

PUMS PUT- Rapporto Preliminare per la Verifica di assoggettabilità ai sensi dell'articolo 13 LR 32/2012

1. CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA NORMA.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un documento strategico con funzione di messa a sistema delle politiche per la mobilità e degli interventi sulle infrastrutture. A livello nazionale, la normativa di riferimento è la legge 340 del 24.11.2000 la quale, all'art. 22 definisce gli obiettivi principali del Piano Urbano della Mobilità (PUM) quali "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". Il percorso di innovazione degli strumenti di pianificazione dei trasporti è stato introdotto, in ambito europeo, attraverso la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) quali strumenti per la definizione di politiche coerenti con il criterio di sostenibilità ambientale, sociale ed economica ed in grado di promuovere e favorire la condivisione degli obiettivi e della scelte con l'ampia comunità di cittadini e di soggetti portatori e rappresentativi dei diversi interessi in campo. I Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile sono esplicitamente richiamati da documenti europei ed in particolare: il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni), nel quale documento la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile - in inglese, SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan; il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile, il quale tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS; l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana il quale, nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS", ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica questi principali requisiti. Le linee guida della CE del 2014 (Guidelines developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) per Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile destinate ai professionisti della pianificazione e gestione del trasporto urbano e della mobilità, agli attori e ai portatori di interesse coinvolti nello sviluppo e nell'implementazione del PUMS.

Il documento in oggetto (PUMS PUT La Spezia 2018) è costituito da tre sezioni.

La prima sezione è il quadro conoscitivo, che rappresenta la attuale situazione della mobilità nella nostra città.

La seconda è il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) che, come noto è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti.

Nello specifico, e come meglio specificato nel seguito, il presente Piano introduce un modello di mobilità e soluzioni volte ad un riequilibrio della ripartizione modale, a favore di modalità collettive e a basso impatto.

Il PUT è uno strumento di pianificazione del traffico previsto dal Codice della Strada **D.Lgs. 285/92 all'articolo 36** su orizzonte biennale.

Per sua natura il PUT e il PUMS riguardano essenzialmente modalità di riorganizzazione della circolazione veicolare, del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile.

Detti piani sono configurabili nella fattispecie di cui all'articolo 3 comma 3 della Legge regionale 32/2012 "Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS)" che si riporta:

Art. 3. (Ambito di applicazione)

...

3. Sono soggetti a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 13 anche i piani e i programmi e gli eventuali accordi di programma relativi a tali strumenti, diversi da quelli di cui ai commi 1 e 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti, nonché le loro modifiche, nei seguenti casi:(12)

a) piani o programmi a carattere generale o settoriale estesi all'intero territorio di competenza;

...

Quanto sopra trova conferma nel DM 4 Agosto 2017 (Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile) che prevede che rispetto alla normativa ambientale:

"Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, è da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006."

2. CARATTERISTICHE DEL PIANO

In estrema sintesi Il PUMS in un arco temporale decennale propone una serie di interventi che vogliono trarre verso una città che invita a utilizzare e "vivere" maggiormente gli spazi stradali, da parte di pedoni, ciclisti e utenti del Trasporto Pubblico.

Obiettivo finale, quello di garantire alle generazioni future una città più organizzata e più rispondente alle esigenze dei cittadini e nel contempo, più vivibile e che possa anche diventare una attrazione per i turisti, in quanto liberata dalla invasione di auto che attualmente occupano la maggior parte degli spazi stradali rendendo poco appetibile la mobilità ciclopedonale.

2.1 Ambito programmatico e contenuti del Piano

Riguardo alla connessione con altri piani il PUMS PUT fornisce delle indicazioni in particolare al Piano Urbanistico in quanto propone un modello di mobilità basato su tre "linee di intervento":

- soluzioni "green": sviluppo della zona a traffico limitato e ampliamento (limitato) della zona pedonale, sviluppo della mobilità ciclopedonale, regolamentazione del trasporto merci in ambito urbano, limitazioni ai veicoli più inquinanti, forte sviluppo del Park and Ride con potenziamento anche infrastrutturale dei parcheggi di interscambio di Palasport e Piazza d'Armi
- sviluppo della trazione elettrica : ristrutturazione del TPL con transito nella zona più centrale di soli mezzi elettrici filoviari, incentivazione all'uso di veicoli privati elettrici con infrastrutturazione di rete di colonnine di ricarica e sistema di incentivazioni,
- sviluppo della tecnologia applicata alla mobilità con sviluppo di sistemi di infomobilità e di e-ticketing. Realizzazione di un'app unica della mobilità possibilmente integrata con sistemi già diffusi in ambito nazionale che possano consentire la costante informazione per l'utente e la possibilità di acquistare servizi diversi di mobilità (parcheggi, ingresso ZTL, bike sharing, trasporto pubblico, ...)

Il PUT PUMS (ad eccezione del potenziamento delle aree di interscambio) non prevede interventi infrastrutturali ma elenca essenzialmente quelli già in itinere e propone interventi per ottimizzare il loro utilizzo.

Il PUMS PUT è approvato in coerenza con il Piano energetico comunale approvato con atto di CC n.21 in data 20.6.2011. e con il piano Regionale di risanamento e tutela della qualità e per la riduzione dei gas serra pubblicato sul BURL 29.3.2006 e proprio in linea con le misure previste al punto 6.2 del medesimo (misure e responsabilità di attuazione).

Il PUMS PUT consente inoltre interventi coerenti con la classificazione acustica approvata dalla Provincia con delibera GP 376/20.7.99 e anche con la modifica integrale della zonizzazione adottata dal CC il 5.4.2007, peraltro mai successivamente e definitivamente approvata.

Rischio Idrogeologico e Rischio di Esondazione.

L'attuazione del piano non comporta modifiche nel rischio idrogeologico o di esondazione, essendo le opere infrastrutturali collocate in contesti non già caratterizzati da problematiche ambientali note. Anche dal punto di vista sismico le opere previste non rilevano nell'incremento dei livelli di rischio del territorio.

Sulla base di quanto emerso nel quadro conoscitivo, dell'analisi, delle criticità si è stabilito un percorso volto alla riduzione delle criticità dai vari punti di vista e in particolare sul tema ambientale.

