



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **79**

in data **11/04/2019**

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemiladiciannove** addì **11 - undici** - del mese **aprile** alle ore **15:10** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

ADOZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS), COMPRESIVO DEL RAPPORTO AMBIENTALE AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 04/08/2017, EX ART. 3, COMMA 7 DEL D. .LGS. N. 257/2016 IN AGGIORNAMENTO DEL P.U.M. 2008 (D.G.C. ID N. 9480/2008)

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

VECCHI Luca	Sindaco	SI
SASSI Matteo	Vice Sindaco	SI
CURIONI Raffaella	Assessore	SI
FORACCHIA Serena	Assessore	NO
MARAMOTTI Natalia	Assessore	NO
MARCHI Daniele	Assessore	SI
MONTANARI Valeria	Assessore	NO
PRATISSOLI Alex	Assessore	NO
TUTINO Mirko	Assessore	SI

Presiede: **VECCHI Luca**

Assiste il Segretario Generale: **CARBONARA Dr. Roberto Maria**

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamati:

- gli articoli (2) e (6) della **Legge Regionale 30/1998** “Disciplina Generale del Trasporto Pubblico regionale e locale”,
- l’art. 22 della **Legge n. 340 del 24/11/2000** secondo il quale: “...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, è istituito il piano urbano territoriale della mobilità di area vasta (PUM)”,
- il **D.P.R. 14/03/2001** “ Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica” che individua nel PUM (Piano Urbano della Mobilità) lo strumento strategico di più ampio respiro che può agire sull’assetto infrastrutturale dei trasporti, valutando le possibili alternative in funzione del raggiungimento degli obiettivi generali di miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali e dell’efficienza economica, nonché di riduzione delle esternalità negative del sistema dei trasporti;
- la legge n. **244 del 24/12/2007**, in particolare l’art. 1, comma 300, che istituisce l’Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale;
- la Deliberazione del Consiglio Comunale di Reggio Emilia n. **9480/112 del 05/05/2008** concernente l’approvazione del PUM (Piano Urbano della Mobilità), che fissa strategie e azioni necessarie alla riduzione delle emissioni in atmosfera da parte dei veicoli in circolazione, al miglioramento delle condizioni di sosta e circolazione nell’area urbana e all’incremento delle condizioni di sicurezza dei trasporti, con particolare attenzione alle cosiddette “utenze deboli”, tra cui i bambini, scolari e pedoni;
- la Deliberazione della Giunta Regionale n. **1580 del 06/10/2008** con la quale sono state approvate le “Linee Guida per la Mobilità Sostenibile”;
- la **legge n. 88 del 07/07/2008**, in particolare, l’art. 10, comma 1), lettera d), che prevede l’adozione di specifiche strategie di intervento nel bacino padano in materia di inquinamento atmosferico;
- la **Commissione COM (2009) 490 del 30/09/2009**, relativa al “Piano d’azione sulla mobilità urbana”, che prevede 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”;
- la Decisione di Esecuzione della **Commissione Europea C(2015) 928 del 12/02/2015** che approva il Programma Operativo Regionale FESR Emilia-Romagna 2014-2020;
- la Deliberazione della Giunta Regionale **1082 del 28/07/2015**, che promuove la redazione dei PUMS mediante la sottoscrizione di un “Protocollo d’Intesa tra la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna ed i comuni sottoscrittori aderenti per l’elaborazione delle Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), anche in aggiornamento dei piani di settore vigenti, definendo le modalità di erogazione di un apposito finanziamento”;

