Provincia di Monza e Brianza

Provincia di Monza e della Brianza
Avvisi in attuazione al Piano provinciale disabili

La Provincia di Monza e della Brianza - Settore Risorse e servizi ai comuni - in attuazione del Piano provinciale disabili rende nota l'apertura dell'avviso pubblico:

«LIFT 2020 2021 - Dote Unica Lavoro persone con disabilità - Costituzione di un Catalogo provinciale per l'erogazione dei servizi».

Soggetti che possono presentare le proposte progettuali sono:

- Operatori pubblici e privati del mercato del lavoro, accreditati ai servizi al lavoro ai sensi dell'art. 13 della l.r. 22/2006 (e ai servizi alla formazione ai sensi della l.r. n. 19/2007, se sono previsti interventi formativi) ed in possesso delle competenze necessarie per l'erogazione di servizi alle persone con disabilità, rinvenibili nel *curriculum* dell'Ente.

Le proposte progettuali potranno essere presentate a partire dalla data di pubblicazione del bando alle ore 12.00 dell'15 maggio 2020, tramite il portale Sintesi della Provincia di Monza e della Brianza.

Il testo integrale dell'avviso è disponibili sul sito internet della Provincia: http://mb.provincia.mb.it/lavoro/index.html

Per maggiori informazioni: Settore Risorse e servizi ai comuni - Piano LIFT - 039/975.2815/2720.

Il direttore
Erminia Vittoria Zoppè

Provincia di Monza e della Brianza
Settore Ambiente e patrimonio - Avviso di domanda intesa ad ottenere la concessione di piccola derivazione di acque sotterranee ad uso scambio termico in comune di Macherio. Bausch & Lomb - IOM s.p.a.

La sig.ra Simona Riboldi, in qualità di legale rappresentante della Società BAUSCH & LOMB - IOM s.p.a. con sede operativa in via Pasubio n. 34 - 20846 Macherio, ha presentato istanza Prot. Prov. n. 50832 del 10 dicembre 2019 intesa ad ottenere la concessione per piccola derivazione di acque sotterranee ad uso scambio termico in Comune di Macherio (al fg. 5 mapp. 21) per derivare una portata media di 19,00 l/s e una portata massima di 49,00 l/s.

L'ufficio istruttore e competente per il provvedimento finale è la Provincia di Monza e Brianza - Settore Ambiente e patrimonio - Via Grigna, 13 20900 Monza (MB).

Chiunque abbia interesse può visionare la domanda e la documentazione tecnica presso l'ufficio istruttore decorso il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Presso il medesimo Ufficio istruttore si possono presentare memorie scritte contenenti osservazioni od opposizioni alla domanda entro 60 giorni dalla data di pubblicazione.

Le domande che riguardino derivazioni tecnicamente incompatibili con quella in oggetto devono essere presentate entro il termine perentorio di 30 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Il direttore del settore ambiente e patrimonio
Danilo Bettoni

Provincia di Monza e della Brianza
Settore Ambiente e patrimonio - Avviso di domanda intesa ad ottenere la concessione di derivazione di acque sotterranee per uso industriale in comune di Vimercate - Sviluppo e Progresso Ambiente s.r.l.

La Società Sviluppo e Progresso Ambiente s.r.l. con sede legale in via Dell'Industria 7 - 20871 Vimercate, ha presentato istanza Prot. Prov. n. 48012 del 21 novembre 2019 intesa ad ottenere la concessione per piccola derivazione di acque sotterranee ad uso industriale in Comune di Vimercate (al fg. 89 mapp. 71) per derivare una portata media di 25 l/s e una portata massima di 38,8 l/s.

L'ufficio istruttore e competente per il provvedimento finale è la Provincia di Monza e Brianza - Settore Ambiente e patrimonio - Via Grigna, 13 20900 Monza (MB).

Chiunque abbia interesse può visionare la domanda e la documentazione tecnica presso l'ufficio istruttore decorso il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Presso il medesimo ufficio istruttore si possono presentare memorie scritte contenenti osservazioni od opposizioni alla domanda entro 60 giorni dalla data di pubblicazione.

Le domande che riguardino derivazioni tecnicamente incompatibili con quella in oggetto devono essere presentate entro il termine perentorio di 30 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Il direttore del settore ambiente e patrimonio
Danilo Bettoni

Provincia di Monza e della Brianza
Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS). Avvio del procedimento di redazione del piano e contestuale avvio del procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS)

LA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

AVVISA CHE

con decreto deliberativo presidenziale (DDP) n. 25 del 10 marzo 2020 - successivamente precisato con DDP n. 37 del 21 aprile 2020 - fatti propri i contenuti della relazione *Linee di indirizzo per la redazione del PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, è stato dato avvio:

- al procedimento di redazione del PUMS, secondo le indicazioni del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017;
- al relativo procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS).

Il DDP 25/2020 e le allegate *Linee di indirizzo*, nonché il DDP 37/2020, sono consultabili:

- sul sito web della Provincia di Monza e della Brianza (www.provincia.mb.it) alla sezione *Amministrazione trasparente* ed alla sezione *Mobilità e Infrastrutture*.

Il direttore del settore territorio
Antonio Infosini

http://www.provincia.mb.it/Temi/mobilita-e-infrastrutture/pums/avvio-del-procedimento/index.html

PROVINCIA MONZA BRIANZA

OGGETTO:	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA (PUMS). AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI REDAZIONE DEL PIANO E CONTESTUALE AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALU-TAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS).