2.2 Accertamento delle criticità ambientali e del territorio

Il quadro di riferimento ambientale si è basato su tutte le conoscenze e banche dati in possesso del Servizio comunale Ambiente e i vari studi pregressi e, in particolare della più recente elaborazione relativa alla qualità dell'aria, a opera del Laboratorio di Fisica Ambientale – Dipartimento di Fisica dell'Università di Genova, è stata consegnata al Comune della Spezia lo scorso giugno 2017. Lo "Studio modellistico multi-sorgente sulla qualità dell'aria nella città di La Spezia" si riferisce ad un arco temporale di 12 mesi, da settembre 2015 ad agosto 2016, prendendo a riferimento:

- il traffico veicolare nell'area
 - fattori emissivi (CO, NOx, SO2, PM10 e PM2.5)
 - categoria stradale (urbana, rurale e autostradale)
 - tipologia di veicolo (autoveicoli, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti, autobus, ciclomotori e motoveicoli)
- le sorgenti da traffico marittimo
 - numero e tipologie di navi attraccate nel periodo
 - durata sosta in porto
- le diverse zone cittadine, omogenee per tipologie e concentrazione delle sorgenti inquinanti
 - zona urbana (maggiore densità abitativa)
 - zona industriale (ENEL e Oto Melara)
 - zona portuale
 - zona a Nord-Nord Est delle banchine portuali (maggior traffico marittimo)

Il traffico stradale risulta confermato come principale fonte di inquinamento in tutte le aree ad eccezione di quella portuale, per sua natura scarsamente interessata dal trasporto su gomma.

Il nostro comune è stato zonizzato dalla Regione nell'ambito dell'"area spezzino", riguardo sia i parametri NO₂, SO₂, polveri, CO, benzene, che riguardo il parametro metalli. Va ricordato che tale zonizzazione comporta l'obbligo di monitorare e non basarsi solo su modelli per la verifica della qualità dell'aria. Questo adempimento è già peraltro ampiamente espletato, con una rete di otto centraline fisse, varie campagne attuate con mezzo mobile e una rete a maglie su tutto il territorio per la verifica del benzene a mezzo di campionatori passivi.

In occasione di un convegno tenutosi nel maggio 2013, l'ARPAL ha riferito lo stato dell'aria cittadino e le modalità del suo monitoraggio, così definite:

Qualità aria complessivamente buona con valori molto inferiori ai limiti normativi ad eccezione:

- NO₂ che a San Cipriano superava il Valore limite medio annuale, senza grosse variazioni stagionali, ad indicare il contributo del traffico veicolare
- O₃ che nel 2012 non aveva superato i limiti per le condizioni meteo ma che negli anni precedenti era critico
- Distribuzione uniforme degli inquinanti nell'aria cittadina, a indicare un insieme di contributi senza una fonte puntuale preponderante.

Nel 2015, nell'ambito degli studi per la revisione del nuovo PUC, il Comune aveva aggiornato la propria relazione sullo stato dell'ambiente, e in tale ambito aveva formulato alcune considerazioni.

Per quanto concerne l'inquinamento da traffico, le aree più critiche riscontrate dalla rete di qualità dell'aria e dalle campagne per il benzene, restavano quelle della direttrici Via Fiume - Spallanzani - Via Crispi. Sull'incidenza dell'eventuale alleggerimento dell'inquinamento da traffico di attraversamento esercitata dall'apertura della Variante Aurelia, non erano ancora disponibili rilevazioni tali da giungere a una conclusione definitiva.

Si ricordavano inoltre le numerose occasioni di superamento del parametro PM₁₀, riscontrate negli anni passati nella centralina di Fossamastra, peraltro da ascrivere ai cantieri aperti per la realizzazione della darsena di Pagliari.

Va precisato che a fronte del quadro emissivo in termini generali descritto sopra, la rete di controllo "al suolo" della qualità dell'aria, vale a dire il controllo di quelle che si definiscono le immissioni, non aveva denotato nel biennio precedente (l'ultimo superamento annuale per il parametro NO_x presso la centralina di S. Cipriano risaliva al 2012) superamenti di un qualche rilievo per nessuno dei parametri indagati (NO_x; SO₂; CO; PM₁₀ e PM_{2,5} benzene e ozono).

Da tale data, peraltro, si sono invece verificati ulteriori episodi di superamento dei limiti, in particolare per il parametro NO₂.

In particolare, la Regione Liguria ha chiesto notizie, da riferire alla Comunità Europea, relativamente al supero del valore medio annuale presso la stazione di V.le Amendola/Piazza Chiodo verificatosi proprio nel 2015, superamento che poi si è ripetuto nel 2016, con il valore di 43 µg/m³. Il Comune ha riferito che tali superamenti sono da ascrivere con ogni ragionevolezza alla concomitante presenza di due imponenti cantieri limitrofi, entrambi posti nel pieno centro città: l'uno per la realizzazione

di un ampissimo parcheggio interrato in Piazza Europa, esattamente davanti al palazzo comunale, l'altro per il rifacimento integrale, con realizzazione di sottoservizi e nuove infrastrutture nella Piazza Verdi, immediatamente dietro ai palazzi del Comune e della Provincia.

Il fenomeno è stato accentuato anche dal fatto che la situazione sopra descritta ha costretto all'adozione di un percorso alternativo da parte di tutti i mezzi del TPL. Nella conformazione della Spezia, infatti, pressoché tutti gli autobus passano da quella porzione del centro città, e tutti quanti hanno dovuto invece percorrere, per tutto il biennio dei cantieri, il tragitto che ha maggiormente impattato sulla centralina critica.

La situazione è poi rientrata nel 2017.

Però, in quest'ultimo anno, si sono invece verificate le seguenti ulteriori criticità.

Analizzando l'intero anno 2017 si può evidenziare che, per quanto concerne gli inquinanti gassosi monitorati, le criticità più significative si sono avute su:

- O3, che ha visto numerosi superi del valore bersaglio a Bolano e Chiappa
- NO2 presso la postazione di San Cipriano, che con 44,5 mg/m³ ha visto il supero del valore limite medio annuale di 40 mg/m³.

Arpal ha valutato che al valore di NO2 in tale stazione contribuisce per un 4-7 % l'emissione determinata dallo stazionamento delle navi da crociera, mentre è quindi da ritenersi che la maggioranza dei contributi sia quindi da individuarsi nelle sorgenti diffuse, come il traffico veicolare e il riscaldamento domestico.

In conclusione, in un contesto non sicuramente connotato da episodi di drammaticità, si sono però verificati più volte, e tuttora sussistono, elementi di criticità nella qualità dell'aria in varie zone del Comune, soprattutto per quanto attiene il parametro ossidi d'azoto, sicuramente determinato in buona percentuale anche dalle combustioni dei motori a scoppio.