- la Deliberazione della Giunta Comunale n. **246 del 17/12/2015** avente per oggetto: “Approvazione schema di protocollo tra Regione Emilia-Romagna e i comuni aderenti all'accordo di qualità dell'aria per l'elaborazione delle linee di indirizzo per lo sviluppo dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)” a cui ha fatto seguito la relativa sottoscrizione, in atti PG n. 62843 del 22/12/2015;
- la Deliberazione della Giunta Comunale n. **268 del 22/12/2016** avente per oggetto: “Approvazione delle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Reggio Emilia (PUMS), con la quale prendeva l'avvio del processo di elaborazione del PUMS di Reggio Emilia;
- la deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. **155 dell'11 aprile 2017** che approva il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) della Regione Emilia-Romagna con il quale si prevede di raggiungere entro il 2020 importanti obiettivi di riduzione delle emissioni dei principali inquinanti in atmosfera;
- il **Decreto 4 agosto 2017** avente per oggetto “Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile – PUMS - e redatto ai sensi dell'art.3, comma 7, del Dlgs 16 dicembre 2016 n. 257”, secondo il quale (Allegato 1): *“Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che - in un orizzonte temporale a medio-lungo periodo (10 anni), - sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”*;
- la Deliberazione della Giunta Comunale n. **145 del 28 luglio 2018** che approva i “Documenti preliminari del PUMS”: la “Relazione preliminare”, la “Relazione preliminare ambientale di VAS e VINCA” e “il Processo partecipativo e la fase di ascolto”,

Preso atto che:

- la nuova programmazione dei **fondi POR FESR 2014-2020** si concentra su sei assi prioritari fra loro strettamente coerenti ed integrati con gli obiettivi tematici per l'attuazione della Strategia Europa 2020;
- in particolare **l'Asse 4** è dedicato alla promozione della Low Carbon Economy nei territori e nel sistema produttivo; nell'ambito di tale Asse sono comprese le misure per la promozione della mobilità sostenibile nelle aree urbane;
- tra gli **obiettivi** specifici per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane ai fini di promuovere strategie a bassa emissione di carbonio nei territori, gli interventi per il trasporto e la mobilità dovranno essere previsti negli strumenti di pianificazione dei comuni e dovranno porre al centro dell'azione il concetto di sostenibilità ambientale;
- la **Legge Regionale n. 30/1998** e s.m.i. sulla: “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” stabilisce all'art. 29 che la Regione promuove la realizzazione di interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico e nell'ambito degli interventi di cui è finanziatrice privilegia quelli individuati dagli strumenti della programmazione regionale e locale e specificatamente quelli individuati dai Comuni nella redazione dei Piani Urbani del Traffico, e dei piani urbani della mobilità con particolare riguardo alla attuazione delle misure volte al miglioramento del trasporto pubblico;
- a **livello regionale le strategie e azioni della mobilità e del trasporto pubblico sostenibili**, sull'esempio di coordinamento multisettoriale positivo maturato con gli Accordi per la Qualità dell'Aria, sono integrate e coordinate, con gli altri piani di settore coinvolti (come Ambiente e Attività produttive), anche nell'ambito di strategie e azioni attuative delle normative comunitarie;
- **l'Unione Europea** ha introdotto con Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni -

COM 2009/490 i Sustainable Urban Mobility Plans (in italiano Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - **PUMS**) per le città e le aree metropolitane;

- la **normativa europea** ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati anche tramite incentivi per la loro elaborazione e con l'obiettivo di rendere la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile effettuata sulla base dei piani di mobilità delle città;
- con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1082 del 28/7/2015 è stato riconosciuto al Comune di Reggio Emilia un contributo pari ad euro 31.791,91 finalizzato alla redazione ed approvazione delle Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile,

Visto il Decreto **4 agosto 2017** - sopra richiamato - avente per oggetto "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile - ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D. Lgs N. 257 del 16/12/2016 - che, al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile, prevede in particolare quanto segue:

- il PUMS è predisposto su un **orizzonte temporale decennale** ed è aggiornato con cadenza quinquennale;
- è previsto un **monitoraggio biennale** volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il Piano a costante verifica;
- i dati relativi al monitoraggio sono inviati all'Osservatorio nazionale per le politiche per il trasporto pubblico locale, che biennialmente, informa le Camere in merito allo stato di adozione del PUMS;
- che i **PUMS siano sottoposti a procedura di VAS - VINCA** (Valutazione Ambientale Strategica – Valutazione di Incidenza Ambientale) ,
- che il PUMS è da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale e i passi procedurali necessari alla sua redazione e approvazione sono i seguenti:
 - Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro
 - Predisposizione del quadro conoscitivo
 - Avvio del percorso partecipato
 - Definizione degli obiettivi
 - Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
 - Valutazione ambientale strategica (V.A.S.);
 - Adozione del Piano e successiva approvazione:
 - Monitoraggio

Considerato che:

- il PUM approvato con deliberazione di Giunta Comunale – n. 9480/11 del 05/05/2008 -costituisce di uno dei primi Piani Urbani della Mobilità redatti in Italia dalla loro istituzione a seguito del Piano Generale dei Trasporti e della L.340/2000,
- per il suo carattere multidisciplinare, per l'apparato di valutazione, per l'orizzonte temporale medio-lungo e per la costruzione partecipata, il PUM 2008 presentava marcate analogie con i contenuti e la metodologia in linea con quanto successivamente approvato nel 2013 dalla Commissione Europea attraverso le SUMP Guidelines (Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) nell'ambito del programma ELTIS.
- è necessaria una fase di aggiornamento del PUM 2008 rispetto al mutato scenario economico-sociale e di adeguamento alle più recenti indicazioni comunitarie e regionali, come si evince dalla deliberazione di Giunta Comunale ID n. 268/2016;
- con Deliberazione di Giunta Comunale - ID n. 145 del 26/07/2018 – è stata approvata la seguente documentazione preliminare funzionale anche alla Valutazione Ambientale Strategica – V.A.S. - del Piano urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS):
 - Relazione Preliminare;

- Relazione preliminare di VAS e di VINCA;
- Il processo partecipativo e la fase di ascolto;
- la Relazione Preliminare sopra richiamata presenta, tra gli altri, i seguenti contenuti:
- la descrizione del processo di elaborazione del PUMS articolato per fasi tematiche (PUMS, VAS e Processo di Partecipazione) e tempistiche,
- lo stato di attuazione (monitoraggio) del PUM 2008,
- il quadro conoscitivo e diagnostico,
- il quadro programmatico,
- gli obiettivi, strategie di piano e gli assi di intervento;

- il documento “Il processo partecipativo e la fase di ascolto” restituisce il percorso di ascolto e confronto con i cittadini sui temi della mobilità del Comune di Reggio Emilia dal 2007 al 2018, sintetizzando le indicazioni, le criticità e le proposte riportate dai cittadini e dai vari stakeholder nei numerosi percorsi di partecipazione realizzati;
- che è stato dato l'avvio della consultazione preliminare e la contestuale convocazione ad un incontro, d'intesa con il Servizio VIPSA della RER, sui Documenti preliminari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai fini della procedura di VAS e VINCA, ai sensi D.Lgs 152/06, per l'esame dei documenti e per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/06) in atti al PG. N97783-2018 e PG. N. 113050-2018.
- i “soggetti competenti in materia ambientale” individuati in accordo tra Proponente (Comune di Reggio Emilia) e Autorità competente (Regione Emilia Romagna), al fine della consultazione di cui all'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/06, sono di seguito elencati:
 - Regione Emilia Romagna (Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti Fisici; Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna; Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio)
 - Provincia di Reggio Emilia;
 - AIPO – Agenzia Interregionale per il fiume Po
 - ARPAE di Reggio Emilia - Agenzia regionale prevenzione, ambiente ed energia
 - AUSL – IRCCS di Reggio Emilia- Azienda Unità Sanitaria Locale;
 - Soprintendenza Beni ambientali e Architettonici di Reggio Emilia;
 - Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile – sezione di Reggio Emilia;
 - Comune di Albinea;
 - Comune di Bagnolo in Piano;
 - Comune di Bibbiano;
 - Comune di Cadelbosco di Sopra
 - Comune di Campegine;
 - Comune di Casalgrande;
 - Comune di Cavriago;
 - Comune di Correggio;
 - Comune di Montecchio Emilia;
 - Comune di Quattro Castella;
 - Comune di Rubiera;
 - Comune di San Martino in Rio;
 - Comune di Sant'Ilario d'Enza;
 - Comune di Scandiano;
 - Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
 - Corpo Forestale dello Stato- sezione di Reggio Emilia
 - Sono stati inoltre consultati i seguenti soggetti:
 - ANAS – compartimento della Viabilità per l'Emilia - Romagna;
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