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N° 25 DEL 10-03-2020

L'anno duemilaventi il giorno dieci del mese di Marzo, alle ore 12:45, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO

Su Proposta del Direttore del SETTORE COMPLESSO TERRITORIO, ANTONIO INFOSINI

ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

- l'Unione Europea ha pubblicato il "*Libro Bianco dei Trasporti 2050*" (Commissione Europea, COM2011 144 def. del 28/3/2011), per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile;
- 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 (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – PUMS) per le città e le aree metropolitane;
- la Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 le "*Linee Guida – Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile*" che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del predetto piano;
- la Commissione Europea ha pubblicato la seconda edizione delle "Linee Guida" di cui al punto precedente nell'ottobre 2019, con aggiornamenti sulle modalità di implementazione dei PUMS;
- il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e coordinata con i piani settoriali urbanistici a scala sovraordinata e comunale;
- il Settore Territorio, con nota prot. prov. 18780 del 13/5/2019 ha trasmesso al Presidente della Provincia di Monza e della Brianza la relazione di proposta delle "*Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*";
- l'argomento è stato iscritto all'Ordine del Giorno dell'Assemblea dei Sindaci della seduta del 11 luglio 2019, durante la quale sono state presentate le suddette "*Linee di indirizzo*" con una limitata modifica al testo, intervenuta relativamente alla definizione degli aspetti partecipativi e di precisazione dei primi mesi del cronoprogramma.
- è stata avviata una fase di consultazione preliminare rivolta agli Enti locali, per la raccolta di contributi da rendere entro il termine del 30 settembre 2019;
- il Settore Territorio, con nota prot. prov. n. 3308 del 27/01/2020 ha trasmesso al Presidente della Provincia di Monza e della Brianza e al Consigliere Delegato la "Relazione sui contributi";
- al fine di redigere il PUMS la Provincia si avvarrà del supporto del Centro Studi PIM mediante il programma di collaborazione per gli anni 2019-2020-2021 (attività IST_28_19) di cui al DDP n. 124 del 31/10/2019;

2. MOTIVAZIONE

- il sistema della mobilità urbana ha visto, nel tempo, un aumento della complessità e delle criticità, assieme a una crescente necessità di integrazione fra diverse forme di mobilità, grazie anche a nuove infrastrutture, servizi e politiche per la viabilità e la sosta, nonché per il trasporto pubblico locale e la ciclabilità;
- è necessario potenziare le azioni di mobilità sostenibile finalizzate non solo a migliorare il sistema della mobilità, ma anche alla contrazione di emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, alla riduzione delle emissioni acustiche, al contenimento dei consumi (fabbisogno energetico), anche con l'obiettivo di un incremento della qualità della vita dei cittadini e un miglioramento della qualità dei contesti urbani;
- occorre perseguire la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale e l'aumento della sicurezza stradale, con particolare riguardo all'utenza debole, per adeguare gli standard del territorio della Brianza ai livelli della città europee e rendere più sicuri, attraenti e competitivi i nostri territori;
- la programmazione infrastrutturale di scala sovracomunale prevede la realizzazione di diversi

progetti/interventi;

- è necessario procedere alla definizione di un progetto organico delle diverse componenti e delle differenti esigenze di mobilità in un orizzonte di medio-lungo periodo, in una logica di sostenibilità ambientale e territoriale in linea con gli indirizzi politici e le azioni intraprese dall'Amministrazione;
- la Provincia di Monza e della Brianza, con DGP n. 108 del 25/9/2013 ha approvato il progetto "Moving Better", altresì denominato "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile – PSMS", documento volto a promuovere e diffondere la mobilità sostenibile su tutto il territorio provinciale e con orizzonte temporale al 2022, che esige ora un aggiornamento anche alla luce delle intervenute novità normative inerenti il tema della mobilità sostenibile;
- la Provincia di Monza e della Brianza, la Provincia di Lecco e 22 Amministrazioni comunali, di cui 8 facenti parte della Provincia di Monza e della Brianza e le restanti 14 della Provincia di Lecco, hanno stipulato un "Protocollo di intesa per la promozione della mobilità dolce-ecosostenibile e l'avvio di azioni sperimentali", approvato con DDP n. 33/2018 e sottoscritto in forma pubblica in data 22/6/2018;
- l'Assemblea dei Sindaci, nella seduta del 11 luglio 2019, è stata informata e ha discusso positivamente durante la seduta, come documentato nel verbale della seduta stessa, i contenuti della proposta delle "*Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*" e delle procedure, anche partecipative, per la redazione del Piano;
- è stata avviata una fase di consultazione preliminare rivolta agli Enti locali, per la raccolta di contributi da rendere entro il termine del 30 settembre 2019;
- il Settore Territorio, con nota prot. prov. n. 3308 del 27/01/2020 ha trasmesso al Presidente della Provincia di Monza e della Brianza e al Consigliere Delegato la "Relazione sui contributi";
- è necessario dare avvio al procedimento di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, in un'ottica di sostenibilità in coerenza con gli ulteriori obiettivi delineati a livello europeo, quale strumento adatto per la programmazione complessiva e il governo della mobilità volto a migliorare l'efficacia del sistema e a regolare la domanda;
- contestualmente all'avvio del procedimento per la redazione del PUMS si rende necessario avviare, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge in materia, la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

3. RICHIAMI NORMATIVI

- l'art. 1, comma 55 della Legge 7.4.2014, n. 56 ss.mm.ii. "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni";
- l'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" s.m.i.;
- il Decreto interministeriale (Ministero dell'Ambiente) del 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";
- la Legge 24 novembre 2000 n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999" e in particolare l'art. 22;
- la Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e s.m.i. con particolare riguardo all'art. 4;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., parte II;
- il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi", con particolare riguardo agli artt. 1, 2 e 3;
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";
- Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28/08/2019 di "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), di cui al decreto

ministeriale 397/2017";