In ultima analisi, in relazione agli impatti, si rileva infine che gli impatti negativi previsti sono da ritenersi sostenibili e mitigabili, che sono stati individuati qualitativamente gli impatti positivi negativi, permanenti e transitori e che è previsto un sistema di monitoraggio di questi per tutta la durata del Piano e infine che non si prevede che vengano modificati in negativo i livelli di qualità ambientale e valori limite che possano introdurre danni alla salute.

Gli interventi previsti nel PUMS vanno proprio nella direzione del contenimento delle criticità emerse specie per quanto concerne la filoviarizzazione, il potenziamento dell'utilizzo dei parcheggi di interscambio e, strategicamente, la messa in funzione della estensione della variante Aurelia. Le stesse misure contribuiscono anche al perseguimento degli obiettivi contenuti nelle disposizioni comunitarie e nazionali sulla sostenibilità della mobilità e sulla riduzione dei gas serra.

2.3 Obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale

Si riportano gli obiettivi ambientali e territoriali promossi dal PUMS PUT

Gli obiettivi generali di

- incremento del livello di accessibilità al centro urbano e ai quartieri e
- di miglioramento delle condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione

sono declinati attraverso i seguenti obiettivi specifici

- Riclassificazione del grafo viario ai fini di un migliore utilizzo della variante Aurelia
- Conferma (di massima) dell'esistente area pedonale e incremento della zona a traffico limitato
- Forte sviluppo di un sistema di Park and ride
- Forte impulso all'uso del TPL
- Miglioramento della sicurezza stradale
- Razionalizzazione del trasporto merci
- Sviluppo della mobilità elettrica
- Sviluppo della mobilità marittima

Nel PUMS sono sviluppati i vari argomenti relativi sopra descritti e quindi, nel PUT, estrapolati alcuni interventi da attuarsi nell'arco biennale.

Rispetto al processo partecipativo, il Piano è stato reso pubblico e discusso in vari incontri tra amministrazione, cittadini e portatori di interesse che hanno formulato 16 osservazioni formali le quali attengono aspetti settoriali e non stravolgono la impostazione generale del Piano. Si allega elenco delle osservazioni pervenute con relative controdeduzioni conseguenti.

Comune della Spezia PUMS PUT Elenco delle osservazioni pervenute :

1	Assessorato Mobilità	sollecitazione ricevuta direttamente dall'assessorato	17/4/18
2	Assessorato Mobilità	sollecitazione ricevuta direttamente dall'assessorato	21/4/18
3	Arianna Fortunato	consegnata a mano	28/4/18
4	Stefano Bandini	email	2/5/18
5	Cons.re Guido Melley	email	2/5/18
6	Manca Annalisa e altri	consegnata a mano	3/5/18
7	Cons.re Marco Raffaelli	consegnata a mano	4/5/18
8	Cons.re Massimo Caratozzolo	consegnata a mano	4/5/18
9	Gruppo Toti FI	email	7/5/18
10	Confartigianato	email	9/5/18
11	Rita Casagrande Franco Arbasetti	email	9/5/18
12	Bernardo Vatteroni	email	9/5/18
13	Assessorato Mobilità	sollecitazioni ricevute direttamente dall'assessorato	9/5/18
14	Uil Trasporti	PEC	10/5/18
15	Gruppo Fratelli d'Italia	email	14/5/18
16	Legambiente	email	14/5/1

Osservazioni e relative controdeduzioni

		Oggetto richiesta	Risposta	Apportate modifiche al documento? SI/NO	Riferimento documento (pag.)
1.1	Assessorato	Bus L dimensioni troppo elevate _ ridurre dimensioni mezzi	La scelta di unificare la linea L con parte della vecchia linea 12 via Puccini ha consentito notevoli risparmi gestionali ed ottimizzazioni per il servizio di Trasporto Pubblico. Una verifica della fattibilità tecnico/economica di quanto richiesto potrà essere effettuata solo nello studio di dettaglio che sarà redatto prima della ristrutturazione del servizio.	SI	141
1.2	Assessorato	Istituire Linea 9 Radioterapia	La richiesta è già pervenuta agli uffici che hanno in corso le verifiche necessarie. Deve essere risolto un problema inerente gli spazi di fermata. Si prevede la attivazione del servizio quanto prima..	SI	141
1.3	Assessorato	Girobus Fabiano (richiesta di una connessione Fabiano Basso con zona capolinea)	Il servizio richiede un incremento chilometrico attualmente non coperto dai finanziamenti. In fase di ristrutturazione delle linee si studierà, rispetto alle esigenze generali la fattibilità economica della proposta.	SI	141
1.4	Assessorato	Richiesta potenziamento semafori per non vedenti	Si potrà provvedere ad effettuare un progetto di estensione dei semafori attrezzati con sistemi per ausilio ai non vedenti e quindi individuare le risorse necessarie.	SI	87
2.1	Assessorato	Sistema salva parcheggio per disabili	Sarà nostra cura verificare la affidabilità di sistemi disponibili sul mercato e, nel caso in cui si valutasse una effettiva efficacia si potrà provvedere a attivare analoga esperienza nella nostra città.	Non viene modificato il documento ma l'ufficio è incaricato di svolgere lo studio.	-
3.1	Arianna Fortunato	Maggior tutela sosta residenti	Si ritiene che la proposta di una diversa modalità di rilascio dei pass possa in parte garantire risposta a quanto rilevato	NO	120
4.1	Stefano Bandini	Sfruttare le infrastrutture ferroviarie già esistenti per trasporto sovracomunale	E' un tema più volte dibattuto anche nei Piani Strategici dei primi anni 2000 ma che si è rilevato di complessa attuazione. E' un tema che comunque è più attinente ad una pianificazione di livello provinciale su cui peraltro la Provincia ha in corso la redazione di uno studio. Si proporrà di analizzare tali tematiche nello studio citato.	NO Si propone di richiedere l'analisi di queste tematiche alla Provincia.	
4.2	Stefano Bandini	Valorizzare poli attualmente sottoutilizzati	Come sopra	NO Si propone di richiedere l'analisi di queste tematiche alla Provincia.	

