

135
25-5-16



COMUNE DI NAPOLI

VICE DIREZIONE GENERALE - AREA TECNICA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI E MOBILITA'
ASSESSORATO ALLE INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI E MOBILITA'
ESECUZIONE IMMEDIATA

19 MAG. 2016
12 515

Proposta di delibera prot. n. 6 del 12 maggio 2016

ORIGINALE

Categoria Classe Fascicolo

Annotazioni

REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N° 434

OGGETTO: Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums): approvazione del documento di analisi e del documento contenente gli obiettivi del piano

Il giorno 30 MAG. 2016, nella residenza comunale convocata nei modi di legge, si è riunita la Giunta comunale. Si dà atto che sono presenti i seguenti n° 7 Amministratori in carica:

SINDACO:

Luigi de MAGISTRIS

P

ASSESSORI:

Raffaele DELGIUDICE

P

Alessandra CLEMENTE

—

Carmine PISCOPO

P

Enrico PANINI

P

Roberta GAETA

ASSENTE

Annamaria PALMIERI

ASSENTE

Gaetano DANIELE

ASSENTE

Salvatore PALMA

P

Mario CALABRESE

P

Ciro BORRIELLO

—

Alessandro FUCITO

P

—

(Nota bene: Per gli assenti viene apposto, a fianco del nominativo, il timbro "ASSENTE"; per i presenti viene apposta la lettera "P")

Assume la Presidenza: SINDACO LUIGI de MAGISTRIS

Assiste il Segretario del Comune: dr. GAETANO VIRIORO

IL PRESIDENTE

constatata la legalità della riunione, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto.

IL SEGRETARIO GENERALE

Premesso che:

- la città di Napoli si è dotata di diversi strumenti di pianificazione dei trasporti, ovvero del Piano comunale dei trasporti (1997), del Programma urbano parcheggi (1999), del Piano della rete stradale primaria (2000), del Piano generale del traffico urbano (2002) e del Piano delle 100 stazioni (2006);
- in particolare il Piano comunale dei trasporti ha definito la strategia generale di gestione della mobilità e individuato la rete metropolitana a servizio dell'area urbana di Napoli; il Programma urbano parcheggi ha dettagliato le scelte inerenti le varie tipologie di sosta in struttura; il Piano della rete stradale primaria ha definito gli interventi di completamento e di riqualificazione della rete stradale anche attraverso la demolizione di arterie stradali particolarmente impattanti; il Piano generale del traffico urbano ha definito le misure finalizzate alla riduzione del traffico veicolare privato; il Piano delle 100 stazioni ha proposto le stazioni da realizzare per ciascuna delle linee metropolitane individuate dal Piano comunale dei trasporti e definito gli interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità alle stazioni;
- questi strumenti di pianificazione hanno costituito il riferimento per la progettazione e la attuazione delle infrastrutture di trasporto che sono state realizzate, in primo luogo le linee 1 e 6 della metropolitana, i parcheggi di interscambio del Frullone e di viale Colli Aminei, nonché il riferimento per l'attuazione degli interventi volti a ridurre il traffico veicolare privato, come le ZTL, e a incentivare la mobilità pedonale, come le ulteriori pedonalizzazioni di via Partenope, via Luca Giordano e via Verdi;
- l'effettiva realizzazione delle opere inserite nei suddetti piani sta procedendo, sia per la complessità delle opere a farsi che per la necessità di reperire le risorse economiche, con tempi più lunghi di quelli a suo tempo previsti, e, pertanto, ad oggi sono in corso i lavori di completamento della linea 1 e della linea 6, inserite nel DEF 2015 tra le opere strategiche di rilevanza nazionale, e della linea 7, mentre non sono disponibili approfondimenti progettuali e risorse economiche per la realizzazione delle linee 9 e 10;
- le mutate condizioni economiche del Paese e il nuovo scenario di riferimento nazionale, sia normativo che strategico, le questioni inerenti la qualità dell'aria e complessivamente dell'ambiente urbano nelle città pongono la necessità di un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità e, in particolare, richiedono:
 - a) di assumere come criterio di definizione e scelta degli interventi il principio della sostenibilità ambientale ed economica, sia in termini di costi di investimento che di gestione;
 - b) una visione di area metropolitana, ambito territoriale cui riferirsi per la pianificazione della mobilità sia per il nuovo assetto degli enti locali, che ha visto la nascita delle città metropolitane, che per tenere conto dell'assetto insediativo, delle dinamiche demografiche, delle caratteristiche della domanda di mobilità e delle principali reti di trasporto;
 - c) la concertazione delle scelte, sia con i cittadini che con i portatori di interesse, come elemento fondante della pianificazione della mobilità;
 - d) di definire non solo interventi infrastrutturali per migliorare il sistema di mobilità ma anche interventi per migliorare la gestione dei servizi e per sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali e di sicurezza connesse alla mobilità;
- con la legge 340/2000 il legislatore ha istituito i Piani urbani della mobilità (Pum), cioè "*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,*