4. PRECEDENTI

- la D.C.R. 13/03/2007 n. VIII/351 "*Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi*";
- la D.G.R. 10/11/2010 - n. 9/761 "*Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007)*";
- il verbale dell'Assemblea dei Sindaci della seduta del 11 luglio 2019;
- la relazione di proposta di "*Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*", parte integrante e sostanziale del presente decreto deliberativo;(chiedere se confermare)
- il verbale della seduta del Consiglio Provinciale del 24/10/2019 nell'ambito della quale il Presidente della Provincia ha comunicato la scelta dell'Amministrazione di procedere alla redazione del PUMS anche se non obbligatoria;
- il DDP n. 124 del 31/10/2019 con il quale è stato approvato il programma di collaborazione con il Centro Studi PIM per le attività relative al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza e alla relativa Valutazione Ambientale Strategica. Approvazione;
- la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 35 del 19/12/2019, esecutiva, "*Approvazione Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020-2022. Approvazione";*
- la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 36 del 19/12/2019, esecutiva, "Bilancio di previsione 2020-2021-2022. Approvazione.";

5. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sull'attuale situazione economico-finanziaria;

ACCERTATO che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D.Lgs. 18.08.2000. n. 267, allegato, da parte del Direttore del Settore Territorio e che non comportando riflessi diretti sulla situazione economica finanziaria non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio Finanziario;

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell'art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

D E L I B E R A

1. DI fare propri i contenuti della relazione "*Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*", allegata quale parte integrante e sostanziale al presente decreto deliberativo;

2. DI dare avvio al procedimento di redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), secondo le indicazioni del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Traporti del 4 agosto 2017;

3. DI fare proprie le indicazioni contenute nella Seconda Edizione delle "Linee Guida per sviluppare e implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" (presentate ufficialmente

alla Conferenza CIVITAS a Graz il 02/10/2019);

4. DI dare atto che la Direzione Territorio, competente alla predisposizione del Piano per il territorio della Provincia di Monza e della Brianza, nell'elaborazione degli atti necessari terrà conto delle "*Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*" al relativo procedimento e potrà definire le eventuali ulteriori collaborazioni tecniche/specialistiche eventualmente necessarie oltre al programma di collaborazione stipulato col Centro Studi PIM;

5. DI prevedere un tavolo di coordinamento istituzionale, che sovraintenda i lavori dell'ufficio di piano, la cui composizione sarà definita nell'ambito della prima Assemblea dei Sindaci utile;

6. DI prevedere l'istituzione di un "Ufficio di Piano del PUMS", formato sia da tecnici dell'Amministrazione Provinciale che, eventualmente e compatibilmente con le risorse economiche, da esperti esterni di comprovata esperienza, afferenti alle varie discipline del territorio, con il compito di supportare l'Amministrazione nel definire e precisare gli obiettivi nonché garantire che le scelte di piano siano coerenti con gli obiettivi stessi;

7. DI prevedere l'istituzione di un tavolo degli stakeholders;

8. DI prevedere un forum per la mobilità sostenibile, per favorire la partecipazione e il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati e dei cittadini;

9. DI dare contestualmente avvio alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) individuando:

- quale autorità procedente, il direttore del Settore Territorio della Provincia di Monza e della Brianza;
- quale autorità competente, il direttore del Settore Ambiente e Patrimonio della Provincia di Monza e della Brianza;

10. DI provvedere con successivo atto dirigenziale dell'autorità procedente unitamente all'autorità competente, ai fini dell'espletamento della procedura di VAS, a individuare:

- i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, da invitare alla conferenza di verifica;
- i settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico e di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni;

11. DI dare pubblicità al presente atto mediante pubblicazione di avviso di avvio di tale procedimento sul Burl, sul Sivas (sito web di Regione Lombardia – Sistema informativo della valutazione ambientale di piani e programmi) e sul proprio sito web istituzionale;

12. DI assicurare la partecipazione attiva dei Comuni, degli Enti gestori delle aree regionali protette, degli altri Enti locali - ivi comprese le Province confinanti - delle autonomie funzionali, delle parti sociali, degli ordini professionali, delle associazioni ambientaliste o portatrici di interessi diffusi, prevedendo la possibilità di formulare contributi entro 90 giorni a partire dalla data di deliberazione del presente decreto;

13. DI demandare al direttore competente la pubblicazione del presente provvedimento in Amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 33/2013.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile, e dunque subito efficace dal momento della sua adozione.

RF

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA LUCA SANTAMBROGIO	IL SEGRETARIO GENERALE DOTT. SANDRO DE MARTINO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.

OGGETTO:	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA (PUMS). "AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI REDAZIONE DEL PIANO E CONTESTUALE AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)". PRECISAZIONI IN MERITO ALLA DEFINIZIONE DELLA PARTECIPAZIONE ATTIVA DI CUI AL DDP N. 25/2020.

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N° 37 DEL 21-04-2020

L'anno duemilaventi il giorno ventuno del mese di Aprile, alle ore 14:30, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO

Su Proposta del Direttore del SETTORE COMPLESSO TERRITORIO, ANTONIO INFOSINI

ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

La Provincia di Monza e della Brianza, con Decreto Deliberativo del Presidente n. 25 del 10/03/2020, ha approvato l'avvio del procedimento di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e contestuale avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

Con il medesimo DDP n.25/2020 sono state, altresì, approvate le Linee di Indirizzo del PUMS dal cui cronoprogramma emerge che, con l'approvazione delle linee di indirizzo e l'avvio del procedimento, si conclude la fase "A".

2. MOTIVAZIONE

Tutte le caratteristiche principali nonché tutti i presupposti di fatto e di diritto del suddetto DDP n. 25/2020 si intendono qui integralmente richiamati.

Con riguardo:

ai Decreti Legge emanati in conseguenza dell'emergenza sanitaria da Covid-19 (D.L. 17/3/2020, n. 18 e D.L. 8/4/2020, n. 23);

alle forme di partecipazione con i Comuni del territorio della Provincia già proficuamente intraprese ai fini di una condivisione delle Linee di Indirizzo, approvate con il DDP 25/2020;

al Decreto del MIT 4/8/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";

alla vigente normativa in materia di V.A.S., con particolare riguardo alla D.C.R. 13/03/2007 n. VIII/351 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi" e alla D.G.R. 10/11/2010 - n. 9/761 "Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007)";

ricorre la necessità di meglio precisare e riformulare la parte relativa alle forme di partecipazione descritte al punto 12 del deliberato del DDP 25/2020.

