

OGGETTO: Piano Urbano della Mobilità - Atto di indirizzo politico-amministrativo.

- -

II CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) è stato introdotto dalla circolare del Ministero LL.PP n.2575/1986 e poi disciplinato dall'art. 36 del Codice della Strada (C.d.S.), il quale statuisce che "i Comuni, con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti", devono adottare "un piano urbano del traffico veicolare entro un anno dalla data di entrata in vigore del Codice della strada";
- i piani urbani del traffico sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. n.146 del 24/06/1995) emanate dal Ministero dei LL.PP. definiscono il Piano Urbano del Traffico (PUT) come *un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariato*."
- le stesse Direttive stabiliscono inoltre che, se il Piano prevede anche la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze di linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti), può propriamente essere denominato Piano della Mobilità;
- con legge n.340 del 24/11/2000, art.22, il legislatore ha istituito i Piani Urbani di Mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme degli interventi su infrastrutture, parcheggi ecc.
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha poi emanato le linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità i cui obiettivi sono in linea con quelli delle Direttive per la redazione dei PUT.

Considerato che non vi sono disposizioni di raccordo fra la definizione del Piano della Mobilità così come citato dalle Direttive, e quella del Piano Urbano della Mobilità di cui all'art. 22 della Legge n. 340 del 24/11/2000, l'Amministrazione ha inteso predisporre il Piano Urbano della Mobilità, come un insieme coordinato di interventi finalizzato alla gestione ottimale degli spazi stradali esistenti e del sistema di trasporto pubblico collettivo, realizzabili nel breve-medio periodo e nell'ipotesi di dotazione di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate;

Atteso che il Comune di Siena è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con Delibera C.C. n. 49 del 6 febbraio 2001;

Evidenziato che dal 2001 l'offerta di trasporto e la domanda di mobilità nel Comune di Siena si sono modificate in maniera rilevante, sia per effetto delle nuove infrastrutture viabilistiche realizzate, sia per effetto dell'aumento e della modifica della natura degli spostamenti all'interno dell'area urbana senese;

Ritenuto, per quanto sopra, necessario procedere alla predisposizione di un Piano Urbano della Mobilità che deve tenere conto dei seguenti Piani e strumenti di riferimento di seguito indicati:

- Piano strutturale e Regolamento Urbanistico attualmente vigenti;
- Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con Delibera C.C. n. 49 del 6 febbraio 2001;

Ritenuto altresì che l'aggiornamento di questo tipo di pianificazione non debba mai perdere di vista il fatto che Siena ha ereditato dalle passate Amministrazioni la Zona a Traffico Limitato (ZTL) più grande d'Italia, in rapporto agli abitanti, che la porta ai vertici delle classifiche nazionali sui tempi dalla mobilità sostenibile.

Considerato in base alle linee programmatiche di mandato che:

- occorre estendere le aree pedonali, al fine di agevolare la mobilità pedonale, con l'obiettivo di avviare un nuovo progetto per la vivibilità del centro storico, riqualificandone il "centro commerciale naturale";
- occorre intervenire nelle periferie per fluidificare il traffico, garantire sicurezza nella circolazione e incentivare l'uso di mezzi pubblici e biciclette;
- nel piano urbano della mobilità (PUM), tutti questi aspetti sono affrontati in un quadro d'insieme, volto a cogliere il significato dei cambiamenti del XXI secolo;
- i concetti espressi nel PUM sono sintetizzati in due slogan: per il centro storico "Dal passaggio al passeggio"; per la città fuori le mura "- auto + salute";
- per ridurre la congestione stradale nelle ore di punta, sono sufficienti piccole percentuali di persone che si spostano in maniera sostenibile, invece che in automobile, per evitare le code.
- la mobilità nuova nel XXI secolo deve dedicarsi alla salute, alla demotorizzazione, ai veicoli a zero emissioni, per respirare meglio, avere spazio per camminare, avere cittadini consapevoli del fatto che il "bene pubblico" è di tutti e tutti devono contribuire a migliorarlo e a correggere i comportamenti non corretti.

