

Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

## PUMS di Terni: come sfruttare un'occasione di partecipazione

**FIAB Terni, Lab.Biciclaro, MAT - Mobilità Attiva Terni presentano, in forma comune, ulteriori osservazioni sul PUMS, Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, in fase di approvazione, dopo un proficuo lavoro di collaborazione richiesto dall'Amministrazione – ed immediatamente da noi offerto - per quanto concerne il miglioramento della ciclabilità in città e della messa in sicurezza delle aree urbane. Auspichiamo che tale apporto diventi integrazione al PUMS in approvazione.**

Premesso che sia in una precedente nostra nota pubblica che nel corso dei pubblici dibattiti all'interno delle commissioni Comunali relative agli iter di disamina e validazione del PUMS abbiamo mostrato le nostre critiche nei confronti del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile così come è stato presentato alla città, proprio nel corso dei lavori delle commissioni consiliari propedeutiche all'approvazione finale dell'Amministrazione, abbiamo potuto constatare quanto segue:

- Il processo di approvazione del PUMS segue tempi stretti e serrati tanto da costringere il gruppo progettista ad una redazione progressiva e ad un completamento in corsa del piano;
- Il materiale reso pubblico e condiviso sul sito del Comune fino a due settimane fa è risultato parziale ed incompleto, proprio perché la redazione è ancora in fase di ultimazione;
- L'approvazione del PUMS è fondamentale per l'accesso della città ad una serie di finanziamenti e fondi che rappresentano un'occasione imperdibile per Terni e le difficoltà finanziarie che sta affrontando;
- L'elaborato del PUMS riguardante il progetto della mobilità dolce della città per i prossimi 10 anni è stato, grazie all'apertura dell'assessore Salvati e alla disponibilità del mobility manager Giammari, profondamente revisionato, accogliendo *in toto* quanto da noi proposto in un elaborato modificato; il nostro apporto delinea una visione della ciclabilità come un reticolo organico per percorrere e collegare integralmente la città, rivoltando completamente l'approccio alle Zone 30, prevedendo assi viari per i veicoli e una velocità controllata per tutto il resto, in modo da favorire la mobilità alternativa e la vivibilità di tutte le strade.
- E' stato dibattuto e compreso il principio per cui la sostenibilità della mobilità è un tema che riguarda tutti, e che per il cambiamento dei comportamenti dei cittadini non è necessario solo progettare e calare soluzioni dall'alto, ma occorre un paziente e capillare lavoro di informazione e comunicazione alla cittadinanza, per renderla cosciente e partecipe del cambiamento, partendo dalle scuole, dai quartieri, dalle realtà associative del territorio.

Pur rimanendo perplessi su molti aspetti del PUMS, come si evince dalle osservazioni che seguono, e pur promettendo attenzione e vigilanza sull'iter di approvazione del piano fino alla sua adozione finale, ma anche sull'utilizzo dei fondi che ne deriveranno e sui lavori che ne conseguiranno, ci auguriamo di proseguire insieme all'Amministrazione su un solco nuovo, quello appena tracciato, in cui l'apertura alle realtà attive del territorio non sia più considerato un intralcio ma un metodo necessario e imprescindibile per ottenere risultati concreti. Se questo sarà il metodo, faremo la nostra parte.

In un'ottica costruttiva di apporto tecnico, di seguito sono riportate le osservazioni al documento PUMS così come è pubblicato nel sito del Comune; queste sono suddivise nelle tematiche per noi imprescindibili (che riprendono le stesse riportate nella nostra prima nota), per dare alla città di Terni la giusta occasione di potersi realmente tramutare in un luogo più vivibile attraverso una nuova visione di mobilità.