3. RICHIAMI NORMATIVI

L'art. 1, comma 55 della Legge 7.4.2014, n. 56 ss.mm.ii. "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*";

L'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" s.m.i.;

Il Decreto interministeriale (Ministero dell'Ambiente) del 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";

La Legge 24 novembre 2000 n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999" e in particolare l'art. 22;

Il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., parte II;

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28/08/2019 di "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), di cui al decreto ministeriale 397/2017";

I Decreti Legge emanati in conseguenza dell'emergenza sanitaria da Covid-19 (D.L. 17/3/2020, n. 18 e D.L. 8/4/2020, n. 23);

La D.C.R. 13/03/2007 n. VIII/351 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi";

La D.G.R. 10/11/2010 - n. 9/761 "Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007)".

4. PRECEDENTI

Le azioni intraprese e i documenti di riferimento principali per la definizione e l'emanazione del DDP n. 25 del 10/03/2020, tra cui.

il verbale dell'Assemblea dei Sindaci della seduta del 11 luglio 2019;

la relazione di proposta di "Linee di indirizzo per la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile";

il verbale della seduta del Consiglio Provinciale del 24/10/2019 nell'ambito della quale il Presidente della Provincia ha comunicato la scelta dell'Amministrazione di procedere alla redazione del PUMS anche se non obbligatoria;

il DDP n. 124 del 31/10/2019 con il quale è stato approvato il programma di collaborazione con il Centro Studi PIM per le attività relative al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza e alla relativa Valutazione Ambientale Strategica;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 35 del 19/12/2019, esecutiva, "Approvazione Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020-2022. Approvazione";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 36 del 19/12/2019, esecutiva, "Bilancio di previsione 2020-2021-2022. Approvazione.";

Il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 25 del 10/03/2020 "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e della Brianza (PUMS). Avvio del procedimento di redazione del piano e contestuale avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)".

5. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sull'attuale situazione economico-finanziaria;

accertato che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D.Lgs. 18.08.2000. n. 267, allegato, da parte del Direttore del Settore Territorio e che non comportando riflessi diretti sulla situazione economica finanziaria non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio Finanziario.

acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell'art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

D E L I B E R A

1. DI meglio precisare, sulla base delle motivazioni su espresse, il punto 12 del deliberato del DDP 25/2020, che viene pertanto così riformulato:

12. DI assicurare la partecipazione attiva dei Comuni, degli Enti gestori delle aree regionali protette, degli altri Enti locali - ivi comprese le Province confinanti - delle autonomie funzionali, delle parti sociali, degli ordini professionali, delle associazioni ambientaliste o portatrici di interessi diffusi, mediante le forme stabilite dalla vigente normativa in materia di VAS - da attivarsi successivamente alla Determinazione del Dirigente del Settore Territorio attuativa del presente atto - nonché da ulteriori eventuali forme di consultazione/condivisione/partecipazione che si riterranno opportune, sulla base del Decreto del MIT 4/8/2017 nonché in relazione all'attuale situazione di emergenza sanitaria.

2. DI demandare al direttore competente la pubblicazione del presente provvedimento in Amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 33/2013.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile, e dunque subito efficace dal momento della sua adozione.

RF/LC

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA LUCA SANTAMBROGIO	IL SEGRETARIO GENERALE DOTT. SANDRO DE MARTINO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.

LINEE DI INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEL PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Premessa sulla situazione ambientale con particolare riferimento alla Provincia di Monza

Al 2015 oltre il 43% delle terre emerse della terra è stato convertito in aree urbane, infrastrutture, agricoltura, etc. e si calcola che entro il 2025 la percentuale delle terre emerse antropizzate, o comunque modificate dalla presenza dell'essere umano, arriverà al 50%. La Provincia di Monza ha uno dei tassi di consumo di suolo più alti tra tutte le Province italiane, con una densità di oltre 2.150 abitanti per chilometro quadrato. Ciò appare chiaro ed evidente in tutte le analisi preliminari, condotte per la redazione del PTCP attualmente vigente.

Come se non bastasse, alcuni rapporti sullo stato dell'ambiente e sulla qualità della vita nelle aree urbane collocano Monza, rispettivamente, al terzo posto tra i capoluoghi di provincia più inquinati d'Italia e al 98° posto su 104 capoluoghi di Provincia per qualità complessiva. Se da un lato, spesso, i rapporti si riferiscono alla sola città di Monza, dall'altro, l'alto grado di urbanizzazione e di consumo di suolo della Provincia di Monza e Brianza, come sopra indicato, rappresentano elementi che inducono a ritenere che la situazione sia generalizzata in tutto il territorio provinciale seppur con alcune differenziazioni significative, soprattutto laddove vi sono ancora ampie aree protette, come i Parchi regionali, i PLIS e le aree tutelate dal PTCP che, tuttavia, costituiscono parti limitate di territorio rispetto a quello urbanizzato. Inoltre, pur non condividendo diverse conclusioni dei citati rapporti, poiché le stesse derivano, talvolta, da parametri utilizzati attraverso metodologie che non permettono raffronti oggettivi, la situazione ambientale della Provincia di Monza è complessivamente delicata.

Tra i fattori che contribuiscono al decadimento ambientale vi sono certamente le modalità attraverso le quali si effettuano gli spostamenti di persone e merci e tutto ciò che è connesso o ruota intorno al sistema della mobilità, a cominciare dalle infrastrutture necessarie. Intervenire, quindi, sul sistema della mobilità, orientando lo stesso verso scelte più sostenibili, rappresenta non solo un fattore di miglioramento dell'ambiente ma anche un efficientamento del sistema economico e, perché no, anche un'occasione per trovare nuove opportunità di sviluppo e di crescita del sistema produttivo.

