



A21
COMUNE DI TERRACINA
Forum Agenda 21 Locale

050

Oggetto: Incontro Tavoli Tematici del 15/03/2010, effettuato a seguito dell'assemblea del Forum del 19/11/2009 e della riunione dei Tavoli tematici del 02/12/2009, in cui è stato dato mandato al coordinatore del Tavolo "B" di elaborare una proposta sulla Mobilità Sostenibile per la nostra città. **Verbale.**

Il 15/03/2010 si è svolto l'incontro organizzato dal segretario del Forum con ordine del giorno:

- Approvazione della proposta del Tavolo "B" relativa alla Mobilità Urbana Sostenibile.
- Comunicazione sulle iniziative avviate.

A seguito della esposizione del documento elaborato, non essendo pervenute osservazioni da parte degli iscritti e dai responsabili dei Tavoli, è stato approvato il documento sulle "Linee guida per la Mobilità Urbana Sostenibile a Terracina".

Il documento è stato preparato tenendo presente il Piano D'Azione sulla Mobilità Urbana della Unione Europea e sarà trasmesso, con lettera d'accompagnamento, al sindaco, al presidente del consiglio comunale, al dirigente del Settore Ambiente del Comune di Terracina, ai capi dei gruppi consiliari, agli iscritti al Forum e alla stampa.

Terracina 15/03/2010

Il segretario
Sergio Gianforchetti



LINEE GUIDA PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE A TERRACINA

PREMESSA

L'analisi effettuata ha lo scopo di mettere in evidenza gli interventi possibili da realizzare per uno sviluppo della mobilità sostenibile a Terracina, ponendo come necessità che la questione mobilità sia funzione vitale della società contemporanea. Infatti riteniamo che la mobilità (intesa come esigenza di muoversi nello spazio delle persone e delle cose) sia la domanda di imprese e cittadini che chiede di essere soddisfatta. Occorre dunque porre questo concetto al centro delle elaborazioni programmatiche riguardanti i trasporti nel rispetto del diritto che la nostra Costituzione pone in capo al cittadino, e nel rispetto del diritto sancito dalla Comunità Europea per la circolazione di persone e cose all'interno dello spazio comunitario. Questo studio ritiene di dover prendere come riferimento fondamentale e come fine principale quello di integrare il sistema della mobilità in modi diversi e concomitanti attraverso l'integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle di altri Paesi e l'integrazione tra i diversi modi di trasporto cercando quell' inversione di rotta che negli ultimi anni ha visto il decadimento dell'offerta dei trasporti pubblici a favore di quella individuale su strada.

E al fine di:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- incrementare la capacità di trasporto;
- incrementare la percentuale dei cittadini trasportati con sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling o car sharing;
- ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane;

si ritiene opportuno che venga istituito il Piano Urbano per la Mobilità, ai sensi dell'art. 22 della Legge 24.11.2000, n. 340, inteso come progetto del sistema della mobilità comprendente l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nella città.

Per poter perseguire gli obiettivi richiamati si ritiene fondamentale l'esigenza di alleggerire il traffico a livello locale grazie a interventi sulla grande viabilità, condizione necessaria ad evitare l'aumento di flussi polidirezionali di transito ed una dannosa sovrapposizione del traffico extraurbano e locale. Garantire quindi una netta separazione tra i due diversi sistemi di mobilità e far sì che vi sia una stretta sinergia fra i punti di indirizzo dei piani urbani della mobilità e gli altri Piani di Settore, quali Piani di Azione per il miglioramento e per il mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, quelli urbanistico-territoriali sia generali che attuativi, in specie quelli relativi alle attività produttive e alle attività ricreative e residenziali (Piano per gli Insediamenti Produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali, zone per il tempo libero) e con la pianificazione dei servizi sociali e i Piani Municipali del Welfare.

LINEE GUIDA

Inquadramento metodologico

Il PUM è lo strumento atto ad affrontare complessivamente il problema delle scelte di politica dei trasporti a scala urbana, considerando tutte le questioni inerenti la mobilità e i trasporti alla scala in esame:

- 1) interventi realizzabili sia nel breve periodo sia nel medio-lungo periodo;
- 2) politiche di regolazione e controllo della domanda (ad esempio l'istituzione o allargamento di una zona a traffico limitato) e interventi infrastrutturali (ad esempio la realizzazione di un nuovo asse stradale)
- 3) interventi ad infrastrutturazione leggera o pesante, che comportino impegni economici anche rilevanti;
- 4) promozione dei servizi intermedi fra i trasporti collettivi e quelli individuali (bus a chiamata, car sharing, car pooling);

Questioni economiche

La questione economica relativa ai costi di investimento è ormai frequentemente inquadrata negli schemi tipici del project financing, che prevedono :

- una quota di finanziamento pubblico, sostenuta per la maggior parte dall'Amministrazione centrale per le opere riconosciute prioritarie a scala nazionale;
- una quota di finanziamento privato, sostenuta da un gruppo imprenditoriale (Promotore) che partecipa al rischio e all'utile del progetto in esame.