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ ANALISI DEI DATI   | OSSERVAZIONE N° 01 |
|--|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale -Slides di presentazione alle Commissioni</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>5. LA CAMPAGNA DEI RILIEVI<br/>7. QUADRO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO<br/>10. VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>L'analisi alla base delle scelte progettuali del PUMS appaiono non ben specificate né sufficientemente approfondite in tutti i campi, e manca un rapporto di causa-effetto che indirizzi le azioni, sia per quanto riguarda l'analisi ambientale, che quella dei flussi di mobilità, che per la casistica degli incidenti stradali, che per l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle aree di sosta. In particolare andava affrontata approfonditamente una valutazione dei costi esterni generati dal traffico, così come una stima economica dei benefici che produce puntare su ciclabilità, aree pedonali, trasporto collettivo e mobilità condivisa. Insomma a supporto di tutte le valutazioni e decisioni andrebbe individuata, definita e argomentata provatamente la sostenibilità economica, finanziaria, gestionale, degli interventi proposti e dei benefici generati.</p>   |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Il materiale che possiamo prendere come riferimento per le nostre considerazioni è rappresentato dalla documentazione presente on line, quindi di libero accesso per la consultazione aperta alle osservazioni pubbliche.</p> <p>Nello specifico abbiamo a disposizione due documenti consultabili on line:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) slides di presentazione per le commissioni /10 ottobre<br/><a href="http://www.comune.terni.it/system/files/presentazione-prima-commissione_compressed.pdf">http://www.comune.terni.it/system/files/presentazione-prima-commissione_compressed.pdf</a></li> <li>2) documentazione presente nel sito del Comune di Terni<br/><a href="http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica">http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica</a><br/>a cui rimanda anche il sito della Regione Umbria</li> </ol> <p>I dati da cui il Piano sembra partire provengono, come si evince dal cap.5 della relazione "Rapporto Ambientale", da campagne di rilievo effettuate esclusivamente in fasce di 1-2,5 ore un solo giorno feriale; se così fosse ci sembra assai riduttivo rispetto al set degli indicatori che il Decreto 4 agosto 2017/allegato1 richiede, ovvero:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indagini e rilievi sui flussi;</li> <li>2. Matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci, articolate nelle diverse modalità e suddivise per fasce orarie di punta e di morbida ed eventuali picchi stagionali;</li> <li>3. Interazione tra domanda e offerta di trasporto;</li> <li>4. Livelli di Servizio della rete stradale e flussi di traffico;</li> <li>5. Livelli di servizio sul TPL e flussi trasportati;</li> <li>6. Flussi di traffico ciclabile e pedonale;</li> <li>7. Rappresentazione delle dinamiche della logistica urbana;</li> <li>8. Indice di utilizzo della sosta;</li> <li>9. Criticità e impatti;</li> <li>10. Grado di accessibilità;</li> <li>11. Congestione della rete stradale;</li> <li>12. Saturazione dei servizi di TPL;</li> <li>13. Incidentalità;</li> <li>14. Impatti ambientali (parco veicolare, qualità dell'aria, inquinamento acustico, consumi energetici).</li> </ol> |                    |

*Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni*

Inoltre la stessa relazione riporta a pag. 63 la nota della Regione che richiede, secondo noi a ragion veduta, dati sul consumo di suolo, oltre a piani di manutenzione, ipotesi temporale degli interventi (cronoprogramma) e previsione dei costi (oltre il limite delle economie derivanti dai fondi di Agenda Urbana). Poiché tale nota è stata prodotta nella "prima fase di consultazione non pubblica", non si comprende perché l'integrazione non è tuttavia presente nella versione da approvare.

Inoltre nel cap.10 "Valutazione delle alternative di progetto" della stessa relazione non si individuano - come invece sarebbe interessante fare - i differenti scenari che la normativa prevede.

Infatti nel Decreto 4 agosto 2017/allegato 1 e allegato 2 cap. 6, si fa esplicito riferimento all'importanza degli scenari e di quanto sia fondamentale metterne in paragone diversi; tuttavia nella relazione del PUMS da approvare risulta un solo scenario di non intervento (S0) ed uno di intervento (S1) risolti in una pagina di trattato, senza alcuna graficizzazione del cronoprogramma degli interventi, delle azioni e degli obiettivi.