Stato dell'arte della mobilità sostenibile e del PUMS in Provincia di Monza e della Brianza

La Provincia di Monza, con DGC n. 108 del 25/9/2013 aveva approvato il progetto Moving Better – Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS), che affronta il tema della mobilità in tutte le sue componenti, intrecciandone criticità e potenzialità, individuando obiettivi e soluzioni, avviando un processo sinergico tra pubblico e privato per promuovere modalità di trasporto e forme innovative di mobilità in una direzione eco-sostenibile. Oltre, quindi, agli aspetti programmatici, pianificatori, etc. e anche al fine di verificarne gli effetti, erano state implementate alcune azioni di carattere sperimentale, finalizzate a perseguire una mobilità più sostenibile e ad affinare le declinazioni delle

stesse negli ambiti di intervento prioritari, per una successiva e proficua estensione a tutto il territorio provinciale, in un processo cumulativo ed evolutivo del sapere. Le prime azioni avevano riguardato:

- la mobilità ciclabile, con la sperimentazione di un sistema di bike sharing con biciclette a pedalata assistita (bici elettriche) alimentate da fonti di energia rinnovabili;
- la mobilità elettrica, con il progetto Green Land Mobility per la realizzazione di una rete di infrastrutture di ricarica elettrica, selezionato a livello nazionale e cofinanziato dall'Autorità per l'Energia elettrica e il Gas e oggetto di ulteriore finanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente;
- il trasporto pubblico e privato, con l'ottimizzazione del sistema di navette interaziendale e di offerta del Trasporto Pubblico Locale per il comparto terziario del Centro Direzionale Torri Bianche a Vimercate.

Moving Better nasceva in un quadro che vedeva come principali se non unici riferimenti culturali e di approccio al tema il "*Libro Bianco su trasporti. Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti, per una politica competitiva e sostenibile*" (2011) e il documento Europeo "*SUMP – Sustainable Urban Mobility Plans. Guidelines: developing and implementing a sustainable urban mobility plan*" (2011, approvato poi nel 2014): costituiva, quindi, un'esperienza in un terreno in gran parte inesplorato. Sebbene azioni di incentivazione e promozione della mobilità sostenibile avessero già raggiunto un discreto grado di diffusione, sicuramente innovativo era il tentativo di definire, coordinare e mettere a sistema, in modo organico e in uno scenario di lungo periodo, una serie di molteplici e ambiziosi obiettivi, strategie, proposte, azioni e interventi, in un ambito territoriale complesso come quello brianteo.

Ben diversa è l'odierna cornice normativa e amministrativa entro cui si colloca la proposta di redazione del nuovo "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" della Provincia di Monza e della Brianza: il recente Decreto n. 397 del 4 agosto 2017 del MIT "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*" definisce il PUMS come uno strumento di pianificazione strategica della mobilità avente orizzonte temporale decennale e aggiornamento con cadenza (almeno) quinquennale e, sebbene il successivo Decreto n. 396 del 28 agosto 2019 del MIT "*Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), di cui al decreto ministeriale 397/2017*" abbia revocato l'obbligo di redazione per gli Enti di area vasta, il Presidente della Provincia di Monza e Brianza nella seduta del Consiglio Provinciale del 24 ottobre 2019 ha comunicato la scelta dell'Amministrazione di procedere alla redazione del PUMS, anche se non obbligatoria.

Moving Better costituiva l'atto volontaristico e il tentativo dell'Amministrazione di governare la mobilità con modalità e azioni che hanno anticipato gran parte degli sviluppi che sarebbero poi seguiti, in un territorio caratterizzato da un forte sviluppo economico-sociale e insediativo, che tuttavia ha determinato significative pressioni e ripercussioni sul sistema della mobilità. Ora, il mutato e decisamente più maturo contesto di riferimento normativo, a seguito delle nuove direttive europee contenute nella Seconda Edizione delle "Linee Guida per sviluppare e implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" (presentate ufficialmente alla Conferenza CIVITAS a Graz il 02/10/2019), consente a Provincia di ripartire dalla precedente esperienza, facendo evolvere Moving Better in un vero e proprio Piano in forza dell'acquisita consapevolezza che occorre dare risposte incisive per una maggiore sostenibilità della mobilità urbana.

Proprio in virtù di tale consapevolezza, la Provincia ha provveduto nel corso degli ultimi anni a redigere e approvare il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC, approvato con DCP n. 14 del 29/5/2014, che si configura come piano di Settore del vigente PTCP), a partecipare e vincere il Bando Brezza di Fondazione Cariplo con il progetto di una ciclovia lungo il fiume Adda e il vimercatese, a partecipare ai Bandi europei Interreg (Mobsint) e UIA (Incongruo e B^3 – Brianza Breaths Better, in fase di valutazione da parte della Commissione), a promuovere il "Protocollo per la promozione della mobilità dolce-ecosostenibile e l'avvio di azioni sperimentali" con il coinvolgimento di 22 Comuni complessivamente, di cui 8 facenti parte della Provincia di Monza, solo per ricordare alcune iniziative.

Peraltro, in prospettiva, la presenza di un PUMS potrebbe diventare per gli Enti di area vasta elemento premiale per accedere ai finanziamenti di sistemi di trasporto rapido di massa, così come già avviene per le Città Metropolitane. Si richiama, infine, quanto contenuto nel Documento Unico di Programmazione – DUP 2018-2020, in cui si afferma che "*coerentemente con quanto disposto dal Decreto MIT del 4 agosto 2017, è intenzione dell'Amministrazione attivare un percorso il più possibile condiviso, implementando le opportune attività tecniche e operative, che porti all'avvio del procedimento di redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), strumento d'area che si pone come obiettivo il miglioramento delle condizioni di mobilità governando criticità e opportunità del sistema e ponendo un'attenzione particolare alla gestione della domanda.*"

Mobilità e territorio: situazione attuale e prospettive

La mobilità è espressione delle esigenze di spostamento, in tutte le sue forme: sistematica e asistematica, occasionale e continuativa, di breve e lungo periodo, per motivi di loisir, studio/scuola, servizi o visitare amici/parenti. I flussi di mobilità, ingenti nel territorio brianteo e pari a quasi 1,5 milioni di spostamenti al giorno (totali, come emessi e attratti, fonte O/D Regione Lombardia), generano significative relazioni, anche da investigare, con molteplici altre dimensioni.