4.3	Stefano Bandini	Sfruttare massa critica trasporto turistico	Come sopra	NO Si propone di richiedere l'analisi di queste tematiche alla Provincia.	
5.1	Cons.re Melley	Si richiedono chiarimenti in merito a Piano della Sosta -parcheggi Duca degli Abruzzi -parcheggi Arsenale MM	Su questi due parcheggi sono in corso trattative con la Marina. Ad oggi ci sono state delle chiusure, dopo una iniziale apertura, ma in concreto non è possibile avanzare ipotesi temporali e modalità	NO (semplice chiarimento)	118
5.2	Cons.re Melley	Piano della Sosta -parcheggi porto Mirabello	Nel documento è citato come "parcheggio di prossimità" insieme a Piazza Europa e ParkStazione costituisce un polo a distanza pedonale dal centro. Come noto è di proprietà della società che gestisce il porticciolo ma è ad uso pubblico e gestito in concessione da ATC MP	NO (semplice chiarimento)	64
5.3	Cons.re Melley	parcheggio p.zza Bayreuth	Nel documento si avanza una proposta di creazione di un polo a ridosso del centro città formato da ParkEuropa + Bayreuth. Quanto sopra nella consapevolezza che devono essere rinegoziati accordi con Camera di Commercio. I parcheggi residenti sarebbero recuperati nelle strade laterali. Questa proposta potrebbe apparire in contrasto parziale con l'indirizzo di riservare maggiormente il centro alle auto dei residenti. Si fa notare che la proposta è però inserita nel PUT quindi è pensata nel breve periodo in attesa dello sviluppo del modello previsto dal PUMS. La proposta prevede di eliminare tutta la sosta mista e a rotazione che attualmente è presente intorno all'isolato dell'INPS e in tutte le altre strade intorno alla zona Bayreuth Verdi comprese tutte le trasversali (via XX settembre - via Tolone - via Costantini - zona Camera Commercio...). Motivo è garantire un polo per migliorare la accessibilità al centro e soprattutto rendere più "leggibile" la nostra regolamentazione. Concentrare tutta la rotazione in un punto Bayreuth+Europa e i residenti in tutto il resto con vantaggi per la comprensibilità e anche per la gestione. Questa proposta che trova la sua motivazione in esigenze di migliore organizzazione del servizio però in caso non sia ritenuta funzionale può essere emendata.	SI (cassata proposta)	105/116/117
5.4	Cons.re Melley	E' necessario chiarire i costi relativi a investimenti TPL	Piano TPL -piano investimenti filovia bus elettrici Per quanto riguarda la proposta di breve termine sono necessari solo alcuni interventi sulla struttura filoviaria (60-70 mila euro) è necessario predisporre alcune modifiche all'impianto. In particolare occorre consentire l'inversione di marcia all'incrocio tra via Parma e Corso Nazionale più altri interventi minori.	NO (trattasi di semplice chiarimento)	138 e segg.

			<p>Per realizzare tali modifiche si deve predisporre il progetto, approvvigionare i materiali, realizzare le opere civili e l'armamento dell'impianto.</p> <p>Una volta realizzato l'impianto bisogna procedere con il collaudo da parte dell'USTIF.</p> <p>Tempo di realizzazione 3 / 4 mesi dalla data di approvazione del proprietario dell'impianto e si stimano costi per 70/80.000 euro.</p> <p>Riguardo invece alla proposta di medio lungo termine che prevede un forte rilancio della filovia, è necessario un investimento molto più consistente.</p> <p>Si tenga conto che attualmente la flotta filoviaria è costituita da 8 nuovi trollini e dai vecchi Bredabus che progressivamente dovranno essere sostituiti.</p> <p>Per ottenere un adeguato potenziamento è necessario prevedere l'acquisto di 12 nuovi filobus (stima dei costi 8.400.000 €) oltre alla realizzazione di una nuova sottostazione elettrica presso la sede di mazzetta (circa 1.000.000 €).</p> <p>Per questo ingente finanziamento si pensa di ricercare adeguate fonti di finanziamento europee o nazionali.</p> <p>In questo modo si riuscirebbe ad avere nel centro urbano un transito quasi totalmente filoviarizzato.</p>		
5.5	Cons.re Melley	E' necessario chiarire le soluzioni ipotizzate per piazza Verdi	La soluzione per Piazza Verdi è chiaramente riportata nel PUT. Di fatto si prevede il mantenimento del servizio attuale (fatta salva la deviazione su Viale Italia delle sole corse delle linee extraurbane non scolastiche che attualmente si attestano su Piazza Chiodo, es: le linee di Vezzano, Bolano e Calice - circa 30 passaggi al giorno) con la previsione di una progressiva sostituzione con mezzi filoviari.	NO (semplice chiarimento)	138 e segg.
6.1	Manca Annalisa	Corse serali TPL per Pianazze Termo	L'assessorato, preso atto dell'aumento della mobilità nelle ore serali specie nelle giornate di venerdì e sabato ha in corso uno studio per fornire servizi di mobilità in queste ore. E' in corso un provvedimento per organizzare (limitatamente alle serate di venerdì e sabato) una serie di aree di sosta in varie strade che in orario diurno sono adibite al transito veicolare e fornire così una alternativa alla sosta in centro. Allo stesso modo sul tema del Trasporto Pubblico Locale sono in fase di studio dei servizi serali: questo incremento del servizio richiede però un incremento chilometrico attualmente non coperto dai finanziamenti. In fase di ristrutturazione delle linee si verificherà, rispetto alle esigenze generali la fattibilità economica della proposta.	SI	141
7.1	Cons.re Marco Raffaelli	E' necessario chiarire i costi relativi a investimenti TPL	Si veda la 5.4		
7.2	Cons.re Marco	Specificare risorse per trasporto marittimo	Si deve precisare che sulla base della distribuzione delle competenze un eventuale attivazione di un	NO (semplice chiarimento)	97