Chiediamo di valutare - e se possibile graficizzare - attraverso l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi, come si perviene alla individuazione dello scenario di Piano e soprattutto ai suoi dati di ipotesi per noi più importante, ovvero le motivazioni dell'incremento degli spostamenti in bicicletta (dal 3% al 12%) e la diminuzione di quelli veicolari (dal 68.8% al 59.8%). Soprattutto interessa comprendere le ragioni dell'ipotesi della paralisi dell'uso del trasporto pubblico che rimarrebbe, come si evince dalle slides pubblicate e non dalla relazione di piano da adottare, ai livelli di quello attuale (12% - verificato a quanto pare in fasce orarie di picco ed in giorni feriali).

Sempre con riferimento alla descrizione quantitativa degli impatti degli scenari di intervento/non intervento (S1 e S0) per ciò che pertiene il riparto modale (avanzata nella relazione del PUMS da approvare) va sottolineato che alla pag. 95 si afferma che nella considerazione della "diversione modale del mezzo privato ed in generale delle azioni proposte nel PUMS per la mobilità dolce si è ipotizzata una riduzione della matrice auto del 7% nello scenario al 2030 (spostamenti interni di Terni e Narni)."

Ora proprio questo aspetto ci appare totalmente incongruo ed inadempiente in relazione a quelle che sono le direttive regionali e le linee programmatiche del PRT (Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024 - Relazione Generale: Lineamenti programmatico-progettuali PRT 2014-2020; in "Supplemento ordinario" n.1 al 'Bollettino Ufficiale' - Serie Generale - n.4 del 27 gennaio 2016).

Difatti all'interno delle linee programmatiche PRT e, con particolare riferimento al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (v. articolo 2.4.4) sono indicate precise Misure Tecniche e tra di esse, in particolare, la misura M1T01 relativa alla riduzione del traffico urbano riguardante i centri urbani di Corciano, Foligno, Perugia e Terni, la quale indica **ESPLICITAMENTE** l'obiettivo di "ottenere una riduzione del 6% OGNI 5 ANNI (...) dei livelli di traffico privato di autoveicoli ad accensione comandata (benzina) e ad accensione spontanea (diesel)".

Appare evidente che tali obiettivi sono di gran lunga mancati dall'attuale relazione di progetto del PUMS Terni-Narni la quale, come segnalato anche sopra, si limita ed evidenzia l'obiettivo, entro il 2030, di un decremento intorno al 9% di tali componenti del riparto modale, evidenziando una deficienza di circa un terzo rispetto alle intensità di riduzione ordinate dal suddetto PRT.

Ne consegue, pertanto, che anche il Quadro comparativo del sistema emissivo tra lo Scenario di non intervento (S0) e lo Scenario di progetto (S1) e i calcoli operati con il modulo EMISMOB del software Cube6 (impiegato dall'azienda incaricata della redazione del PUMS) risultano totalmente incongrui.

Si sollecita ed esorta, dunque, gli estensori dell'attuale relazione di PUMS e tutti i relativi responsabili a voler uniformare **ADEGUATAMENTE** ed in linea con il dettato del PRT tali obiettivi di riduzione e conversione del riparto modale.