3
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";

- i Pums sono intesi "come progetti del sistema della mobilità comprendenti 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, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città";
- nel 2014 l'Unione Europea ha definito le "Linee guida per sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums)" ponendo l'accento sulla partecipazione e la condivisione dei contenuti e delle scelte del Piano che si fonda sul coinvolgimento dei cittadini e degli *stakeholders* e ne garantisce il coinvolgimento nelle principali fasi decisionali, sull'esigenza di mettere a sistema le politiche e i piani di settore (trasporti, mobilità, parcheggi, urbanistica, ambiente, etc.);
- le stesse Linee guida europee – che dovranno essere declinate da ogni singolo Paese membro in relazione alle specifiche esigenze -, stabiliscono che il Pums, rispetto ai piani di settore esistenti, non costituisce un ulteriore livello di pianificazione dei trasporti, ma si propone di integrare e mettere a sistema gli strumenti di piano vigenti e gli interventi in corso e che il piano deve prefiggersi di promuovere le diverse modalità di trasporto in modo bilanciato, incoraggiando la scelta di quelle più sostenibili;
- da ultimo, il disegno di legge "Interventi in materia di trasporto pubblico locale" in corso di esame prevede all'art. 7 comma 4 che i finanziamenti statali in conto capitale riguardanti infrastrutture per la mobilità avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei Pums, che dovranno essere redatti sulla base delle linee guida emanate dal Ministero delle infrastrutture.

Considerato che:

- nel 2012 la città di Napoli ha approvato il Paes (Piano di azione per l'energia sostenibile), con l'obiettivo di ridurre al 2020 le emissioni inquinanti da CO2 del 25% rispetto all'anno di riferimento (2005), definendo una serie di azioni anche per il settore dei trasporti;
- dall'analisi delle emissioni di CO2 per macrosettore effettuate per il Paes, è emerso che il settore dei trasporti contribuisce al 40% delle emissioni di CO2 in ambito urbano e di queste l'80% è attribuibile al trasporto privato (auto, moto, veicoli merci leggeri e pesanti) mentre il 20% al trasporto pubblico (autobus, filobus, tram, treni, metropolitane, funicolari);
- le stringenti norme di contenimento delle polveri sottili e di altri gas inquinanti, nonché del rumore, pongono le città di fronte a nuove sfide che comportano politiche ed azioni che incentivino forme di mobilità più sostenibile e scelte trasportistiche che devono essere adeguate alla configurazione del territorio e alla distribuzione della popolazione su di esso.

Rilevato che:

- la redazione del Pums è stata effettuata da un gruppo di lavoro interdisciplinare finalizzato alla redazione del piano e alla successiva fase di attuazione e monitoraggio, gruppo che dovrà curare anche la partecipazione e la condivisione dei contenuti con i diversi portatori di

interessi;