- FER Ferrovie Emilia - Romagna;
- Tper Trasporto Passeggeri Emilia – Romagna S.p.A.;
- SETA – Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A.;
- Agenzia della Mobilità di Reggio Emilia;
- Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;
- Provveditorato agli studi;
- Iren S.p.A.;
- Regione Emilia – Romagna Servizio Trasporto pubblico e mobilità sostenibile;
- Comune di Reggio Emilia - Servizio Rigenerazione e Qualità urbana;
- I soggetti che hanno fornito contributi in sede di consultazione preliminare sono:
- Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile – sezione di Reggio Emilia;
- ARPAE di Reggio Emilia;
- Comune di Reggio Emilia (Servizi, interessati dagli effetti del piano);
- SETA – Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A
- Tper - Trasporto Passeggeri Emilia–Romagna S.p.A
- Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;
- gli Enti che hanno fornito contributi scritti, inviati successivamente in Regione Emilia Romagna al Servizio VIPSA, sono:
- Consorzio di Bonifica dell’Emilia Centrale
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;
- AUSL-IRCCS di Reggio Emilia - Dipartimento di Sanità Pubblica Servizio Igiene e Sanità Pubblica
- Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Reggio Emilia,
- Il comune ha attivato il processo partecipativo integrato Piano/VAS previsto anche dalle procedure di VAS, aperto ai cittadini, associazioni e stakeholder, pubblicizzato anche attraverso la realizzazione di una pagina web dedicata al PUMS, e così strutturato:
- consultazione sui Documenti Preliminari di Piano, (evento organizzato il 13 settembre 2018) in cui sono stati mostrati ufficialmente i documenti ed è iniziato il dialogo sui contenuti del piano e della mobilità,
- discussione scenari e proposte di piano, (evento organizzato il 13 dicembre 2018) in cui sono stati presentati e discussi gli scenari alternativi e la proposta di PUMS in fase di definizione, che ha tradotto la *vision* condivisa nel precedente incontro,
- incontri settoriali e specifici per ulteriori approfondimenti tematici (Tavolo unico del Commercio-TUC-, Camera di Commercio, rappresentanti delle associazioni di categoria, ...) nei mesi successivi,
- raccolta di osservazioni alla mail specifica pums@comune.re.it.

Vista la determinazione della Regione Emilia Romagna N. 20075 del 30/11/2018 a cura del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità (VIPSA), Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente, avente ad oggetto “Valutazione Ambientale Strategica – esito Scoping - fase di consultazione preliminare e indicazioni sulla definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia (art. 13, titolo II, della parte seconda del D. Lgs. 152/06)”, che esprime considerazioni e raccomandazioni per la redazione del documento di Valutazione Ambientale Strategica, di cui il Comune di Reggio Emilia ha tenuto debitamente conto nella redazione della proposta di piano;

Preso atto che il Piano Integrato Aria Regionale (PAIR2020), adottato con DGR 1180/2014:

- prevede ai sensi dell'art. 8, comma 1 e art. 20, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione, che l'attuazione delle misure previste dal piano non comporti il peggioramento della