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ SICUREZZA  | OSSERVAZIONE N° 02 |
|--|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale - Slides di presentazione alle Commissioni</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.2. Le zone 30<br/>12.3. I corridoi pedonali protetti<br/>12.4. Nuovi assetti circolatori e regolamentazione dei flussi<br/>12.5. Terni città sicura</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>La sicurezza stradale viene intesa quasi esclusivamente come miglioramento e fluidificazione del traffico veicolare, mentre attenzione pressoché nulla viene dedicata a pedoni e biciclette, sebbene siano sempre più vittime di incidenti stradali gravi; la sensazione è che per la sicurezza stradale sia stata dedicata molta più attenzione alla risoluzione degli incroci attraverso rotatorie che alla sicurezza delle categorie più deboli della strada.</p>   |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>La sicurezza stradale è forse il tema più importante quando si parla di mobilità alternativa e si ipotizzano scenari di aumento delle utenze deboli in strada poiché si rischia, se non tenuta in degna considerazione, di fallire uno degli obiettivi primari; statistiche alla mano, si tratta in Italia di un ciclista morto ogni 32 ore (fonte: Codacons, con un aumento, secondo i dati Istat del 9,6% nell'ultimo anno).</p> <p>Quindi per noi, che già ci muoviamo nell'insicurezza del traffico quotidianamente e che stimoliamo la cittadinanza - partendo magari dai nostri figli - all'utilizzo di mobilità attive, dolci, sostenibili, non inquinanti, civiche, etiche, etc, la sicurezza è fondamentale.</p> <p>Livelli maggiori di sicurezza nelle strade si raggiungono, a nostro avviso, con 3 capacità pianificatorie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) politiche serie di disincentivazione alla velocità e all'uso delle automobili per i piccoli tragitti;</li> <li>2) campagne di informazione e di sensibilizzazione che partono soprattutto nelle scuole;</li> <li>3) attenta verifica da parte della polizia municipale e delle forze dell'ordine del rispetto sia dei limiti di velocità che delle aree di sosta.</li> </ol> <p>Chiediamo quindi di integrare il Piano da adottare con un capitolo specifico sulla sicurezza stradale delle utenze deboli, dove riportare le linee di indirizzo comportamentale sia per i cittadini che per l'Amministrazione al fine di porre in essere buone pratiche e azioni concrete di messa in sicurezza della mobilità generale.</p> <p>Per esempio, come si evince anche dall'ipotesi di progetto da noi elaborata e consegnata all'Ufficio della Mobilità del Comune di Terni sul tratto di Via di Vittorio, è a nostro avviso da evitare la visione che i ciclisti devono procedere in sedi proprie, con la realizzazione di piste ciclabili costose al di fuori dalla sede stradale riservata alle automobili; ormai da anni nel gergo tecnico si parla di "sharing street", ovvero della sana modalità di condividere lo spazio pubblico stradale tra tutte le diverse utenze (mezzi pubblici, auto, biciclette, motorini, micromobilità, etc).</p> <p>Non c'è maggior deterrente alla velocità automobilistica vedere ciclisti muoversi in carreggiata; la costante cronaca locale che racconta la sequele di incidenti sulle strade lo continua a dimostrare. (<a href="http://www.umbriaon.it/terni-investita-e-in-prognosi-riservata/?fbclid=IwAR2CfkXpYzbRSAIZqZ3zlr8QGd1L9dZdFRPZuEhnGsJCuOYoVZtXEHU3dKo">http://www.umbriaon.it/terni-investita-e-in-prognosi-riservata/?fbclid=IwAR2CfkXpYzbRSAIZqZ3zlr8QGd1L9dZdFRPZuEhnGsJCuOYoVZtXEHU3dKo</a>)</p> <p>Per questo motivo chiediamo a gran voce la pianificazione di zone a velocità ridotta e "bike lane" (o carreggiate specifiche per biciclette) su molte strade del centro abitato, che possano rappresentare sia un incentivo all'uso della bicicletta, sia un dissuasore della velocità.</p> |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ ZONE 30  | OSSERVAZIONE N° 03 |