4

- della formazione del gruppo di lavoro, nonché dei contributi specialistici, si è preso atto con apposita disposizione dirigenziale;
- è stata predisposta una ponderosa analisi del contesto di riferimento, i cui dati salienti di seguito si riportano:
 - a) la città di Napoli ha una densità abitativa tra le più alte in Italia, con una media di 8.000 ab/kmq e con punte superiori a 20.000 ab/kmq;
 - b) il tasso di motorizzazione relativo alla città di Napoli è di circa 600auto/1000 abitanti, al di sotto della media nazionale, ma ampiamente superiore alla media riferita alle grandi città europee (380auto/1000ab);
 - c) il 42% degli spostamenti sistematici che interessano la città di Napoli avvengono prevalentemente con il mezzo privato con transiti di circa 570 mila auto ogni giorno, considerando la componente sistematica di sola andata;
 - d) Napoli presenta, dopo Roma, il secondo più alto numero in valore assoluto di autovetture, autobus e veicoli ultratrentennali con un parco veicolare privato composto per circa il 50% da Euro 0 e Euro 1;
 - e) nel 2015 tre delle sei centraline attive sul territorio comunale hanno registrato lo sfioramento della soglia annuale massima dei 35 superamenti del valore medio giornaliero stabilito per il PM10, raggiungendo anche picchi di 76 superamenti (centralina NA09 Itis Argine);
 - f) Napoli, pur presentando un tasso di incidentalità (2,23 incidenti per 1.000 abitanti) e un tasso di mortalità (2.5 decessi/100.000 abitanti) inferiore rispetto agli altri grandi comuni italiani, ha comunque registrato nel 2014 n. 25 decessi per incidenti stradali;
 - g) la velocità commerciale del Tpl a Napoli non supera i 12 km/h, risultando di gran lunga inferiore alla media delle città europee (oltre 18 Km/h) e la più bassa in Italia;
 - h) dal 2011 al 2014 si è registrato un calo della mobilità con il trasporto collettivo di circa il 30% per gli spostamenti urbani e del 14% per gli extraurbani;
 - i) anche la mobilità su ferro registra rispetto al 2005 un calo di circa il 6,5% per l'urbano e di circa il 5% per l'extra urbano, con l'eccezione della linea 1;
 - l) la quantità di treni delle linee metropolitane risulta insufficiente, determinando sia sulle tratte urbane che su quelle di area metropolitana una qualità del servizio scadente con frequenze inadeguate (es: 1 treno/10min su Linea 1; 1 treno/20min su Circumvesuviana e Circumflegrea);
 - m) la bassa qualità delle informazioni sulle modalità di trasporto favorisce la soluzione individuale;
- partendo da questi presupposti, al fine di pianificare e gestire il sistema della mobilità in una visione integrata allo sviluppo del territorio, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (dieci anni), in linea con i più recenti indirizzi della UE e con il contesto legislativo nazionale come sopra specificato, la città di Napoli ha dato avvio al processo di pianificazione del Pums con l'obiettivo di definire gli interventi necessari a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, contribuire alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, contenere i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale e minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata;
- la prima fase di questo processo è rappresentata dalla definizione degli obiettivi del Piano e pertanto assume, in analogia alla terminologia utilizzata in campo urbanistico, la definizione di "livello direttore" e con questo livello di definizione degli obiettivi, il piano si proporrà, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea, al confronto e alla concertazione con gli utenti e con i cittadini in quanto per la costruzione del Pums è indispensabile la partecipazione "strutturata" dei cittadini, delle organizzazioni, della società civile e delle diverse componenti sociali interessate ai vari aspetti connessi alla mobilità.

IL SEGRETARIO GENERALE

1

Rilevato, inoltre, che:

- il modello di mobilità che si vuole adottare va di pari passo con l'uso del territorio: senza consumarne di nuovo, ma riqualificando, integrando con servizi di grande scala, e connettendo tutto con una rete infrastrutturale che privilegi il trasporto collettivo, così come prevede la strumentazione urbanistica vigente;
- questa visione del sistema del modello di mobilità viene perseguita con i seguenti obiettivi strategici:
 1. incentivare l'uso del trasporto collettivo, orientando gli utenti verso l'utilizzo di modalità di trasporto più consone alle caratteristiche della città e meno impattanti in termini di uso di spazio, inquinamento e incidentalità;
 2. migliorare la sicurezza della mobilità, riducendo i fattori comportamentali di rischio e migliorando la sicurezza intrinseca delle nostre infrastrutture stradali;
 3. incentivare la mobilità ciclo - pedonale, rendendo più semplice e sicuro l'uso della bicicletta, con interventi sui percorsi e per la sosta;
 4. restituire qualità agli spazi urbani, modificando l'approccio alla progettazione delle nostre strade, non più arterie per far muovere e sostare le auto ma spazi fruibili per molteplici funzioni;
 5. ridurre le emissioni inquinanti, superando il paradigma della proprietà dell'auto e incentivando il rinnovo del parco circolante;
 6. riorganizzare il sistema della sosta, migliorando l'interscambio, sia in area metropolitana che in area urbana, con il trasporto collettivo e riducendo la sosta su strada;
 7. rendere intelligente il sistema di mobilità, diffondendo l'uso di tecnologie e modalità operative per i pagamenti dei servizi di mobilità e per l'infomobilità;
- per il perseguimento di ciascun obiettivo, sono state individuate categorie di azioni, articolate in interventi sulle infrastrutture per la mobilità, attività di carattere gestionale e azioni di sensibilizzazione e informazione dei cittadini.