Questioni tecniche

Le questioni tecniche da affrontare con il PUM sono dei seguenti tipi :

- 1) la coerenza tecnica dei diversi progetti sia nell'assetto delle nuove infrastrutture sia nelle politiche di corredo che le accompagnano, a formare un disegno complessivo ed efficiente di politica dei trasporti a scala urbana anche nel medio-lungo periodo;
- 2) la rispondenza di un tale disegno complessivo agli obiettivi generali di assetto urbano; tali obiettivi si possono sintetizzare nei seguenti :
 - a) la riqualificazione ambientale del territorio di Terracina, con la riduzione sostanziale dell'impatto negativo della mobilità e del traffico sulla qualità urbana in generale e sui ricettori sensibili in particolare;
 - b) il miglioramento della mobilità interna all'area comunale.

Valutazione comparata

Si prevede l'utilizzo del procedimento di analisi costi/benefici, che obbliga a leggere in termini economici ogni impatto del progetto anche su settori diversi da quello dei trasporti (ad esempio la riduzione dei tempi di spostamento, dell'incidentalità stradale o delle emissioni inquinanti, ecc.), passaggio che viene effettuato utilizzando coefficienti di traduzione monetaria (ad esempio il valore economico associato al tempo consumato dai turisti, o i risparmi sulla spesa sanitaria conseguente agli incidenti stradali con morti o feriti, ecc.) che permettono di misurare, spesso in modo cautelativo, i diversi benefici esterni.

Concertazione

Il consenso sulle scelte di Piano costituisce un elemento base sulla attuabilità del Piano stesso, specie nel caso in cui le scelte modifichino fortemente l'assetto dei trasporti nell'area e quindi i comportamenti dei residenti nei propri spostamenti quotidiani.

In particolare, data la complessità e il numero degli attori presenti sul territorio con competenze di intervento infrastrutturale e gestionale sul sistema della mobilità, appare importante avviare una concertazione ristretta, avente come interlocutori i suddetti attori, ed eventualmente alcuni altri soggetti selezionati come portatori di opinioni, dato che si tratta di problemi a scala urbana e metropolitana.

Area di piano e di studio del PUM

Il PUM dovrà interessare il territorio del Comune di Terracina limitatamente a quanto riguarda i servizi e le infrastrutture che abbiano relazioni con il sistema della mobilità comunale di Terracina e sovracomunale di interesse della Provincia di Latina.

Metodologia di piano

La redazione del PUM dovrà avvenire ai sensi della seguente normativa:

Ministero dei trasporti e della navigazione - Quaderni del Piano Generale dei Trasporti n. 2/1999 - Politiche per il trasporto locale – “Linee guida per la redazione e la gestione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM)” luglio 1999;

L. 24.11.2000 n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999” art. 22 Piani urbani di mobilità;

D.P.R. 14.03.2001 “Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica” e relativo documento tecnico;

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali “Regolamento per il cofinanziamento statale dei Piani Urbani della Mobilità (PUM): prime indicazioni” 05.07.2002, approvato, in linea tecnica, dalle regioni ed enti locali nella Conferenza in data 14.10.2002;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali - I Piani Urbani della Mobilità (PUM) - Linee guida.

Struttura del PUM

Il PUM deve essere configurato come strumento di pianificazione strategica della mobilità a scala comunale inteso alla realizzazione di un “progetto di sistema di trasporto”, fondato su un insieme d’investimenti e di innovazioni organizzative – gestionali da attuarsi in un arco temporale definito (10 anni).

Ha i seguenti obiettivi primari, in materia di sostenibilità ambientale e sicurezza:

a) il miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi tramite:

- a. politiche regolatorie;
- c. regolamentazione della velocità;
- d. tecnologie informatiche applicate al controllo e alla regolazione del traffico;
- e. diffusione di veicoli a basso impatto;
- f. uso di mezzi alternativi;
- g. sviluppo della mobilità ciclistica;
- h. ricorso a soluzioni innovative e flessibili:

- I. car-sharing;
- II. taxi collettivo;
- III. taxibus;
- IV. mototaxi;
- V. piste ciclabili;
- VI. bike-sharing

b) la diminuzione dell'inquinamento atmosferico;

c) il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano.

Deve essere fondato su un insieme di:

- I. investimenti;
- II. innovazioni organizzativo-gestionali.