	Raffaelli		servizio di trasporto pubblico marittimo vede l'ente Provincia come capofila. Nel caso in cui fosse attivata una gara di TPL marittimo sul Golfo il Comune potrà valutare, compatibilmente disponibilità di bilancio una propria partecipazione, insieme agli altri comuni, alla iniziativa		
7.3	Cons.re Marco Raffaelli	Non si ritiene opportuno prevedere una struttura di parcheggio di interscambio alle Terrazze in quanto potrebbe danneggiare il commercio cittadino	Fermo restando il modello proposto che punta fortemente sul sistema di parcheggi scambiatori, sentite le obiezioni avanzate non è essenziale che uno di questi centri di interscambio sia posizionato alle Terrazze. Si ritiene possibile puntare sulle altre posizioni tralasciando il sito delle Terrazze	SI (cassata proposta)	38/67/68/120/143
7.4	Cons.re Marco Raffaelli	Si propone di inserire HUB per interscambio Stazione Centrale e zona di Mazzetta	La proposta è ritenuta ammissibile. Il limiti di Mazzetta e Stazione sono già di fatto considerati i limiti esterni della zona più centrale su cui si sviluppa la proposta di un TPL quasi essenzialmente basato sul trasporto elettrico.	NO (di fatto la osservazione ricalca quanto riportato nel documento)	73
7.5	Cons.re Marco Raffaelli	No agli stalli blu in piazza Bayreuth	Si veda la 5.3	SI (cassata proposta)	105/116/117
8.1	Cons.re Massimo Caratozzolo	Inserire Piazza Verdi in attesa di collaudo	Non si ritiene che tale aspetto possa essere oggetto di valutazioni/specificazioni nell'ambito di un Piano della Mobilità Sostenibile / Piano del Traffico.	NO	2
8.2	Cons.re Massimo Caratozzolo	Specificare motivazione blocco lavori Variante Aurelia	Non si ritiene che tale aspetto possa essere oggetto di valutazioni/specificazioni nell'ambito di un Piano della Mobilità Sostenibile / Piano del Traffico. Si precisa peraltro che nessuna previsione del PUMS o PUT si poggia su una immediata apertura del terzo lotto.	NO	30
8.3	Cons.re Massimo Caratozzolo	Pista ciclabile Spezia Riomaggiore	L'intervento è molto oneroso ma, considerato l'elevato interesse turistico che potrebbe avere si ritiene opportuno confermarlo. Questo intervento dovrebbe essere realizzato con fondi nazionali od europei da individuare.	NO	75
8.4	Cons.re Massimo Caratozzolo	Incrocio viale Fieschi via delle 5 terre	La regolamentazione del semaforo è in questa situazione da quando è stato realizzato (oltre trent'anni) e, sentito l'ufficio Infortunistica della PM non esiste una casistica di sinistrosità specifica, collegata a quanto evidenziato. Da anni esiste una proposta di eliminazione del semaforo e realizzazione intersezione a rotatoria che richiede però un rilevante investimento.	NO	84
8.5	Cons.re Massimo Caratozzolo	Svincolo Seresa	Viene cassato il paragrafo. I percorsi pedonali sono già separati mediante isole spartitraffico	SI	84/85
8.6	Cons.re Massimo Caratozzolo	Rotatoria via del canaletto	La rotatoria proposta può migliorare la funzionalità della intersezione e la sua sicurezza.	NO	86
8.7	Cons.re Massimo Caratozzolo	ZTL via Diaz	Non è possibile in quanto è l'ingresso all'area. Il Ministero impone le cosiddette "vie di fuga" che non sarebbero realizzabili all'incrocio Diaz Chiado	NO	105/106

8.8	Cons.re Massimo Caratozzolo	ZTL possibile ampliamento palazzo INPS	NO. E' una previsione futura della quale sarà comunque verificata la fattibilità e l'impatto.	NO	106
8.9	Cons.re Massimo Caratozzolo	Piano della Sosta	Né il PUT nè il PUMS prevedono ampliamento di zona a tariffa ma anzi una netta riduzione dei posti auto a pagamento da trasformare in sosta per i residenti.	NO	116
8.10	Cons.re Massimo Caratozzolo	Pinetina parcheggio cassare intero capitolo	Il paragrafo è così modificato Parcheggi in struttura in area centrale L'ipotesi di realizzare un parcheggio interrato nell'area dei Giardini (progetto già avviato dalla società partecipata ATC MeP) è attualmente sospesa in attesa di pronunciamento del TAR Liguria sul ricorso rispetto al diniego espresso sulla autorizzazione paesaggistica, sono pertanto in corso valutazioni in merito alla fattibilità di ulteriori strutture di parcheggio in area centrale.	SI	120
8.11	Cons.re Massimo Caratozzolo	Ridurre costo prima ora per utenti sosta	Come riportato in risposta alla oss. 8.9 il piano prevede di ridurre fortemente il numero di posti a pagamento e quindi il costo per l'utenza. Interventi non coordinati in un disegno generale volto a garantire servizi di mobilità agli utenti potrebbero peggiorare il sistema della mobilità spezzina.	NO	120
8.12	Cons.re Massimo Caratozzolo	Dare opportunità di avere pass residenti con sosta in tutte le zone.	NO Tale provvedimento incentiverebbe la mobilità in auto su brevi tratti urbani con conseguente aumento del traffico e dell'inquinamento.	NO	124
8.13	Cons.re Massimo Caratozzolo	Divieto mezzi pesanti via Parodi	In Via del Parodi è presente già un divieto il Sabato e Festivi e negli altri giorni dalle ore 7,30 alle ore 8,45 e dalle ore 16,45 alle ore 18,00 esclusi bus di linea e N.U.	NO	110
8.14	Cons.re Massimo Caratozzolo	Via Veneto senso unico e altre proposte tra cui via Paleocapa	SI (vengono cassate tranne via Paleocapa su cui esiste un problema di sicurezza pedonale)	SI	146
8.15	Cons.re Massimo Caratozzolo	Bike Sharing nuove postazioni	SI inserito nel documento	SI	79
8.16	Cons.re Massimo Caratozzolo	Percorso partecipativo modifiche TPL	Si ritiene che il presente percorso possa garantire la condivisione	NO	138 e segg.
8.17	Cons.re Massimo Caratozzolo	Progetto Seabus	SI inserito nel documento	SI	97
8.18	Cons.re Massimo Caratozzolo	Modifiche al TPL	Si veda 6.1	SI	141
8.19	Cons.re Caratozzolo	Parcheggio Terrazze	Si veda 7.3	SI(cassata proposta)	38/67/68/ 120/143