Come ricordato in premessa, forti sono le relazioni della mobilità con l'ambiente: si pensi all'inquinamento atmosferico, sia in termini di emissioni climalteranti responsabili del riscaldamento globale, sia di emissioni inquinanti nocive per la salute umana. Il livello di CO2 equivalente ha superato le 410 ppm, valore mai raggiunto negli ultimi milioni di anni e, peraltro, tale concentrazione supera ampiamente le 300 ppm, valore più alto registrato negli ultimi 800.000 anni (fonte Università della California). La macroregione padana è una delle più inquinate d'Europa, con le più elevate medie annuali di concentrazioni di PM e NO2, nonché un consistente numero di giorni di superamento dei limiti consentiti dalle normative UE vigenti (fonti Agenzia Europea per l'Ambiente, Commissione UE). Le morti premature da esposizione a lungo termine a polveri sottili sono stimate nell'ordine di 390.000 in Europa di cui ben 80.000 in Italia, concentrate prevalentemente nel bacino padano (fonti OMS, Agenzia Europea per l'Ambiente). Appare, dunque, urgente invertire la rotta per preservare l'ambiente e aumentare la qualità della vita delle persone.

Stringente è la relazione della mobilità con i temi energetici, sia in termini di consumi che di approvvigionamento: il settore dei trasporti, complessivamente, incide per circa 1/3 sulle emissioni totale di CO2 e, poiché il parco veicolare è in fortissima prevalenza dotato di motori a combustione alimentati a benzina o gasolio, ovvero carburanti derivati dal petrolio (fonte esauribile), è

comprensibile come la riconversione del parco mezzi e l'uso diffuso di energia più pulita sia fondamentale per conseguire risultati di contrasto ai cambiamenti climatici e all'inquinamento, con le positive ricadute sulla salute umana.

La mobilità è un fattore chiave anche in relazione all'economia. Infatti, la congestione stradale, oltre a essere un fattore di stress personale, è un significativo elemento di debolezza del sistema economico, che disperde tempo (improduttività) e ricchezza, imprigionando energie e facendo diminuire la competitività del territorio nonché l'attrattività dello stesso per gli investitori, soprattutto quelli provenienti da oltre i confini nazionali.

Se note sono le esternalità negative prodotte dalla mobilità, imperniata in Brianza sull'uso del mezzo privato motorizzato, un'interpretazione forse più articolata merita il rapporto fra il governo della mobilità e della pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti da un lato, con la pianificazione del territorio dall'altro. Le infrastrutture di trasporto, sia privato che pubblico, potrebbero costituire quegli elementi ordinatori del territorio su cui concentrare lo sviluppo insediativo, prestando particolare attenzione ai temi dell'intermodalità e ragionando su processi di rilocalizzazione e/o potenziamento di funzioni in relazione ai bisogni e ai modi d'uso del territorio. È opportuno, per una corretta localizzazione delle funzioni insediative nelle varie parti del territorio, tenere in debita considerazione anche la funzionalità della rete (in primis, i livelli di servizio), al fine di garantire al contempo uno sviluppo più armonico del territorio brianteo e un recupero in termini di efficienza del sistema.

Lo scenario dei prossimi anni apre spazio a riflessioni importanti: i progetti di prolungamento delle linee metropolitane M1 e M5 a Monza, lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico da Cologno M2 a Vimercate, la riqualificazione delle metrotranvia Milano-Limbiate e Milano-Seregno, l'entrata in esercizio del nuovo Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale e l'attivazione del Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo potranno portare a riconfigurare, almeno in parte, gli assetti di porzioni del territorio provinciale, oltre che modificare le linee di desiderio e incidere sul cambio modale delle varie popolazioni che vivono la Brianza.

Inoltre, nuove forme di mobilità si stanno sempre più affermando nel panorama lombardo: la sharing mobility (da smart mobility a mobility as a service – MAAS), la mobilità elettrica e la micro-mobilità elettrica, l'attenzione posta alla mobilità dolce (ciclabilità e pedonalità). Non ultime, tra le nuove forme di mobilità, meritano una citazione quelle legate alla guida autonoma, sia per il trasporto privato che collettivo (che trovano collocazione normativa nel recente Decreto del MIT sulle smart road) e le sperimentazioni già avviate sui veicoli a decollo e atterraggio verticale (eVTOL-elettrical Vertical Take-Off and Landing) alimentati al 100% da energia elettrica, che vedranno in tempi brevissimi già i primi servizi di taxi (previsti negli USA a partire dal 2020).

Quale territorio se non la Brianza presenta, per caratteristiche socio-economico-territoriale, condizioni ottimali per una sperimentazione e l'avvio di sistemi di mobilità innovativa che, peraltro, potrebbero favorire anche nuove forme di attività economiche e o la conversione di quelle attualmente in fase di declino. Tutti questi sistemi di mobilità brevemente citati, non solo porranno le basi per una sorta di rivoluzione dei trasporti che avrà incidenza anche sul sistema infrastrutturale di supporto alla mobilità, così come oggi lo conosciamo, ma offrono possibilità di ripensare e riprogettare gli spazi urbani, con l'opportunità di vivere quei luoghi con usi e tempi differenti da quelli odierni.