Il PUM deve introdurre un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, con il fine della realizzazione di un sistema di trasporto individuale e collettivo, con reti intermodali e interconnesse, considerando il trasporto nella sua globalità di:

- a) servizi collettivi;
- b) mobilità individuale;

- c) infrastrutture;
- d) gestione;
- e) regolamenti.

Il PUM deve prevedere la realizzazione di un sistema che metta il Comune in condizioni di gestire la mobilità, prevedendo ove necessario anche l'aggiornamento del Piano del Traffico Urbano e della Viabilità Extraurbana, individuati come strumenti di pianificazione tattica: gli interventi previsti devono essere accompagnati da analisi tecnico-economiche e ambientali, da eseguire secondo standard esplicitati e normalizzati. La finanziabilità degli interventi previsti, subordinatamente alla disponibilità di risorse da parte dello Stato, deve essere prevista non più "per opere" ma "per obiettivi".

Il "progetto del sistema di trasporto" deve comprendere, oltre alle opere già esistenti, un insieme d'investimenti e di innovazioni organizzative e gestionali, da attuarsi per fasi, in un arco temporale non superiore a 10 anni.

Gli investimenti per il trasporto collettivo dovranno riferirsi a:

- a) infrastrutture;
- b) impianti;
- c) tecnologie;
- d) veicoli.

Gli investimenti per il trasporto individuale dovranno riferirsi solo a:

- a) infrastrutture;
- b) impianti;
- c) tecnologie.

Le innovazioni organizzative-gestionali devono essere conseguenti agli investimenti previsti.

Coordinamento e integrazione del PUM con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione

Il PUM, per poter perseguire al meglio gli obiettivi posti, deve tener conto degli strumenti di pianificazione strategica, generale ed esecutiva, ed essere coordinato con gli altri piani di settore, quali il piano del traffico urbano e della viabilità extraurbana, il piano di azione, di risanamento e di mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, quelli urbanistico-territoriali sia generali che attuativi, in specie quelli relativi alle attività produttive e alle attività ricreative e residenziali (piano per insediamenti produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali, zone per il tempo libero, etc.) e con la pianificazione dei servizi sociali e ai piani municipali di welfare, dei tempi e degli orari. Inoltre, il PUM deve essere progettato in coerenza con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale.

Interazione con i soggetti gestori della mobilità

Dovrà essere approfondito il rapporto tra e con i diversi soggetti competenti in tema di mobilità, pubblici e privati, in materia di:

- trasporto pubblico locale su gomma
- trasporto ferroviario
- trasporto marittimo
- trasporto pubblico individuale
- sosta e parcheggio
- rete stradale locale e nazionale
- rete ciclabile
- car-pooling

Vanno previste e attivate opportune forme di concertazione attraverso il coinvolgimento nel processo di formazione delle decisioni, anche con la formazione di gruppi di lavoro a tema.

Obiettivi specifici

Il PUM deve porsi in sostanza l'obiettivo di realizzare progressivamente un sistema integrato e plurimodale di mobilità sostenibile al servizio del territorio, in base ai seguenti criteri ed esigenze:

- recepimento delle linee di indirizzo strategiche di politica della mobilità formulate dalla Provincia di Latina, nonché dai livelli di pianificazione sovraordinata;
- rivisitazione delle priorità di intervento, con l'acquisizione di "un unico punto di vista" fra gli enti e quindi a vantaggio della speditezza del processo decisionale;
- aggiornamento ed integrazione del quadro conoscitivo e della base dati sulla mobilità e delle previsioni territoriali, urbanistiche, economiche e sociali;
- accelerazione del processo di integrazione funzionale dei sistemi del trasporto pubblico e della sosta per garantire standard qualitativi e quantitativi sufficienti allo spostamento di quote significative di domanda dal mezzo privato al mezzo pubblico;
- definizione di una strategia mirata di integrazione funzionale e gestionale del trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano al fine di un potenziamento ed adeguamento dell'offerta con riguardo alle necessarie economie di gestione e nella prospettiva di apertura al mercato;
- perseguimento dell'obiettivo primario della sicurezza stradale nell'organizzazione e nell'adeguamento della rete stradale;
- orientamento verso una mobilità sostenibile e la predisposizione di un pacchetto di azioni e di interventi strutturali per il contenimento dei livelli degli inquinanti nell'aria, in particolare intensificando le iniziative di mobility management;
- crescita della ciclabilità quale contributo ad una mobilità efficiente ed ecocompatibile.