8.20	Cons.re Massimo Caratozzolo	Si ritiene necessario attuare con gradualità gli interventi di limitazione ai mezzi più inquinanti	Limitazioni ai veicoli per classi di emissioni Si propone il mantenimento della proposta ma con applicazione progressiva (prima Euro 2 - poi Euro 3 - poi Euro 4)	SI introdotto criterio di progressività	111
8.21	Cons.re Massimo Caratozzolo	Piazza Verdi	La soluzione per Piazza Verdi è chiaramente riportata nel PUT. Di fatto si prevede il mantenimento del servizio attuale (fatta salva la deviazione Deviazione su Viale Italia delle sole corse delle linee extraurbane non scolastiche che attualmente si attestano su Piazza Chiodo, es: le linee di Vezzano, Bolano e Calice (circa 30 passaggi al giorno) con la previsione di una progressiva sostituzione con mezzi filoviari.	NO (semplice chiarimento)	138 e segg.
8.22	Cons.re Massimo Caratozzolo	Stalli per disabili dimensioni	La proposta pienamente condivisibile, attiene ad aspetti gestionali e non programmatori. Pur non modificando il Piano si terrà conto di quanto proposto.	NO (chiarimento)	-
9.1	Gruppo Toti FI	Non deve essere variato traffico di via Gramsci	In nessuna parte del documento sono citate variazioni a via Gramsci per la quale si conferma il mantenimento dell'attuale assetto. A pag. 7 viene citata una previsione del PUT 2006 non confermata attualmente.	NO	-
9.2	Gruppo Toti FI	Contrarietà estensione zone a pagamento	A pag. 59 non si parla di estensione di zone a pagamento e nemmeno a pag. 108. In entrambe i casi si ipotizza estensione della ZTL. Si fa cenno a possibilità estensione zone a pagamento a pag. 64 in cui si parla di attivazione di sistemi di controllo della sosta ma come spiegato allo solo scopo di garantire la sosta dei residenti. Solo nel caso in cui questo provvedimento sia fortemente richiesto dai residenti potrà essere attivato. Più in generale nessuna estensione della zona a tariffa è proposta dal Piano ad eccezione di P. Bayreuth comunque cassata. Si ribadisce che il piano riduce il numero di posti auto a pagamento in maniera rilevante eccezion fatta per possibili e limitati interventi di omogeneizzazione e razionalizzazione.	NO	-
9.3	Gruppo Toti FI	Contrarietà Parcheggio Terrazze	Si veda 7.3	SI(cassata proposta)	38/67/68/ 120/143
9.4	Gruppo Toti FI	Contrarietà alla pedonalizzazione urbana	Il documento PUMS PUT di fatto limita fortemente la estensione della pedonalizzazione di fatto azzerando la sua progressiva estensione. Nella programmazione dei prossimi dieci anni sono inseriti solo alcuni tratti estremamente limitati che saranno realizzati solo previa ampia condivisione e accettazione.	NO	61/108
9.5	Gruppo Toti FI	Contrarietà blocco Euro 4	si veda la 8.20	SI	111
9.6	Gruppo Toti FI	Contrarietà al trasporto merci in centro con veicoli puliti	Si accetta la proposta di inserire il provvedimento con gradualità	SI	89
9.7	Gruppo Toti FI	Piazza Bayreuth no rotazione mantenere residenti	SI si veda la 5.3	SI	105/116-11 7

9.8	Gruppo Toti FI	No a "pricing"	NO Il senso di tale indicazione è quella di consentire l'accessibilità anche a tipologie diverse da quelle specificatamente individuate. Non inserire questa dicitura comporterebbe la chiusura ermetica della ZTL e pertanto il provvedimento va nel senso di agevolare il commercio e i fornitori.	NO	106
9.9	Gruppo Toti FI	No a senso unico via Veneto (Padre Giuliani)	Si elimina dal documento la proposta	SI	145
9.10	Gruppo Toti FI	Ripristino via Tolone	Si accetta proposta, peraltro già attuata	SI	146
9.11	Gruppo Toti FI	Messa in sicurezza piste ciclabili via Veneto. Limitazione in zona pedonale.	Si inserisce nel documento la proposta. In zona pedonale esistono già delle regole di accesso e comportamento il passo successivo sarebbe vietare il transito provvedimento che non si ritiene oggi opportuno.	SI	144
9.12	Gruppo Toti FI	Parcheggio Stazione Ferroviaria no all'ampliamento con soldi pubblici	Si inserisce nel documento la proposta (modificando cofinanziamento esterno in finanziamento esterno)	SI	117
9.13	Gruppo Toti FI	Accordo Comune di Santo Stefano per Bus Turistici	L'Amministrazione ha sollecitato alle Ferrovie, al fine di decongestionare la Stazione centrale, un maggiore utilizzo - per le destinazioni Cinque Terre -. Si ritiene essere questa la linea da perseguire anche perchè difficilmente potremmo incidere sul comune di Santo Stefano.	NO	143
9.14	Gruppo Toti FI	No a nuovi aumenti della sosta e dei pass	Non sono previsti nel documento.	NO	
9.15	Gruppo Toti FI	Allungamento corse linea 13 con passaggio in via Zagora	In considerazione della limitazioni fisiche e strutturali non è possibile introdurre tale previsione.	NO	
10.1	Confartigiana nato	PASS Artigiani per il centro	La proposta non viene introdotta nel documento generale di programmazione ma potrà essere discussa in fase di attuazione del Piano della Sosta	NO	
10.2	Confartigiana nato	Treno Migliarina x Cinque Terre	La Provincia ha in corso uno studio relativo alla mobilità provinciale e al trasporto pubblico. Tale proposta sarà considerata in tale analisi.	NO	
10.3	Confartigiana nato	Taxi Trasporto Pubblico	Il Piano del Traffico ha storicamente sempre indagato e sviluppato proposte relative a linee bus e trasporto marittimo e diventa complesso introdurre in questa fase un nuovo paragrafo.. Siamo però disponibili, in fase attuativa a sviluppare uno studio specifico, in collaborazione con le associazioni sulla tematica taxi e l'ufficio Attività Produttive delegato sull'argomento.	NO	
10.4	Confartigiana nato	Orari radiotaxi	Questo argomento potrà essere sviluppato nell'ambito dello studio di cui al punto 10.3	NO	
10.5	Confartigiana nato	Trasporto Marittimo Taxi Boat	Questo argomento potrà essere sviluppato nell'ambito dello studio di cui al punto 10.3	NO	
10.6	Confartigiana nato	ZTL problema Stazione piazzale	Il comune aveva tentato nel passato di introdurre una ZTL con controllo accesso ai varchi nel passato ma il Ministero ha bocciato la proposta in quanto	NO	