Primi cenni metodologici a obiettivi, strategie, metodo di lavoro e output attesi del PUMS

Il Decreto MIT n. 397 del 4 agosto 2017 individua una procedura uniforme per la redazione e approvazione dei PUMS, i macro-obiettivi minimi obbligatori per legge, le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie e, infine, propone il set di indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi assunti. In particolare, il citato Decreto individua quattro aree di interesse cui fanno riferimento i macroobiettivi minimi obbligatori dei PUMS definiti come di seguito:

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità:

- A1. Miglioramento del TPL;
- A2. Riequilibrio modale della mobilità;
- A3. Riduzione della congestione;
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
- A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
- A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;

B. Sostenibilità energetica ed ambientale:

B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;

B2. Miglioramento della qualità dell'aria;

B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;

C. Sicurezza della mobilità stradale:

C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;

C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;

C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;

C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);

D. Sostenibilità socio-economica:

D1. Miglioramento della inclusione sociale;

D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;

D3. Aumento del tasso di occupazione;

D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Tuttavia, il PUMS della Provincia di Monza non vuole limitarsi al seppur importante mero rispetto del dettato normativo ma, come ricordato, approfittare di questa opportunità per immaginare ed esplorare gli aspetti più innovativi da implementare, anche con progetti-pilota, tenuto conto delle sperimentazioni già in corso, dello sviluppo delle tecnologie da qui a breve e dell'orizzonte temporale entro il quale si muove il PUMS (10 anni).

Strategia primaria da assumere nella redazione del PUMS è favorire la partecipazione, non solo per ottemperare alle prescrizioni normative che impongono di sottoporre il PUMS al procedimento di VAS, bensì per attivare un percorso volto a declinare temi/questioni e selezionare gli obiettivi di dettaglio mediante il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati e dei cittadini. La Brianza è un contesto territoriale complesso, e per governare la complessità è opportuno instaurare relazioni fondate sul dialogo con i cittadini e avvicinare i portatori di interessi con un atteggiamento di ascolto, affinché Provincia possa esprimere una sintesi, in relazione alle istanze presentate, che possa essere il più possibile rappresentativa delle varie realtà che compongono e che vivono il territorio, così da costituire una visione condivisa e partecipata, di riferimento per lo sviluppo e l'assetto del territorio, delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità per il prossimo decennio. Si potrà, così, tradurre tale sintesi in uno scenario di piano, corredato dal cronoprogramma degli interventi da attuare, dalla stima dei relativi costi di realizzazione e dalla segnalazione delle possibili coperture finanziarie. Sarà opportuno attivare un tavolo con gli stakeholders più rilevanti, per estendere poi l'attività di comunicazione e diffusione della cultura della mobilità sostenibile alle associazioni, alle scuole, al mondo del lavoro, delle imprese e a tutta la popolazione, facendo così maturare una maggiore consapevolezza personale sul tema e predisponendo le basi per un cambiamento duraturo nelle scelte di mobilità, connettendosi anche al nuovo tema del prosuming (autoproduzione dell'energia).

In via generale, occorrerà definire una struttura organizzativa – Gruppo di Lavoro, costituita da un insieme e da sottoinsiemi sostanzialmente riconducibili a due filoni: quello dell'indirizzo, che potrà vedere una rappresentanza dei massimi vertici degli enti maggiormente coinvolti e quello tecnico operativo, attraverso la istituzione di un Ufficio di Piano che declinerà le esigenze, aspettative, etc.

A livello di metodo, sarà opportuno che l'ufficio di Piano garantisca il coinvolgimento di tutte le direzioni interne all'ente: il comitato dei Direttori, oltre a eventuali mirati tavoli tecnici, può assolvere alla funzione di informazione/condivisione del processo di redazione del PUMS coinvolgendo tutta la struttura provinciale, fra cui il mobility manager d'area, qualora nominato. Inoltre, l'ufficio di Piano dovrà produrre l'adeguato supporto nel percorso decisionale, e di condivisione, con i soggetti istituzionali referenti del territorio: la composizione del gruppo di coordinamento politico degli Amministratori sarà delineato in Assemblea dei Sindaci, ad esempio tramite formule di rappresentatività delle varie parti del territorio. L'Ufficio di Piano sarà stimolato e supportato dall'ausilio tecnico-scientifico degli esperti scientifici di alto livello che ne faranno parte, che potranno essere eventualmente individuati anche fra docenti universitari e professionisti di comprovata qualifica ed esperienza, anche con il contributo di rappresentanti degli Ordini Tecnici Professionali.

Nella fase conoscitivo-analitica saranno condotti studi e approfondimenti appropriati per ricostruire il quadro normativo, pianificatorio e programmatico; per restituire l'inquadramento territoriale e socio-economico; per indagare la domanda di mobilità (matrice O/D), l'offerta di reti e servizi di trasporto e l'interazione tra esse; per far emergere le criticità e gli impatti della mobilità, con particolare riguardo agli effetti sull'ambiente; per analizzare punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce. Un focus specifico andrà dedicato a un'analisi approfondita e comparativa

fra i vari sistemi di trasporti pubblico o complementari al trasporto pubblico, con particolare attenzione a nuove forme in via di sperimentazione, individuando per ciascuna le specificità e i contesti territoriali in cui si possono meglio implementare; in fase progettuale, se ne valuterà l'applicabilità nel territorio brianteo.

Ai macroobiettivi andranno associati degli obiettivi specifici e delle azioni, non limitandosi a individuare soluzioni bensì proponendo percorsi per l'attuazione e ponendosi obiettivi quantificabili, da misurare con gli opportuni indicatori ex ante, in itinere, ex post e di effetto, da adoperare di volta in volta. Particolare attenzione dovrà essere posta non solo alle sinergie potenzialmente conseguibili tra i diversi modi di trasporto ma, come prima ricordato, alle nuove e innovative forme di mobilità sostenibile, senza dimenticare l'apporto dei sistemi dedicati alla mobilità dolce.