Vincoli del PUM

La redazione del PUM è soggetta ai seguenti vincoli:

- 1) rispetto degli strumenti programmatici sovraordinati esistenti e su cui il piano non può incidere;
- 2) possibilità tecnica di realizzare degli interventi per fasi funzionali in modo da ottenere dei benefici apprezzabili e quantificabili nelle fasi modulari di breve e medio periodo;
- 3) individuazione delle risorse finanziarie per coprire i costi sia di investimento sia di gestione del sistema;
- 4) necessità che gli interventi proposti riguardino il territorio in esame, tenendo conto dell'interazione con l'area ad esso esterna;
- 5) conferma di eventuali scelte pregresse, solo se giustificabili rispetto allo schema complessivo del sistema della mobilità dell'intera area;
- 6) valutazione della compatibilità ambientale, da effettuarsi secondo le procedure della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) secondo la normativa vigente, ancorché il risanamento ambientale sia uno degli obiettivi e pertanto esso, nel contesto dei PUM, giochi un ruolo attivo e propositivo piuttosto che passivo e di sola verifica.

Deve essere tenuta presente l'eventualità di conseguimento di un parere di conformità alla pianificazione sovraordinata da parte della Regione, in caso di possibilità di accesso a specifici finanziamenti statali.

Analisi dello stato attuale del sistema della mobilità

La fase di studio riguarda l'analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale, esaminando:

- 1) le caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità, ricavate sulla base di indagini campionarie, di dati esistenti, reperiti presso gli enti e i soggetti gestori;
- 2) la struttura dell'offerta infrastrutturale e dei servizi per le componenti: trasporto collettivo (su ferro e su gomma); rete stradale; sosta; distribuzione delle merci;
- 3) le politiche adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico;
- 4) i valori di inquinamento e della qualità dell'aria;
- 5) gli aspetti economici della gestione del sistema dei trasporti.

Strategie di intervento

Per ciascuna componente di offerta del sistema di trasporto devono essere indicate le strategie che il PUM intende seguire con gli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradale, sulle tecnologie e sul parco veicoli, unitamente agli interventi di governo della mobilità e di carattere economico-gestionale, per ciascuna delle seguenti aree:

- 1) trasporto collettivo;
- 2) rete stradale;
- 3) sosta;
- 4) distribuzione delle merci.

Elementi per la formulazione delle proposte d'intervento

Per ciascun intervento proposto dovranno essere evidenziati e strutturati, con l'obiettivo di conseguimento di eventuali finanziamenti statali:

- 1) la quota a carico della collettività locale, sia per gli investimenti sia per la gestione;
- 2) il massimo utilizzo dell'esistente, in termini sia d'infrastrutture sia di personale;
- 3) la rilevanza qualitativa e quantitativa degli obiettivi in rapporto alle risorse finanziarie richieste (massimizzazione dell'efficacia);
- 4) gli interventi la cui funzionalità non dipende da altri interventi (autoconclusi);
- 5) la rapidità nel raggiungimento degli obiettivi;
- 6) la modularità del processo di investimenti;
- 7) il raggiungimento di obiettivi collaterali (economici, sociali, ambientali, ecc.);
- 8) la presenza di piani territoriali correlati con il PUM;
- 9) la misurabilità oggettiva degli obiettivi conseguiti per ogni modulo del processo.

In particolare, potrà essere evidenziata la necessità di finanziare in parte anche la gestione del sistema di trasporto collettivo qualora per effetto degli interventi previsti si prevedano rilevanti variazioni della quota di ripartizione modale della domanda di mobilità a favore di questo, al fine di consentire il subentro dei rientri tariffari prevedibili sia dal trasporto collettivo che da quello privato (autofinanziamento del sistema).

Interventi possibili

Gli interventi previsti dal PUM devono riguardare le seguenti tipologie:

- 1) le infrastrutture di trasporto pubblico, relative a qualunque modalità;
- 2) le infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale;
- 3) i parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio;
- 4) le tecnologie;
- 5) le iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli;
- 6) il governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura del mobility manager d'area e la rete dei mobility manager aziendali;
- 7) i sistemi di controllo e regolazione del traffico;
- 8) i sistemi d'informazione all'utenza;
- 9) la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane.

Conseguimento degli obiettivi

Gli effetti del PUM per il raggiungimento degli obiettivi si valutano con la quantificazione del valore degli indicatori tramite opportuni modelli di previsione e simulazione. La valutazione degli effetti complessivi degli scenari di progetto dovrà essere effettuata, rispetto agli scenari di riferimento, in termini:

- 1) trasportistici;
- 2) ambientali;
- 3) territoriali;
- 4) economici
- 5) finanziari

6) gestionali

Il documento è stato elaborato da:

Marco Senesi **coordinatore del Tavolo “B”**
Angelo Marzullo **componente del Tavolo “B”**
Roberto D’Amico **componente del Tavolo “B”**

Terracina 15/03/2010