			tale sistema di controllo può essere utilizzato su di un'area ampia e non limitata ad una sola piazza.		
10.7	Confartigianato	Limitazione 3,5 t e mezzi pesanti	Le problematiche evidenziate attengono a questioni di gestione e non si ritiene debbano essere inserite in un piano della Mobilità ciò premesso si manifesta disponibilità ad affrontare il tema con l'obiettivo di minimizzare il disagio alla categoria.	NO	
11	Franco Arbasetti Rita Casagrande	Varie tematiche	Nei documenti pervenuti sono state presenti considerazioni di ordine generale su una serie di tematiche, porto, parcheggi, modifiche alla viabilità. Alcune di queste sono già assorbite in osservazioni precedenti, peraltro accolte (esempio Parcheggio terrazze) altre sono generali affermazioni e considerazioni di cui si terrà conto nel prosieguo del processo di pianificazione e attuazione del PUMS PUT.	NO	
12	Bernardo Vatteroni	Considerazioni Il documento presentato evidenzia un ritardo della nostra città rispetto agli obiettivi comunitari e internazionali citando l'Agenda ONU 2030. Sottolinea che l'indicatore "ripartizione modale" è - come contenuto nel Piano - è il più importante e su di esso bisogna agire. Sollecita peraltro di attivare una serie di strumenti tra cui cronoprogramma, sistema integrato di monitoraggio della mobilità, attività di un soggetto societario controllato dal Comune, riorganizzazione ufficio del Mobility Manager, ruolo del TPL marittimo e ferroviario, riorganizzazione trasporto merci, promozione mobilità dolce, e altre.	Si ritengono le sollecitazioni contenute nel documento pienamente condivisibili. Si terrà conto di tali osservazioni nella fase di attuazione del Piano.	NO	
13	Cons.re Tarabugi	Più corse Serali TPL Pianazze, Migliarina e Chiappa	SI La proposta è inserita nel piano di ristrutturazione del TPL di breve periodo	SI	141
14	UIL	Considerazioni generali sul Piano. Apprezzamento sul Piano in generale e in particolare sulla estensione filoviaria, sulla revisione delle linee. Si rimarca ruolo Piazza Verdi mantenimento nella Piazza con limitate deviazioni. Si sottolinea complessità di "rotture di carico".	Riguardo Piazza Verdi si conferma che, quanto richiesto è pienamente in linea su quanto inserito all'interno del Piano (si veda peraltro la oss. 8.21). Anche sulle rotture di carico si ritiene poter confermare quanto da Voi affermato nel documento.	NO	

15.1	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Cancellare in ogni parte realizzazione parcheggio Terrazze	Fermo restando il modello proposto che punta fortemente sul sistema di parcheggi scambiatori, sentite le obiezioni avanzate non è essenziale che uno di questi centri di interscambio sia posizionato alle Terrazze. Si ritiene possibile puntare sulle altre posizioni tralasciando il sito delle Terrazze	SI (cassata proposta)	38/67/68/ 120/143
15.2	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Cassare parcheggio Terrazze da 1.600 auto	Come sopra	SI (cassata proposta)	38/67/68/ 120/143
15.3	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Parcheggio Terrazze penalizzante per centro città	Come sopra	SI (cassata proposta)	38/67/68/ 120/143
15.4	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Si ipotizza ampliamento aree a tariffazione	Né il PUT né il PUMS prevedono ampliamento di zona a tariffa ma anzi una netta riduzione dei posti auto a pagamento da trasformare in sosta per i residenti.	NO	64/116
15.5	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Contrari alla limitazione dell'accesso in città al 75% autovetture (Euro 4)	Si evidenzia che tutti i residenti del centro sono in deroga dal provvedimento. Ciò premesso si accetta parzialmente l'osservazione con applicazione progressiva (prima Euro 2 - poi Euro 3 - poi Euro 4)	SI introdotto criterio di progressività	111
15.6	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Contrari alla limitazione dell'accesso in città al 75% delle auto considerata la crisi economica in corso	Si evidenzia che tutti i residenti del centro sono in deroga dal provvedimento. Ciò premesso si accetta parzialmente l'osservazione con applicazione progressiva (prima Euro 2 - poi Euro 3 - poi Euro 4)	SI introdotto criterio di progressività	111
15.7	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Inopportunità zone pedonali Beverini e Diaz	Il documento PUMS PUT di fatto limita fortemente la estensione della pedonalizzazione di fatto azzerando la sua progressiva estensione. Nella programmazione dei prossimi dieci anni sono inseriti solo alcuni tratti estremamente limitati che saranno realizzati solo previa ampia condivisione e accettazione e individuazione parcheggi compensativi.	NO	61/108
15.8	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Chiarire "previsione di pricing"	Il senso di tale indicazione è quella di consentire l'accessibilità anche a tipologie diverse da quelle specificatamente individuate. Non inserire questa dicitura comporterebbe la chiusura ermetica della ZTL e pertanto il provvedimento va nel senso di agevolare il commercio e i fornitori.	NO Semplice chiarimento	106
15.9	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Pedonalizzazione Piazza Cavour	Come chiaramente riportato "Tale ipotesi sarà indagata nell'ambito del processo partecipato già attivato nell'ambito della ristrutturazione della Piazza del Mercato." E' quindi una delle ipotesi in discussione.	NO Semplice chiarimento	107
15.10	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Eliminare paragrafo relativo a controviale Italia	Il senso di tale paragrafo è essenzialmente quello di recuperare spazi di sosta pubblica su aree attualmente ad uso del porto. Si ritiene la soluzione positiva per la mobilità urbana.	NO Semplice chiarimento	118
15.11	Gruppo consiliare Fratelli	Ampliamento ZTL intorno a Piazza Cavour	Stessa considerazione valevole per la 15.9: si rimanda al processo partecipato già attivato nell'ambito della ristrutturazione della Piazza del	NO Semplice chiarimento	108