- qualità dell'aria, da verificarsi durante la predisposizione del PUMS mediante l'utilizzo di un modello di previsione per la stima degli effetti sulla qualità dell'aria (PM10 e NOX);
- affida ai PUMS, ai fini di incentivare la mobilità sostenibile, l'adozione di politiche specifiche con l'obiettivo generale di ridurre gli spostamenti con il mezzo privato a favore della mobilità pubblica e della mobilità ciclo-pedonale; nello specifico il PAIR si pone al 2020 l'obiettivo di riduzione del 20% del traffico veicolare privato nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014) attraverso il recepimento nei PUMS, da parte delle singole città, di una serie di misure riassumibili in:
 - estensione della ZTL progressiva a tutto il centro storico,
 - individuazione di nuove aree pedonali fino ad una estensione pari al 20% del centro storico,
 - incremento della mobilità ciclo pedonale con l'obiettivo di raggiungere una dotazione di 1,5 m/abitante di piste ciclabili ed una quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani.

Rilevato che:

- il servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali ha predisposto una proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) costituita dai seguenti elaborati, da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente atto:
 - Allegato 1: Relazione di Piano e suoi elaborati grafici:
 - 1.1 - Relazione di Piano
 - 1.2 - Tav 1 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni
 - 1.3 - Tav 2 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni - Ciclabilità
 - 1.4 - Tav 3 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni
 - 1.5 - Tav 4 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni – Ciclabilità
 - Allegato 2 – Documenti di V.A.S. e V.I.N.C.A.:
 - 2.1 - Rapporto ambientale
 - 2.2 - Sintesi non tecnica
- la proposta di Piano sviluppa un progetto di mobilità sostenibile della città con uno scenario finale ai 10 anni (ed uno intermedio ai primi 5 anni), sinteticamente descritto e valutato come segue:

Principali interventi e politiche:

- sulla pedonalità e ciclabilità:
 - completamento del progetto dell'Area Pedonale Integrata, aggiornamento del Biciplan 2008 con individuazione di "superciclabili" su alcune direttrici radiali e soluzione dei punti critici,
 - realizzazione di nuove connessioni (passerelle e sottopassi), dotazioni e servizi a supporto della ciclabilità (rastrelliere, velostazioni, velopark, BiciLab),
 - riorganizzazione del sistema ciclabile con una visione unitaria su tutti questi aspetti, anche sotto il profilo gestionale;
- sulla mobilità pubblica, con particolare riferimento al Trasporto Pubblico Locale:
 - individuazione di una nuova configurazione portante del tpl costituita da due linee di forza e dal sistema intermodale Minibù-parcheeggi scambiatori, esercito con mezzi elettrici, per un accesso rapido al centro storico e ai principali attrattori (le tre sedi universitarie, ospedale, AUSL, stazione AV). Le linee di forza potranno essere successivamente trasformate in una infrastruttura tranviaria,
- in tema di viabilità, circolazione e sosta:
 - completamento del sistema delle tangenziali della città e delle varianti esterne per ridurre la pressione del traffico sulle aree urbane e fluidificare la circolazione con interventi locali (asse Chopin/Hiroshima, collegamento diretto tangenziale nord-tangenziale sud-est,),
 - attuazione della Città 30 e dell'Ecoesagono per una elevata tutela delle aree urbane centrali e subcentrali con politiche ed interventi che garantiscono un'alta protezione dal

