

PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE. ADOZIONE

L'Assessore all'Ambiente e all'Innovazione, illustra al Consiglio Comunale la seguente proposta di deliberazione:

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI E MOTIVAZIONI DELL'INIZIATIVA

Con deliberazione n.62 del 24 ottobre 2017, il Consiglio Comunale ha dato avvio al procedimento per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed al relativo procedimento di Valutazione ambientale strategica (VAS).

Per orientare e gestire il sistema della mobilità urbana dei prossimi anni, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore, la Città di Vimercate intendeva redigere il Piano Urbano della Mobilità sostenibile, allineato con i più recenti indirizzi sviluppati a livello dell'Unione Europea ed a livello nazionale e regionale e coordinato con il PGTU e con il PAES attualmente vigenti e con la redigenda variante generale al PGT.

Con successiva Deliberazione n.8 dell'11 marzo 2019, il Consiglio Comunale ha:

- preso atto del documento "Termometro della Mobilità Vimercatese", quadro conoscitivo che rappresenta un'approfondita e completa conoscenza dell'attuale sistema mobilità e trasporto, in termini di quadro infrastrutturale, pianificazione urbanistica, infrastrutturale ed ambientale, domanda ed offerta di trasporto, criticità, sicurezza, accessibilità, condizioni ambientali prevalenti, comportamenti ed abitudini, propensione al cambiamento, condizioni socio-economiche, ecc..;
- approvato gli orientamenti espressi seguendo le linee guida ministeriali, approvate con D.M. 4 agosto 2017, contenuti nel *Documento Preliminare di Indirizzi (Allegato 2)* e da svilupparsi compiutamente all'interno degli atti del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, i cui principi guida sono:
 - Tutti i cittadini (bambini, anziani, adulti) devono poter essere in grado di accedere alle proprie destinazioni nella maggiore autonomia possibile.
 - Tutti i cittadini devono poter fare affidamento sul maggior numero di alternative di trasporto possibili.
 - Il grado di accessibilità delle alternative di trasporto deve essere proporzionale al livello di sostenibilità. Dove sostenibilità va intesa in termini economici di costi di viaggio, come spazio occupato per la sosta e il moto, inquinamento prodotto, domanda soddisfatta e costo di trasporto (e a livello generale la scala delle priorità dovrebbe essere uguale a piedi > bicicletta > trasporto pubblico > automobile).
 - Tutti i cittadini devono potersi sentire sicuro di muoversi con l'alternativa che preferiscono e nel momento della giornata loro più congeniale.
 - Le persone (volenti o nolenti) commettono degli errori, e lo spazio stradale deve essere il più possibile tollerante all'errore umano.

E che ha riassunto obiettivi e strategie in 4 macro-obiettivi:

- A. *Promuovere un riequilibrio della ripartizione modale a favore della scelta di mezzi di trasporto più sostenibili (soprattutto per le brevi distanze);*
- B. *Promuovere una maggiore sicurezza della circolazione e consapevolezza da parte degli utenti della strada;*
- C. *Favorire uno sviluppo urbano compatto e orientato alla mobilità sostenibile;*
- D. *Governare la transizione del sistema di mobilità*

Si è così operato per sviluppare la costruzione dell'immagine della mobilità futura della città che parta dai desideri e dalle aspirazioni della comunità, anche attraverso il coinvolgimento degli stakeholders. Lo scopo è quello di delineare la situazione futura auspicabile in molteplici dimensioni (sociale, ambientale ed economica) e livelli su diverse scale temporali.

La visione è stata quindi tradotta in una serie di obiettivi multipli e in indicatori sociali-economici ed ambientali e sintetizzata nel documento "*Agenda 2030 per la Mobilità Sostenibile*" (Allegato 1).

Infatti, il PUMS definisce la visione e le strategie del sistema di mobilità di Vimercate con orizzonte temporale al 2030.

In seguito all'individuazione degli indirizzi preliminari sono stati realizzati dei tavoli di confronto con gli attori locali per far emergere desideri ed ambizioni utili ad orientare la visione di Vimercate nell'orizzonte 2030. In tale fase è stata effettuata un'operazione di "*back-casting*", ossia di tracciamento dei possibili percorsi per raggiungere la visione di Piano. Tale operazione ha permesso l'individuazione degli obiettivi e dei *target*, e la concretizzazione delle strategie di intervento, il tutto in un processo di costante confronto e mediazione tra le parti.

Concluso l'iter di approvazione del PUMS, il Piano sarà seguito dalla redazione dei Piani di settore specifici, che detaglieranno e definiranno gli interventi e le varianti, valutandone l'efficacia, gli impatti e i costi specifici, ed utilizzando un unico modello di monitoraggio stabilito nel PUMS.

In qualità di documento di indirizzo e nell'ottica di garantire la massima adattabilità e flessibilità nel tempo rispetto alle evoluzioni sociopolitiche ed ambientali, ma anche con l'ambizione di un ampio consenso sulla direzione da intraprendere, il PUMS non entra nel merito specifico degli interventi, ma si limita a tracciare le strategie generali.