Ritenuto che:

- il Pums è un piano dinamico e flessibile, che nel corso della sua validità potrà essere integrato con azioni e misure operative purché rispondenti agli obiettivi definiti;
- ricorrono le condizioni per approvare gli obiettivi definiti nel "livello direttore" del Pums al fine di procedere:
 - alla fase di partecipazione e condivisione dei contenuti, già in parte avviata con una serie di incontri con associazioni civiche e portatori di interesse come riportati sulla pagina web appositamente dedicata sul sito istituzionale;
 - alla fase di avvio delle procedure previste dalla normativa di settore, con la riserva di integrare e allineare, se del caso, alle Linee guida del Ministero delle infrastrutture quando saranno emanate.

Si allega parte integrante del presente provvedimento il Pums composto da una relazione di sintesi e due tomi il primo di analisi del sistema di mobilità, il secondo obiettivi per complessive 435 pagine progressivamente numerate e siglate.

La parte narrativa, i fatti, gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate e quindi redatte dal vice direttore generale - area tecnica e dal direttore della direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità sotto la propria responsabilità tecnica per cui, sotto tale profilo, gli stessi dirigenti qui di seguito sottoscrivono:

IL SEGRETARIO GENERALE

V

Il vice direttore generale - area tecnica
Giuseppe Pulli

Il direttore della direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità
Andrea Esposito

CON VOTI UNANIMI
DELIBERA

6

1. Approvare il "livello direttore" del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), costituito dai seguenti allegati:

- Relazione di sintesi;
- Parte I. Analisi del sistema di mobilità;
- Parte II. Obiettivi

2. Demandare al vice direttore di area tecnica di procedere con le successive attività di pianificazione e gestione del piano, di partecipazione e condivisione dei contenuti, di avvio delle procedure di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), con il coinvolgimento dei competenti servizi, ciascuno per le proprie specifiche competenze.

Il vice direttore generale - area tecnica
Giuseppe Pulli

Il direttore della direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità
Andrea Esposito

L'assessore alle Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità
Mario Calabrese

Mario Calabrese

LA GIUNTA

Considerato che ricorrono i motivi di urgenza previsti dall'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000 in quanto occorre dare immediatamente corso alle incombenze di cui alla deliberazione innanzi adottata
Con voti UNANIMI

DELIBERA

di dare esecuzione immediata alla presente deliberazione dando mandato ai competenti uffici di attuare le determinazioni.
Letto, confermato e sottoscritto

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE



COMUNE DI NAPOLI

7

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N 6 DEL 12 maggio 2016 AVENTE AD OGGETTO:

OGGETTO: Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums): approvazione del documento di analisi e del documento contenente gli obiettivi del piano

Il vice direttore generale - area tecnica e il direttore della direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità esprimono, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, il seguente parere di regolarità tecnica in ordine alla suddetta proposta: **favorevole.**

addi 12 maggio 2016

Il vice direttore area tecnica
Giuseppe Pulli

Il direttore della direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità
Andrea Esposito

Pervenuta in Ragioneria Generale il 10 MAG 2016 Prot. 13.515

Il Dirigente del Servizio di Ragioneria, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000, il seguente parere di regolarità contabile in ordine alla suddetta proposta:

V.P.A-

Addi.....

IL RAGIONIERE GENERALE

ATTESTATO DI COPERTURA FINANZIARIA ED IMPEGNO CONTABILE

La somma diviene prelevata dal Titolo.....Sez.....
Rubrica.....Cap.....(.....) del Bilancio 200....., che presenta
la seguente disponibilità:

Dotazione	L.....
Impegno precedente	L.....
Impegno presente	L.....
Disponibile	L.....

Ai sensi e per quanto disposto dall'art. 151, comma 4, del D.Lgs. 267/2000, si attesta la copertura finanziaria della spesa di cui alla suddetta proposta.

Addi.....