	d'Italia		<p>mercato (tale previsione peraltro non è stata rinvenuta nel PUMS PUT- si parla di pedonalizzazione a pag. 108) In ogni caso ogni azione sarà subordinata ad una valutazione sul numero complessivo parcheggi che non dovrà essere ridotto.</p>		
15.12	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Eliminare confronti con città europee	<p>Il confronto di parametri oggettivi con altre realtà (il cosiddetto benchmarking) è un sistema utilizzato in mobilità diffusamente per valutare azioni e buone pratiche. Basti pensare alle numerose classifiche nazionali che vengono annualmente pubblicate. Si dà atto che le realtà non sono di dimensioni simili a quelle della Spezia in quanto non è facile trovare dati di questo tipo e pertanto si elimina questo riferimento.</p>	SI eliminata	55
15.13	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Non corretto prevedere aumento tariffe	<p>Non si prevede aumento di tariffe della sosta nell'ambito del PUMS PUT si parla solo di "verifica di adeguatezza" rispetto agli obiettivi posti.</p>	NO Semplice chiarimento	120
15.14	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Eliminare le foto	<p>Le immagini si limitano a rappresentare la attuale situazione di alcune nostre tratte stradali o piazze a ridosso dell'area pedonale si ritiene siano utili per meglio rappresentare la nostra realtà attuale</p>	NO Semplice chiarimento	50
15.15	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Cassare valutazione positiva su operato precedenti amministrazioni	<p>Si elimina la parte indicata</p>	SI	50
15.16	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Pagamento del bus navetta	<p>Era indicata come possibilità ma si accetta la osservazione e si elimina la proposta</p>	SI	120
15.17	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Valutazione personale su impoverimento città a causa gran numero di veicoli a motore	<p>Nel punto indicato ci si riferisce ad una analisi dei Piani del Traffico precedenti. Sostanzialmente si dice che i PUT degli anni 80 e 90 partivano da quella analisi e ciò è una realtà oggettiva. In ogni caso si può cassare.</p>	Si eliminata	48
15.18	Gruppo consiliare Fratelli d'Italia	Incremento tariffe a pagamento	<p>Né il PUT né il PUMS prevedono ampliamento di zona a tariffa ma anzi una netta riduzione dei posti auto a pagamento da trasformare in sosta per i residenti.</p>	NO semplice chiarimento	
16	Italia Nostra Legambiente e VAS	Varie considerazioni sul metodo e su alcune questioni specifiche	<p>Si ritiene che per le sue caratteristiche il piano non sia soggetto a VAS. Sulla base della vigente normativa in materia ambientale e del DM 4.8.2017 è però corretto che tale valutazione sia svolta secondo la necessarie procedure.</p> <p>Stiamo provvedendo in tal senso per cui, prima dell'approvazione definitiva del PUMS PUT si verificherà questo aspetto.</p> <p>Sul tema della partecipazione, questo piano specialmente nella parte PUMS è di lungo periodo e prevede una sostanziale modifica delle abitudini di tutti gli utenti. Sarà necessaria, per la sua concreta attuazione un piano di partecipazione e condivisione permanente rispetto al quale le associazioni ambientaliste possono avere un ruolo di rilievo.</p>	NO semplice chiarimento	

			<p>Riguardo agli indicatori 18-19 della ripartizione modale si è ipotizzata una fase iniziale di "start-up" del Piano che richiede tempo per cui cautelativamente è stato ipotizzato un biennio necessario per far partire la inversione di tendenza. In fase attuativa si potrebbero ricalibrare i target in funzione dell'andamento.</p> <p>Sulle pedonalizzazioni in realtà la scelta del piano è quella di non estendere in maniera rilevante tali superfici puntando principalmente sullo strumento della ZTL che è più accettato e garantisce risultati ambientali interessanti. Sul parcheggio Pinetina già contestato in altre osservazioni si rimanda alle relative risposte. (8.10).</p> <p>Le ulteriori osservazioni su mobilità marittima, ciclomobilità, trasporto su gomma sono ritenute di interesse e sarà tenuto conto di esse nella fase attuativa del Piano</p>	
--	--	--	--	--

3. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

In merito agli interventi infrastrutturali si rilevano impatti estremamente limitati.

I due parcheggi scambiatori, per i quali è prevista una progressiva implementazione di strutture mobili di parcheggio sono ubicati su aree già destinate a tale funzione.

Non sono previste nuove infrastrutture stradali.

Sono previste alcune infrastrutture "leggere" a supporto del Trasporto Pubblico Locale, modesti interventi sulla infrastruttura ferroviaria, impianti tecnici, strutture di fermata di modeste dimensioni.

Per valutare l'impatto e i benefici delle opere ma soprattutto degli interventi di regolazione previsti dal piano, sono stati individuati alcuni indicatori riportati al cap. 4 che permettono di misurarne gli effetti a livello trasportistico sull'intera rete stradale.

Come riportato nel PUMS ed in accordo con quanto proposto negli obiettivi specifici particolare attenzione sarà posta nei confronti del valore della ripartizione modale tra le varie componenti di traffico.

Il dato più rilevante e se vogliamo più ambizioso del PUMS è la proposta proprio di redistribuzione di questo modal share: si ipotizza un valore target 2030 fissando una serie di valori intermedi di target biennale.

	piedi	bici	TPL	Auto+moto
2020	12	3	9	75
2022	13	5	10	71
2024	14	7	11	67
2026	15	9	12	64
2028	16	11	13	61
2030	17	13	14	56
Var %	+ 41%	+ 333%	+ 55%	- 25 %

4. SCHEMA DI PIANO DI MONITORAGGIO

L'efficacia degli interventi in attuazione sarà valutata sulla base di indicatori oggettivi:

bici (lunghezza piste ciclabili, numero rastrelliere, uso del bike sharing)

TPL (offerta TPL, numero passeggeri, Km filoviari sul totale km),

Auto (flussi di traffico, numero parcheggi, tariffe, uso parcheggi)

Indicatori ambientali numero superamenti annui per i vari inquinanti

Vengono indicati un numero non elevato di indicatori con l'obiettivo però di una loro misurazione precisa e puntuale.

Tabella indicatori/referenti

Tipologia	Indicatore	Referente del dato	u.m.
Mobilità ciclabile	Lunghezza piste ciclabili	Ufficio Mobilità	km
Mobilità ciclabile	numero rastrelliere	Ufficio Decoro Urbano	n
Mobilità ciclabile	Utenti bike sharing	Comunicare srl	n
TPL	offerta TPL	ATC Esercizio	km.vettura.
TPL	Numero passeggeri	ATC Esercizio	n
TPL	% km filoviari	ATC Esercizio	% sul totale
Auto	flussi di traffico	Soc. Manut. Semafori	vett/h
Auto	Numero parcheggi	ATC MP	n
Auto	tariffe	ATC MP	€
Auto	Uso parcheggi	ATC MP	% occupaz.
Ambiente	superamenti	Uff. Ambiente	n/anno
Sinistri stradali	Feriti, morti, incidenti	Polizia Municipale	n/anno
Modal split	%	Uff. Mobilità	%

La frequenza della raccolta dei dati sarà annuale e saranno redatti report sugli andamenti storici e sarà verificato l'andamento rispetto ai target fissati.

Redatto da:

Ing. Gianluca Rinaldi

Dott. Lanfranco Biso

DIPARTIMENTO III
Pianificazione Territoriale
Patrimonio e Progetti Speciali
IL DIRETTORE
Arch. Emilio D'Amico

21/5/18