Come indicato dal PUMS, tale "Agenda 2030" vuole essere una visione e come tale non chiude la discussione sulle politiche di mobilità Vimercatesi, ma la apre, supportando la definizione dei temi.

Nella proposta di PUMS, pertanto, sono:

- sintetizzate le risultanze del quadro conoscitivo incluse criticità ed opportunità;
- sintetizzate le risultanze del processo partecipativo e dei tavoli di lavoro;
- specificati i contenuti della Visione di Vimercate al 2030;
- individuate le azioni di indirizzo per i piani di settore suddivise in azioni di breve, medio, lungo termine;
- definiti gli indicatori di risultato.

Il percorso di definizione della strategia complessiva di Piano è stato condiviso sia con gli *stakeholder* locali, sia con la cittadinanza.

Il processo partecipativo del PUMS è partito dalle risultanze del processo del PGT e approfondito le tematiche emerse dal primo, creando nuove occasioni di coinvolgimento della popolazione e dei portatori d'interesse locali.

In particolare, sono state svolte le seguenti attività:

- realizzazione di questionari ai cittadini e alle scuole tra aprile e marzo 2018;
- presentazione delle risultanze del quadro conoscitivo e raccolta di osservazioni su ulteriori problemi percepiti a livello locale a marzo 2018;
- pedalata pubblica con i cittadini e le associazioni lungo gli itinerari della rete ciclabile di Vimercate per individuare i principali punti critici a settembre 2018;
- quattro incontri nelle piazze a settembre 2018;
- due tavoli di confronto con i portatori d'interesse individuati per le categorie: lavoro, commercio, tempo libero, sport e scuole, tra novembre e dicembre 2018;
- seduta di Conferenza di Valutazione (VAS);
- presentazione finale del lavoro.

Il confronto continuativo tra gli estensori del Piano e i portatori di interesse a diverse scale ha prodotto nel tempo aggiustamenti nella strategia del PUMS che hanno prodotto la versione proposta di Piano.

Le molteplici occasioni di confronto e ascolto hanno fatto emergere numerose idee su come orientare le linee d'indirizzo per le politiche di mobilità e accessibilità nella città di Vimercate.

Le aspirazioni e i desideri dei cittadini emersi dai confronto sono nel seguito sintetizzati:

- i Vimercatesi hanno voglia di bicicletta, riconoscono che la città è compatta, sviluppata in pianura, con clima temperato e dunque ideale per favorire più spostamenti in bici; nel 2030 si sogna di poter vedere la bicicletta davvero come un'alternativa di trasporto a tutti gli effetti equiparabile all'automobile;
- una Vimercate che vede le politiche di mobilità intese anche come occasione di trasformazione degli spazi pubblici e dunque strumento per aumentare la vivibilità, la bellezza della città e l'attrattività commerciale della città;
- una città che deve comunque garantire accessibilità a tutti e lasciare libertà ai cittadini libertà di scelta su come e quando spostarsi;
- una città ben connessa con la metropoli Milanese tramite adeguati investimenti su infrastrutture di trasporto pubblico come la Metropolitana;
- una città ben connessa a livello ciclabile e con il TPL extraurbano con l'area del Vimercatese;
- una città che vede la mobilità come valore aggiunto per il commercio e per l'offerta turistica presente in città.

In linea con i tavoli di lavoro del PGT, vi è stato un forte consenso sulla necessità di:

- ampliare le isole pedonali in centro e nei quartieri;
- migliorare la qualità dell'esperienza pedonale;
- moderare la velocità sull'ambito urbano;
- migliorare le connessioni ciclabili e risolvere i nodi critici;
- migliorare le connessioni con le città limitrofe in bicicletta;
- realizzare una velostazione su piazzale Marconi per favorire l'intermodalità;
- migliorare l'integrazione tariffaria del TPL extraurbano;
- richiedere il collegamento metropolitano o soluzione su ferro leggera per migliorare l'accessibilità regionale sostenibile;
- favorire il deflusso veicolare est-ovest;
- creare corona di parcheggi al centro, con focus particolare a nord;
- favorire l'accessibilità ciclopedonale all'area sud dello svincolo con la tangenziale;
- creare una rete di percorsi verdi nei parchi;
- lavorare di più con gli attori locali per una maggiore concertazione sulle misure;
- migliorare la capacità di comunicazione della città.

Una precisazione deve essere svolta rispetto allo strumento del PUMS proposto che non contiene al suo interno azioni cogenti dalle immediate ricadute operative, quanto piuttosto indirizzi che devono essere recepiti in successivi piani di settore o progetti che li dettagliano e precisano anche a livello territoriale le aree e le modalità di intervento.

E' con tali obiettivi che è stato redatto l'"Abaco Tecnico" (Allegato 2) che intende offrire un abaco di indirizzi tecnico-progettuali finalizzati a rendere omogenei e coerenti gli interventi secondo la visione che ha ispirato le strategie di piano.