IL RAGIONIERE GENERALE



COMUNE DI NAPOLI

8

Direzione Centrale Servizi Finanziari
Servizio Controllo e Registrazione Spese

Napoli 23.5.2016

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, D. Lgs. 267/2000 in ordine allo schema di proposta del Vice Direzione Generale – Area Tecnica e dalla Direzione Centrale Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità.

Protocollo n. 6 del 12.5.2016

IZ515 del 19.5.2016

Letto l'art. 147 bis, comma 1, del D. Lgs. 267/2000, come modificato ed integrato dal D. L. 174/2012, convertito in Legge 213/2012.

Visto il Piano di Riequilibrio Pluriennale, ai sensi dell'art. 243 bis, ter e quater del D. Lgs. 267/2000, così come integrato e modificato dal D. L. 174/12 convertito nella L. 213/12, approvato con Deliberazioni Consiliari n. 3 del 28/01/2013 e n. 33 del 15/07/2013.

Vista la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 45 del 6.8.2015 di approvazione del Bilancio annuale di previsione per l'esercizio 2015 e Pluriennale 2015/2017.

Letto l'articolo 163 (denominato: Esercizio provvisorio e gestione provvisoria) del Dlgs 267/2000.

Letta la deliberazione di G.C. n. 16 del 14.1.2016 di indirizzi per la gestione dell'esercizio provvisorio e l'assunzione dei vincoli su stanziamenti di spesa nel corso dell'esercizio provvisorio.

Premesso:

- che con l'art. 22 legge 340/2000 il legislatore ha istituito i Piani urbani della mobilità (PUM).
- che l'Unione Europea nel 2014 ha definito le "Linee guida per sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) ponendo l'accento sulla partecipazione e la condivisione dei contenuti e delle scelte del Piano che si fonda sul coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders (tutti i soggetti interessati) e ne garantisce il coinvolgimento nelle principali fasi decisionali, sull'esigenza di mettere a sistema le politiche e i piani di settore (trasporti, mobilità, parcheggi urbanistica ambiente ecc.).
- che il disegno di legge "Interventi in materia di trasporto pubblico locale" in corso di esame prevede all'art. 7 comma 4 che i finanziamenti statali in conto capitale riguardanti infrastrutture per la mobilità avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei PUMS.

Con la presente proposta si approva il "livello Direttore" del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), costituito da una serie di documenti in cui sono individuati gli obiettivi del Piano, che in linea con le indicazioni dell'Unione Europea, si proporrà al confronto e alla concertazione con gli utenti e con i cittadini. Inoltre si demanda il Vice Direttore dell'Area Tecnica, con il coinvolgimento dei competenti Servizi, alle successive attività di pianificazione e gestione del piano.

Letto il parere tecnico favorevole.

Si esprime parere favorevole, demandando ogni altra valutazione ai successivi provvedimenti.

Il Ragioniere Generale
Dott. Raffaele Masciariello

Osservazioni del Segretario Generale

Sulla scorta dell'istruttoria tecnica svolta dal Servizio competente.

Con il provvedimento in oggetto si intende approvare il “livello direttore del Piano urbano della mobilità sostenibile”, demandando alla dirigenza l'adozione degli atti consequenziali di pianificazione e gestione del piano.

Letto il parere di regolarità tecnica che recita: “favorevole”.

Letto il parere di regolarità contabile, che recita: “[...] Letto il parere tecnico favorevole. Si esprime parere favorevole, demandando ogni altra valutazione ai successivi provvedimenti.”.

Si richiamano:

- l'art. 22 della L. 340/2000, in cui si sancisce l'istituzione di Piani urbani della Mobilità, “*intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti 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, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. [...] Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e dell'ambiente [...] sono definiti [...] il procedimento di formazione e di approvazione dei PUM, i requisiti minimi dei relativi contenuti [...]*”;
- l'art. 15, comma 6, della L. R. 3/2002, in cui si prevede che “*I Piani urbani della mobilità sono adottati ogni cinque anni da singoli comuni o dai comuni associati, in coerenza al Piano regionale ed al Piano provinciale dei Trasporti e trasmessi alla Provincia e alla Giunta regionale per il visto di conformità. Se la Giunta regionale e la Provincia non si pronunciano entro 90 giorni dalla trasmissione di un piano urbano della mobilità, il visto si intende rilasciato.*”;
- le linee guida in materia di Piani urbani della mobilità (PUM) dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali - in cui viene definito il contenuto di tali atti di pianificazione e viene precisato, fra l'altro, che devono essere assicurati il coordinamento e l'integrazione con altri strumenti di pianificazione, rappresentando che “*I PUM [...] sono coordinati con gli altri piani di settore, quali i 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 [...] 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 [...]*”;
- le Linee guida “*Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*”, approvate dalla Commissione Europea, in cui viene delineato il processo di formazione di tali atti di pianificazione, distinto in fasi.

