche.

2 - ESENZIONI

a) Residenti di tutto il Centro Storico che espongono il contrassegno "R" associato al simbolo del Settore: all'interno del Settore di appartenenza o nel diverso Settore scelto, con l'esclusione delle aree a rapida rotazione definite "RR"; residenti del Centro Storico che espongono il contrassegno di sosta di uno dei due settori, su entrambi i lati delle strade di confine che dividono un settore dall'altro, ad esclusione delle zone definite "RR". Il simbolo di Settore viene rilasciato solamente fino a numero due autoveicoli per nucleo familiare e per non più di un veicolo a persona, agli aventi diritto al contrassegno "R".

b) Residenti delle singole zone della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia: limitatamente alla propria zona e con l'esclusione delle aree a rapida rotazione definite "RR"; residenti delle singole zone della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia che espongono la vetrofania di sosta di una delle due zone, su entrambi i lati delle strade di confine che dividono una zona dall'altra, ad esclusione delle zone definite "RR". I soli residenti in zona A1 e A2 possono sostare indifferentemente nell'una o nell'altra zona.

c) Utilizzatori di veicoli elettrici, ed ibridi con motore elettrico: in tutte le aree soggette a tariffazione; nei parcheggi di cui al presente allegato (con esclusione dei pertinenziali) i regolamenti di funzionamento definiscono un limite all'esenzione, anche in relazione della specifica capienza e funzionalità dei medesimi.

d) Portatori di handicap muniti di regolare contrassegno in tutte le aree soggette a tariffazione.

e) Medici convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale in qualità di medici di base e loro sostituti, purchè muniti del contrassegno "M" se operano nel Centro Storico; di apposito titolo di sosta se esercitano nell'ambito della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica o Periferia; di specifico titolo temporaneo (differenziato tra Centro Storico, Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia) se sostituti. L'esenzione è valida in tutte le aree soggette a tariffazione fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR". Il titolo di sosta non consente l'accesso alla ZTL, pertanto solo i titolari di contrassegno "M" e loro sostituti possono accedervi.

f) Operatori del settore sociosanitario che espongano apposito titolo sociosanitario, valido in tutte le aree soggette a tariffazione e rilasciato su parere del Settore competente.

g) Veicoli di servizio di: Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Aziende Sanitarie Città di Bologna, S. Orsola-Malpighi e Istituti Ortopedici Rizzoli, ARPA, Università degli Studi di Bologna, Hera, ACER, ER.GO (Azienda Regionale per il diritto agli studi superiori), riconoscibili mediante il logo aziendale apposto in maniera ben visibile sul veicolo, in tutte le aree soggette a tariffazione ad eccezione delle aree a rapida rotazione definite "RR".

h) Veicoli di soggetti che svolgono servizi di pubblica utilità o di utilità sociale in convenzione con l'Amministrazione comunale, a condizione che siano muniti di logo aziendale o apposito titolo autorizzativo posto in maniera ben visibile sul veicolo e che l'esenzione sia prevista nell'ambito del rapporto intercorrente tra il Settore competente ed i soggetti stessi, sentito il Settore Mobilità Sostenibile. L'esenzione è valida in tutte le aree soggette a tariffazione ad eccezione delle aree a rapida rotazione definite "RR".

i) Veicoli di servizio del Comune di Bologna, di TPER, in tutte le aree soggette a tariffazione.

j) Mezzi di Forze di Polizia, i veicoli di servizio del Ministero della Difesa, del Ministero degli Interni e del Ministero di Grazia e Giustizia, i veicoli di soccorso in tutte le aree soggette a tariffazione.

k) Autoveicoli di coloro che prestano assistenza a persone non autosufficienti o gravemente malate che si trovino a casa o in luoghi di cura pubblici e privati, che espongano apposito contrassegno, fatta eccezione per le aree definite "RR". L'esenzione è valida per un massimo di due ore al giorno, anche frazionabili in due diversi momenti di un'ora per volta.
l) Accompagnatori di bambini e ragazzi (0 - 14 anni) fino alla scuola dell'obbligo in prossimità del plesso scolastico che espongono il relativo titolo di sosta, fatta eccezione per le aree a rapida rotazione definite "RR". L'esenzione è valida dalle ore 8,00 alle ore 9,00; dopo tale orario è valida per un massimo di 20 minuti, sempre con esposizione del disco orario.
m) Titolari di contrassegno per l'accesso alla ZTL C.S. di tipo "DSI", in possesso di autoparchimetro, per la prima mezz'ora di sosta, in tutte le aree soggette a tariffazione del Centro Storico, ad eccezione delle aree a rapida rotazione "RR".
n) Clienti degli alberghi - e "bed&breakfast" - con sede all'interno del Centro Storico (compresa la Cerchia dei Mille e le altre aree particolarmente sensibili), in possesso di titolo giornaliero da 9,00 Euro, valido sia per la sosta in tutte le aree soggette a tariffazione che come titolo di viaggio sui mezzi pubblici di Tper, oltre che come titolo di accesso per la ZTL C.S..
o) Clienti degli alberghi - e "bed&breakfast" - con sede all'interno della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia, in possesso di titolo giornaliero da 5,50 Euro, valido sia per la sosta in tutte le aree soggette a tariffazione della Corona Semicentrale, Corona Semiperiferica e Periferia che come titolo di viaggio sui mezzi pubblici di Tper.
p) Veicoli adibiti a servizio di "Car-sharing" contraddistinti da apposito logo, su tutte le aree soggette a tariffazione e su tutte le aree riservate ai residenti.

3 – RIDUZIONI TARIFFARIE

1. Con apposito provvedimento degli organi competenti saranno applicate riduzioni tariffarie, che potranno anche giungere fino al 100%, per chi aderisce a:

I. forme di mobilità innovativa (ad esempio: car pooling)
II. forme di organizzazione della mobilità aziendale concordate con il Mobility Manager di area
III. progressiva conversione delle flotte aziendali verso combustibili a basso impatto ambientale (ad esempio il metano ed il GPL)

2. Per le categorie indicate alle lettere n - o del paragrafo "2 - ESENZIONI", si potrà procedere ad una verifica con le associazioni di categoria e con il gestore dei servizi di trasporto pubblico al fine di valutare le eventuali modifiche opportune, anche in relazione alle reali necessità dei clienti.

3. Per i veicoli alimentati a metano e GPL dei residenti nella Regione Emilia Romagna, su tutti gli abbonamenti mensili e semestrali validi per la sosta in tutte le aree soggette a tariffazione, nonché per i parcheggi di cui al presente allegato (con esclusione dei pertinenziali) è praticato uno sconto del 50% sul valore facciale del titolo.

4. L'utilizzo dei parcheggi da parte di motoveicoli e ciclomotori è assoggettato ad una tariffa che va da 1/4 ad 1/2 della tariffa prevista per gli autoveicoli, da determinarsi con provvedimento della Giunta Comunale.

5. Per tutte le tipologie di parcheggio, in situazioni di attrattività ridotta, ad esempio derivanti dall'inizio della gestione o da perduranti situazioni ambientali, potranno praticarsi forme agevolative o promozionali, derogarsi al minimo ed al massimo, ed in generale individuare forme particolari di gestione volta quanto meno alla salvaguardia del bene, con provvedimento dirigenziale su proposta o sentito il soggetto affidatario della gestione.