Partendo da queste considerazioni, risulta evidente che il ruolo della Cabina di Regia proposta dal PUMS per la sua gestione ed il monitoraggio diviene un elemento cardine per la valutazione delle scelte operative che daranno attuazione allo strumento. Ecco quindi lo scopo del documento "*Crusotto degli Indicatori*" (Allegato 3) che rappresenta un vero e proprio sistema di monitoraggio del PUMS, a servizio della struttura gestionale.

Come detto, la deliberazione C.C. n.62 del 24 ottobre 2017 ha dato contestualmente al relativo procedimento di Valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'Allegato 1 "*Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile*", di cui all'art. 2, comma 1, lettera a) del citato D.M. 4 agosto 2017, che al Punto 2 intitolato "*Indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS*" richiede, alla lett. f), la procedura di VAS del PUMS. In data 25 ottobre 2018 è stato dato regolare avviso del suddetto avvio procedurale.

Il documento "Agenda 2030" quale atto di indirizzi generali, è stato sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica attraverso una doppia consultazione rispettivamente il giorno 8 aprile 2019 e 7 ottobre 2019, cui sono stati invitati e informati ai sensi di legge, i soggetti competenti in materia ambientale, i singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale e il pubblico.

Il procedimento si è concluso con la redazione del Rapporto ambientale, la raccolta delle osservazioni e contributi pervenuti, con il rilascio del Parere Motivato da parte dell'autorità competente e della Dichiarazione di Sintesi da parte dell'autorità procedente.

Di tale procedimento si approvano e si allegano:

- il Parere Motivato della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato 4);
- la Dichiarazione di sintesi della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato 5).

2. PRECEDENTI

3. RICHIAMI NORMATIVI

4. METODO DI ESECUZIONE

Ai sensi e per gli effetti del punto 2, lett.g, dell'Allegato 1l'art. 13 della Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 , gli atti di PUMS saranno depositati nella segreteria comunale per un periodo continuativo di trenta giorni, ai fini della presentazione di osservazioni nei successivi trenta giorni.

Il documento "Agenda 2030" ed i relativi allegati saranno trasmessi ai soggetti competenti in materia ambientale ed interessati (già coinvolti nel procedimento di VAS), per la formulazione delle relative eventuali valutazioni ed osservazioni.

Quindi, il Consiglio comunale deciderà sulle stesse, formulando le controdeduzioni ed apportando agli atti di PUMS le modificazioni conseguenti all'eventuale accoglimento delle osservazioni, così approvandolo.

5. PREVENTIVO O STIMA DELLA SPESA

La presente deliberazione non comporta alcuna spesa.

IL CONSIGLIO COMUNALE

UDITA la proposta dell'Assessore;

ACCERTATO che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Consiglio comunale ai sensi dell'art. 48 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D.Lgs. medesimo, allegato al presente atto quale parte integrante, da parte del Responsabile del servizio;

- **CON VOTI** palesi, espressi per alzata di mano:
 - Presenti n. § su n. 16 Consiglieri assegnati più il Sindaco;
 - Voti favorevoli alla proposta n. §;
 - Voti contrari n. §;

- Astenuti n. §;

D E L I B E R A

- 1) di adottare, ai sensi e per gli effetti del punto 2, lett.g, dell'Allegato 1'art. 13 della Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, costituito dai suoi atti quali:
 - a. documento "Agenda 2030" (Allegato 1);
 - b. "Abaco Tecnico" (Allegato 2);
 - c. "Cruscotto degli Indicatori" (Allegato 3);
- 2) di adottare il Parere Motivato (Allegato 4) e la Dichiarazione di sintesi della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato 5);
- 3) di prendere atto che ai sensi e per gli effetti del punto 2, lett.g, dell'Allegato 1'art. 13 della Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 , gli atti di PUMS saranno depositati nella segreteria comunale per un periodo continuativo di trenta giorni, ai fini della presentazione di osservazioni nei successivi trenta giorni.
Il documento "Agenda 2030" ed i relativi allegati saranno trasmessi ai soggetti competenti in materia ambientale ed interessati (già coinvolti nel procedimento di VAS), per la formulazione delle relative eventuali valutazioni ed osservazioni.
Quindi, il Consiglio comunale deciderà sulle stesse, formulando le controdeduzioni ed apportando agli atti di PUMS le modificazioni conseguenti all'eventuale accoglimento delle osservazioni, così approvandolo;
- 4) di dare atto che questo Comune è dotato di bilancio di previsione regolarmente approvato per l'esercizio in corso e che lo stesso si trova in situazione di pareggio economico-finanziario;

ALLEGATI:

- 1) documento "Agenda 2030" (Allegato 1);
- 2) "Abaco Tecnico" (Allegato 2);
- 3) "Cruscotto degli Indicatori" (Allegato 3);
- 4) Parere Motivato della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato 4);
- 5) Dichiarazione di sintesi della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato 5);
- 6) Parere di regolarità tecnica.