È presumibile che si dovrà agire attivando politiche diversificate, sia di incentivazione e di concessione che di restrizione e divieto, dando comunque prevalenza alle prime. Infatti, un assunto delle politiche di mobilità sostenibile è l'offrire un ampio ventaglio di opzioni di mobilità, in modo tale che ciascuna persona possa ritrovare, di volta in volta, l'opzione più adatta alle proprie necessità. Si possono anche delineare alcune prime politiche, che andranno declinate in azioni concrete sulla scorta dei risultati delle analisi e in coerenza con gli obiettivi assunti, quali: promuovere l'integrazione tra i sistemi di trasporto; favorire la mobilità collettiva; sviluppare sistemi di mobilità pedonale e ciclistica; introdurre sistemi di mobilità motorizzata condivisa; rinnovare il parco veicolare circolante; razionalizzare la distribuzione delle merci (logistica); incrementare la sicurezza nella circolazione stradale; diffondere la cultura della mobilità sostenibile.

Percorso e rapporto con la Variante del PTCP

Il PUMS riprenderà previsioni di intervento di piani e programmi vigenti, specialmente se sovraordinati quali il PTR e il PRMT, o di scala provinciale, quale il PSMC. Tuttavia, al di là del recepimento delle progettualità di ampia scala, è in questo momento opportuno soffermarsi a ragionare sulle possibili relazioni con il PTCP, di cui è in corso Variante di adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo come da PTR (cfr. LR 31/2014 e s.m.i.).

È auspicabile che l'avvio del procedimento di redazione del PUMS e della Variante del PTCP avvenga con tempistiche ravvicinate: ciò costituisce l'occasione per costruire fertili sinergie fra i due strumenti e nei procedimenti di valutazione ambientale, anche perché nel determinare gli obiettivi di riduzione del consumo di suolo (o, se si preferisce, di riconoscimento di soglie per uno sviluppo ammissibile su base comunale), il PTCP può confrontarsi con l'assetto viabilistico e le condizioni della mobilità, nonché le possibilità di utilizzo dei servizi pubblici, soprattutto di livello sovracomunale, proprio partendo da un quadro di analisi conoscitive in comune con il PUMS, per ricostruire le dinamiche del territorio e dell'offerta/domanda di mobilità di scala locale e sovracomunale.

Il percorso di redazione di entrambi gli strumenti si delinea a partire dalla condivisione di alcuni obiettivi in parte sovrapponibili fra i due Piani, da cui discendono una serie di analisi comuni i cui esiti costituiranno patrimonio condiviso. Nel prosieguo dei lavori si potrà valutare se spingersi, congiuntamente, sino alla definizione di criteri e soglie quali-quantitative ottimali di sviluppo e al riconoscimento di azioni, sinergiche, volte a ricercare una maggiore sostenibilità per lo sviluppo del

territorio brianteo. A tal riguardo, una prima ipotesi di lavoro già in valutazione consiste nella strutturazione di un sistema ITS a scala provinciale, con una rete di rilevazione dei flussi di traffico e lo sviluppo di un modello analitico in grado anche di evidenziare le ricadute del traffico indotto, stimato, generato dalle trasformazioni territoriali previste negli strumenti urbanistici comunali (o loro varianti) in termini di effetti sulla rete di mobilità.

Anche in relazione alle scelte che saranno assunte per la redazione della Variante di PTCP, si dovranno individuare per il PUMS risorse disponibili o rinvenibili, gli investimenti (per servizi e dotazioni fisse), i costi gestionali e per il successivo monitoraggio del piano.

(Allegato grafico 1 al Decreto MIT n. 397 del 4 agosto 2017)

Per la costruzione di un cronoprogramma specifico sarà determinante la prima fase, ovvero quella di costituzione dei gruppi di lavoro; più in generale, si ritiene di fare riferimento al cronoprogramma delle attività dettagliato nell'Allegato grafico 1 al Decreto MIT n. 397 del 4 agosto 2017, con una previsione minima di 27 mesi di lavoro. Pur tuttavia, si è ritenuto altresì di poter meglio definire e integrare la fase "A" del citato Allegato, prevedendo, oltre alla definizione del gruppo di lavoro con

la costituzione del tavolo di coordinamento istituzionale e dell'Ufficio di piano, di favorire ulteriormente la partecipazione nei primi mesi della suddetta fase invitando i Comuni a fare pervenire i propri contributi per una riflessione e, come detto in premessa per una eventuale rielaborazione della proposta di linee di indirizzo in discussione, entro il termine del 30/9/2019, coerentemente con lo stesso termine previsto dal procedimento di VAS per la variante al PTCP. A conclusione, parziale, di questa prima fase "A", anche sulla scorta delle prime riflessioni del gruppo di lavoro, dei contributi pervenuti e della revisione delle precedenti proposte di Linee di Indirizzo (sino ad arrivare alla presente versione), lo stesso cronoprogramma è stato sinteticamente rimodulato come segue. In particolare, in relazione ai contributi pervenuti, si riporta che sono pervenute 5 note di differenti Amministrazioni che, nel complesso, non solo non richiedevano interventi radicali sull'impalcatura del presente documento ma, anzi, ne rafforzano il quadro complessivo.

FASE	ATTIVITA'	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
A	Definizione del gruppo di lavoro																											
A1	Processo partecipativo preliminare																											
A2	Approvazione Linee di Indirizzo e avvio del procedimento																											
B	Predisposizione del quadro conoscitivo																											
C	Avvio del percorso partecipativo																											
D	Definizione degli obiettivi																											
	Stesura 1° Rapporto PUMS																											
E	Costruzione del piano																											
E1	Percorso partecipato e scenario di piano																											
	Stesura 2° Rapporto PUMS																											
E2	Proposta di piano																											
	Stesura 3° Rapporto PUMS																											
	Comunicazione e condivisione interna all'Amministrazione																											
F	Processo di VAS																											
G	Adozione e Approvazione PUMS																											