- traffico veicolare, incrementando, in particolare per le aree del centro storico, le connessioni e migliorandone l'accessibilità ciclabile, pedonale e del trasporto pubblico e la qualità ambientale,
- creazione di un centro di consolidamento urbano delle merci, concepito come una piattaforma nella quale gli operatori logistici possano accedere e scaricare le merci dirette principalmente in centro storico, le quali verranno poi rimosse con mezzi sostenibili (elettrici, cargobike,...);
 - riqualificazione di alcuni assi storici di accesso al centro con i progetti Tappeto blu e Tappeto magenta per migliorare la transitabilità di pedoni e ciclisti sugli assi stazione storica- centro storico e viale Magenta, Tappeto arancione per favorire l'accessibilità delle merci in centro storico;
 - sulla Stazione AV Mediopadana, che costituisce una nuova opportunità per la città configurandosi come "porta" di ingresso alla città e un'opportunità in termini di sviluppo economico, turistico e sociale:
 - realizzazione del progetto Tappeto Rosso: collegamenti più rapidi ed efficienti della stazione Mediopadana con la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico, la bicicletta e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori;
 - relativamente alle evoluzioni tecnologiche e alla città smart:
 - utilizzo delle potenzialità delle nuove tecnologie per rendere più sostenibile la mobilità urbana,
 - sviluppo della sharing mobility - bike-sharing, car sharing -, app per la sosta, dei sistemi di pagamento dei servizi, dell'informazione all'utenza e promozione delle nuove tecnologie applicate ai veicoli, in particolare della mobilità elettrica;
 - su progetti ed idee per nuovi comportamenti:
 - potenziamento ed innovazione delle politiche di Mobility Management per rendere più sostenibili le abitudini di mobilità dei cittadini,
 - sviluppo di attività specifiche sul casa-scuola e casa-lavoro, partecipazione a Progetti Europei e promozione di iniziative ed eventi sulla mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, in modo da rendere questi temi più visibili e condivisi e per sensibilizzare ed aumentare in modo efficace la consapevolezza delle persone;

Valutazioni trasportistiche ed ambientali

- nell'ambito dello sviluppo del PUMS e della sua VAS e VINCA sono state effettuate le necessarie valutazioni trasportistiche ed ambientali dello scenario definitivo di piano al termine dell'orizzonte decennale di applicazione del PUMS (2028) che hanno riguardato, tra gli altri, gli effetti sulle percorrenze, sulle velocità medie, sulla qualità dell'aria, sui livelli di esposizione al rumore, sull'incidentalità stradale, sulla biodiversità, sul rischio idraulico e sul consumo del suolo e che hanno dimostrato la sostenibilità della proposta e i miglioramenti complessivi rispetto alla situazione attuale derivanti dalla sua attuazione;
- In relazione alle previsioni del PAIR, si rileva che:
 - la dotazione di piste ciclabili per abitanti (comprensive di percorsi verdi) al 2016 era pari a 1,5 m per abitante e quindi, con la realizzazione delle nuove previsioni (Progetti "Connessioni Sostenibili e previsioni del Biciplan aggiornato) l'obiettivo del PAIR sarà largamente superato;
 - la quota di share modale riferita alla bicicletta al 2016 era pari al 23% e tale valore è destinato ad incrementare per effetto delle misure previste sulla ciclabilità;
 - l'area pedonale raggiungerà il 21% dell'estensione del centro storico,
 - la Z.T.L. coprirà quasi tutto il centro storico, raggiungendo la quota del 90%.
 - per quanto riguarda la riduzione del traffico nei centri abitati, in termini di veicoli equivalenti per km, la riduzione attesa sarà al 2028 tra l'8% e il 10 %.
 - le stime degli indicatori di qualità dell'aria mostrano delle riduzioni percentuali comprese tra il 25% e il 65% a seconda degli inquinanti e degli ambiti territoriali considerati.