Si rileva che il provvedimento in oggetto viene posto quale approvazione del “livello direttore” del piano, contenente l'analisi della situazione di partenza e gli obiettivi da perseguire mediante il Piano

S.L.

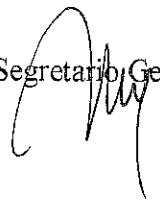
VISTO:
Il Sindaco

IL SEGRETARIO GENERALE

la cui approvazione dovrà soggiacere alle procedure ed alle competenze sancite in materia, nel rispetto dell'assetto delle competenze degli organi delineato dal Testo Unico degli Enti Locali. Sull'argomento si ricorda che la Relazione Previsionale e Programmatica 2015/2018 include fra gli obiettivi da raggiungere nel triennio l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, precisando che *“successivamente alla redazione e approvazione del Piano comunale dei trasporti, del Piano della rete stradale primaria e del Piano delle 100 stazioni, tutti confluiti nel Piano regolatore generale, con i quali si è attuata la pianificazione integrata tra trasporti e urbanistica, si prevede l'elaborazione del Piano urbano della mobilità, già in corso.”*

Per gli aspetti prettamente tecnici che caratterizzano la proposta, assume particolare rilievo l'istruttoria svolta dagli uffici comunali e le valutazioni della dirigenza, alla quale compete, ai sensi degli artt. 49 e 147 bis del D.Lgs. 267/2000, l'esercizio del controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile, che trova estrinsecazione nel parere di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza della proposta di deliberazione nell'ambito del controllo di regolarità amministrativa e contabile assegnato alla dirigenza stessa nella fase preventiva della formazione dell'atto, al fine di garantire, ai sensi del precedente art. 147, la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa medesima. Nel quadro normativo disciplinante compiti e responsabilità della dirigenza, assume rilievo, altresì, l'attività di vigilanza e controllo sulla correttezza delle procedure attuative dell'atto proposto, ove dovesse essere confermato in sede deliberante, con particolare riferimento alla compatibilità degli atti di pianificazione da porre in essere con gli altri strumenti di pianificazione in essere nel territorio comunale, ivi inclusi quelli di pianificazione urbanistica.

Spettano all'organo deliberante le valutazioni conclusive con riguardo al principio costituzionale di buon andamento e imparzialità cui si informa l'azione amministrativa.

Il Segretario Generale

 30-8-16

VISTO:
 Il Sindaco


11

Deliberazione di G.C. n. 434 del 30/5/2016 composta da n. 11 pagine progressivamente numerate, nonché da allegati dichiarati nell'atto.

SI ATTESTA:

- Che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il 5-7-16 e vi rimarrà per quindici giorni (art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000).
- Che con nota in pari data è stata comunicata in elenco ai Capi Gruppo Consiliari (art.125 del D.Lgs.267/2000).

Il Funzionario Responsabile

DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'

Constatato che sono decorsi dieci giorni dalla pubblicazione e che si è provveduto alla prescritta comunicazione ai Capi Gruppo consiliari, si dà atto che la presente deliberazione è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi dell'art.134, comma 3, del D.Lgs.267/2000

Addì

IL SEGRETARIO GENERALE

Il presente provvedimento viene assegnato a:

per le procedure attuative.

Addì.....

IL SEGRETARIO GENERALE

Attestazione di compiuta pubblicazione:

Data e firma per ricevuta di copia del presente atto da parte dell'addetto al ritiro

Attestazione di conformità

(da utilizzare e compilare, con le diciture del caso, solo per le copie conformi della presente deliberazione)

La presente copia, composta da n. 11 pagine, progressivamente numerate, è conforme all'originale della deliberazione di Giunta Comunale n. 434 del 30-5-16

divenuta esecutiva in data

Gli allegati dichiarati nell'atto:

sono rilasciati in copia conforme unitamente alla presente;

sono visionabili in originale presso l'archivio in cui sono depositati;

Il Funzionario responsabile