Rilevata la necessità di approfondire le soluzioni tecniche riguardanti in modo particolare i seguenti temi, oggetto di Piani specifici di settore e da approvarsi con successivi atti di Consiglio Comunale:

- implementazione delle Aree Pedonali Urbane (APU) con la realizzazione della "Y storica";
- revisione dei settori della Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- ridefinizione delle Aree a Rilevanza Urbanistica (ARU);
- riorganizzazione della sosta veicolare, sia nella ZTL che nelle ARU;
- riorganizzazione della ZTL autobus;
- riorganizzazione del transito e della sosta ciclomotori e motocicli nel centro storico;
- rilancio del sistema ferroviario;

- classificazione funzionale delle strade e realizzazione degli interventi per la sicurezza stradale e moderazione della velocità (implementazione delle "Zone 30" – Isole Ambientali);
- distribuzione delle merci nel centro storico, con la conversione ecologica verso i motori a zero emissioni;
- riequilibrio e potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale (TPL) nelle direttrici nord e sud della città, definizione di corsie e/o sedi riservate, collegamento con i principali nodi di interscambio (parcheggi scambiatori).

Rilevato altresì che dall'anno 2013 sono già stati attuati, come anticipazione del Piano Urbano della Mobilità i seguenti interventi:

- l'apertura completa del centro storico alle biciclette, con le sole eccezioni di Banchi di Sopra e dell'anello superiore del Campo (G.C. n. 97 del 27/02/2014);
- la tariffazione degli accessi in Zona a Traffico Limitato (ZTL), per ridurre il traffico e per rendere più equo il costo di gestione della ZTL stessa, che prima pagavano soltanto i residenti, mentre ora pagano tutti i fruitori della ZTL stessa (G.C. n. 287 del 25/06/2014);
- la pedonalizzazione di Banchi di Sopra, nella quale transitavano giornalmente oltre 700 veicoli (G.C. n. 297 del 03/07/2014);
- la pedonalizzazione a tempo di via Pantaneto nei fine settimana, in modo da riqualificare la via, in accordo con i commercianti della zona (G.C. n. 174 del 10/04/2014);
- la riduzione dell'importo dei bollini per il parcheggio in ZTL (per la prima volta dal 1992) alle auto piccole e medie, al fine di dare un segnale chiaro a chi parcheggia in centro di non utilizzare auto di grande dimensione (G.C. n. 186 del 30/04/2015);
- l'istituzione del *bike sharing* elettrico in città e in periferia, come primo esperimento di mobilità sostenibile, integrata con la rete dei bus. Con una sola tessera è oggi possibile usare in maniera combinata autobus e bici, al fine di ridurre l'uso dell'automobile (G.C. n.317 del 10/09/2015);
- l'introduzione dei bollini elettronici per la sosta dei residenti, al fine di adottare procedure informatiche e di semplificare la vita ai cittadini, che erano costretti ad attaccare bollini adesivi, del tutto anacronistici nel XXI secolo (G.C. n. 121 del 02/04/2015).
- la gara di appalto per i nuovi varchi telematici, che oltre a consentire un forte risparmio al Comune, permette di eliminare l'apparecchio telepass e di controllare meglio gli accessi alla ZTL, riducendo anche gli abusi. Pubblicazione bando di gara (G.U. n. 37 del 27/03/2015 – V Serie Speciale; aggiudicazione Determina Prot. U/15/279 del 16 agosto 2015).

Dato atto che il presente atto di indirizzo non necessita del parere di cui all'art.49 del D. Lgs. n.267/2000;

DELIBERA

- 1) quale atto di indirizzo politico-amministrativo, in base alle linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzarsi nel corso del mandato 2013-18 e come atto preliminare all'approvazione del Piano urbano della Mobilità, di attivare tutte le procedure necessarie alla realizzazione di:

- implementazione delle Aree Pedonali Urbane (APU) con la pedonalizzazione della "Y storica";
- revisione dei settori della Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- ridefinizione delle Aree a Rilevanza Urbanistica (ARU);
- riorganizzazione della sosta veicolare, sia nella ZTL che nelle ARU;
- riorganizzazione della ZTL autobus;
- riorganizzazione del transito e della sosta dei ciclomotori e motocicli nel centro storico;
- rilancio del sistema ferroviario;
- classificazione funzionale delle strade e realizzazione degli interventi per la sicurezza stradale e moderazione della velocità (implementazione delle "Zone 30" – Isole Ambientali);
- distribuzione delle merci nel centro storico, con la conversione ecologica verso i motori a zero emissioni;
- riequilibrio e potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale (TPL) nelle direttrici nord e sud della città, definizione di corsie e/o sedi riservate, collegamento con i principali nodi di interscambio (parcheggi scambiatori);

di perseguire le procedure per una partecipazione attiva dei cittadini alla formazione delle modalità operative di attuazione con un'attività di comunicazione preventiva e con l'istituzione di tavoli di concertazione con le categorie interessate.”””