- e stime fatte sull'impatto del PUMS sono volutamente cautelative, in quanto calcolate a domanda data e/o con valori contenuti di elasticità modale. E' presumibile che lo sviluppo di dettaglio dei progetti e l'attuazione degli interventi previsti dal Piano porti nella realtà a valori di riduzione più consistenti rispetto a quello qui stimati;
- dalle simulazioni fatte, il raggiungimento di obiettivi più importanti come quelli indicati dal PAIR della regione Emilia Romagna è possibile con interventi più incisivi, alla scala sovracomunale, quali una rivisitazione ed un potenziamento significativo, da parte della Regione stessa e degli altri enti sovraordinati, dei sistemi di trasporto pubblico (gomma e ferro);
- la proposta di piano prevede di raggiungere gli obiettivi indicati, sia di tipo trasportistico che ambientali, con l'attuazione degli interventi, delle opere e delle politiche sopra descritte, che sono molto diversificate fra di loro ma estremamente complesse e strettamente interconnesse, che vanno presidiate e portate avanti con una visione unitaria e di sistema e nei tempi previsti;
- è prevista una attività di monitoraggio da svolgersi con cadenza biennale, definendo un set di indicatori, volto a valutare gli effetti del PUMS ed anche ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti, al fine di sottoporre il Piano a costante verifica e di apportare le eventuali misure correttive;
- il raggiungimento di questi obiettivi pertanto, richiede di:
 - realizzare gli interventi/azioni previsti entro il termini di 10 anni di validità del Piano, secondo la sequenza temporale prevista.
 - assegnare in modo strategico e in tempi utili le competenze all'interno della organizzazione comunale per la realizzazione di quanto previsto, vista la necessità di predisporre i necessari studi o progetti e di mettere in campo ogni azione utile a dare attuazione al piano (concertazioni con enti e cittadini, reperimento risorse, ecc..);
 - individuare un Servizio dotato di adeguate competenze tecniche ed amministrative che:
 - assuma il ruolo di soggetto di riferimento preposto allo sviluppo delle politiche e degli interventi di mobilità sostenibile previsti dal PUMS, nel rispetto delle scadenze prefissate ai 5 e 10 anni;
 - svolga funzioni di coordinamento e di pianificazione delle politiche e delle infrastrutture della mobilità in ambito comunale e nell'ambito di tale ruolo, provveda alla redazione dell'analisi di fattibilità (per le opere che la prevedono) o alle scelte di localizzazione delle infrastrutture per la mobilità previste dal PUMS;
 - dare priorità, nei prossimi Programmi Triennali dei Lavori Pubblici, al finanziamento delle opere elencate e previste nel PUMS, in quanto trattasi di opere fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi ambientali, trasportistici e di sicurezza stradale.

Ritenuto di:

- seguire per l'adozione e la successiva approvazione del Piano urbano della mobilità Sostenibile, la procedura, qui di seguito delineata, di cui alle Linee Guida Ministeriali (decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 233/2017) - Allegato I, art. 2, lett. g) "Adozione del Piano e successiva approvazione"- in quanto il piano non si configura come variante agli strumenti urbanistici e non prevede effetti territoriali;
- adozione del PUMS in Giunta Comunale;
- pubblicazione della Relazione di Piano e suoi elaborati grafici e dei relativi Documenti di V.A.S. e V.I.N.C.A. (Rapporto Ambientale) fino al 15 ottobre 2019, e raccolta di eventuali osservazioni; nel rispetto del principio di economicità e non duplicazione del procedimento, l'avviso di deposito è valido anche ai fini della procedura di VAS;
- esame delle osservazioni pervenute e redazione del documento di controdeduzioni;

- valutazione ambientale del Piano e del relativo Rapporto Ambientale di VAS controdedotto, in esito alla quale è prevista la emanazione, da parte dell'Autorità competente, del Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art. 15, D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
- approvazione in via definitiva del PUMS, completo di VAS, da parte del Consiglio Comunale.

Preso atto che:

- nell'ambito del processo partecipativo del PUMS con stakeholder, associazioni e cittadini è stato concertato di estendere la fase di pubblicazione dei documenti di piano e della raccolta delle osservazioni fino al 15 ottobre 2019 (ampliando i termini della procedura del PUMS e della VAS) al fine di permettere l'insediamento e la piena operatività della nuova Giunta Comunale, e di attivare ulteriori attività di approfondimento/partecipazione per la massima trasparenza e condivisione delle scelte di piano nella fase di stesura definitiva delle proposte propedeutiche all'approvazione in Consiglio Comunale;
- i costi relativi alle azioni non già ricomprese negli strumenti di programmazione economica dell'Ente, riportati nei documenti di adozione del PUMS del Comune di Reggio Emilia sono stati valutati in forma parametrica per conferire una dimensione economica al piano e definire un ordine di priorità alle azioni previste;
- tali costi, dal momento che saranno oggetto di successive e puntuali approfondimenti, sono da ritenersi indicativi, in quanto saranno oggetto di specifico e separato provvedimento e pertanto non costituiscono, in questo contesto, impegno di spesa specifico, il provvedimento in esame quindi non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune di Reggio Emilia non essendo previsto alcun onere di carattere economico-finanziario a carico dell'Ente medesimo.

Ritenuto di:

- 1 adottare i documenti del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile (P.U.M.S.)-e i documenti di VAS e VINCA, da considerarsi parte integrante e sostanziale della presente deliberazione e costituiti dai seguenti elaborati:

Allegato 1: Relazione di Piano e suoi elaborati grafici:

- 1.1 - Relazione di Piano
- 1.2 - Tav 1 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni
- 1.3 - Tav 2 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni - Ciclabilità
- 1.4 - Tav 3 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni
- 1.5 - Tav 4 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni – Ciclabilità

Allegato 2 – Documenti di V.A.S. e V.I.N.C.A.:

- 2.1 - Rapporto ambientale
- 2.2 - Sintesi non tecnica

- 2 di assegnare al “Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali” il ruolo di soggetto di riferimento preposto allo sviluppo delle politiche e degli interventi di mobilità sostenibile previsti dal PUMS, nel rispetto delle scadenze prefissate nell'arco temporale 5 e 10 anni;
- 3 di dare mandato al “Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali”, sopra richiamato, nell'ambito di tale ruolo, a svolgere funzioni di coordinamento e di pianificazione delle politiche e delle infrastrutture della mobilità in ambito comunale e di provvedere alla redazione dell'analisi di fattibilità (per le opere che la prevedono), o alle scelte di localizzazione delle infrastrutture per la mobilità previste dal PUMS;

VISTO:

- il parere favorevole espresso dal Dirigente del Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali, in ordine alla regolarità tecnica della proposta di cui trattasi;

- l'art. 49 del D. Lgs. 267/2000 s.m.i. il presente atto - non comportando riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria - non è soggetto a parere di regolarità tecnico e contabile.

Con voti unanimi palesemente espressi

DELIBERA

1. di adottare i documenti del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile e i documenti di VAS e VINCA , da considerarsi parte integrante e sostanziale della presente deliberazione e costituiti dai seguenti elaborati:

Allegato 1: Relazione di Piano e suoi elaborati grafici:

- 1.1 - Relazione di Piano
- 1.2 - Tav 1 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni
- 1.3 - Tav 2 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni - Ciclabilità
- 1.4 - Tav 3 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni
- 1.5 - Tav 4 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni – Ciclabilità

Allegato 2 – Documenti di V.A.S. e V.I.N.C.A.:

- 2.1 - Rapporto ambientale
- 2.2 - Sintesi non tecnica

2. di assegnare al “Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali” il ruolo di soggetto di riferimento preposto allo sviluppo delle politiche e degli interventi di mobilità sostenibile previsti dal PUMS, nel rispetto delle scadenze prefissate nell’arco temporale 5 e 10 anni;

3. di dare mandato al “Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali”, sopra richiamato, nell’ambito di tale ruolo:

- a svolgere funzioni di coordinamento e di pianificazione delle politiche e delle infrastrutture della mobilità in ambito comunale;
- a provvedere alla redazione dell'analisi di fattibilità (per le opere che la prevedono) o alle scelte di localizzazione delle infrastrutture per la mobilità previste dal PUMS;
- a provvedere al deposito e alla pubblicazione degli atti per gli adempimenti di Legge;

4. di dare atto che il Responsabile del Procedimento del Comune di Reggio Emilia è l’Ing. David Zilioli – Dirigente del Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali;

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

VECCHI Luca

IL SEGRETARIO GENERALE

CARBONARA Dr. Roberto Maria