|--|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.2. Le zone 30</p> <p><input type="checkbox"/> Tavola N° P010 - Piste ciclabili esistenti e di progetto</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Lo sviluppo di questi ambiti dovrebbe essere un punto fondamentale per la mobilità sostenibile, ai fini sia dell'abbassamento dei livelli di inquinamento e di rumore che del miglioramento della sicurezza stradale di tutti. Il PUMS invece, pur mettendo il punto tra quelli principali, adotta soluzioni assolutamente inappropriate ed inefficaci, individuando solamente 4 zone 30 in modo casuale e non sistemico, su ambiti ristretti e scollegati tra loro.</p> <p>Da anni la tendenza attuale della pianificazione è "la città 30" ovvero prevedere una zona continua che comprende tutto il centro cittadino da gestire come un'unica zona 30.</p>  |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Proponiamo di integrare nel Piano la proposta di allargare la prevista zona 30 a tutti i quartieri abitati della città, ad esclusione di specifiche strade di scorrimento dove, con le opportune maniere, il traffico veicolare può rimanere con il limite dei 50 Km/h.</p> <p>In questa grande zona, da programmare in step di crescita attraverso una costante comunicazione dal basso che possa far comprendere a tutti i benefici comuni, saranno da prevedere anche zone 20, zone 10 e zone completamente pedonali.</p> <p>Chiediamo di individuare specifiche soluzioni per le aree intorno alle scuole (delimitazione, TPL dedicato, dettagli di modifiche alle infrastrutture) ed attuare azioni di didattica civica come bicibus e pedibus.</p> <p>Proponiamo di considerare, nella loro programmazione, lo sviluppo dell'utilizzo di mezzi innovativi come monopattini elettrici, segway, hoverboard, etc., come previsto dal Decreto sulla Micromobilità del 4 giugno 2019.</p> <p>Proponiamo inoltre, come specificato nell'ultima scheda, di programmare attività preliminari preventivamente alla realizzazione delle zone 30, quali "zone di priorità pedonale e ciclabile" temporanee, "aree completamente pedonali" temporanee, laboratori urbani con la partecipazione diretta e quindi la condivisione degli abitanti: tali metodi sono assai utili per gestire eventuali conflitti sociali che possono nascere a fronte di cambiamenti drastici delle abitudini.</p> <p>VIA I MAGGIO,<br/>dal Galilei fino a Piazza S.Giovanni decollato (tratto di 430 m)<br/>Area 20 a precedenza ciclabile.<br/>Riqualificare in area verde e arredo urbano l'incrocio con Via Goldoni eliminando il parcheggio.<br/>Via I Maggio è la parallela del Corso principale della città esattamente a 70 m di distanza: è secondo noi inconcepibile, in ottica futura, pensare questo asse ancora come strada dedicata principalmente al flusso carrabile.</p> |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ PEDONALITA'   | OSSERVAZIONE N° 04 |
|---|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.3. I corridoi pedonali protetti<br/>12.21. Zone pedonali</p>  |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Un PUMS dovrebbe, a nostro avviso, analizzare puntualmente lo stato di fatto e ipotizzare scenari di sviluppo anche della rete pedonale; nel documento approvato troviamo solo un cenno, completamente avulso dal contesto urbano di riferimento, senza specifiche di contesto (due righe che potrebbero andar bene per ogni luogo).</p> <p>Non si fa cenno neanche alle modalità di accesso alla ZTL e della gestione delle poche, quasi inesistenti, zone pedonali, nonostante il tema sia oggetto di dibattito tra le associazioni dei commercianti locali.</p>  |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Si suggerisce lo studio, come già fatto da altre città, di linee isometriche delle distanze e delle tempistiche di percorrenza tali da poter essere graficizzate in mappe chiamate "metrominuto" e successivamente comunicate alla cittadinanza, come specificato nell'ultima scheda, con campagne di sensibilizzazione.</p> <p>Inoltre auspichiamo per la maggior parte del centro storico la sua reale pedonalizzazione, prevedendo quindi la chiusura di Corso Tacito, del tratto di Via 1°Maggio da Via Faustini sino a Via del Plebiscito, Via G.Bruno, Via del Tribunale, Via Silvestri, P.zza del Mercato, Via dei Castelli, Largo delle More, o almeno l'eliminazione dei parcheggi e la realizzazione di assi viari protetti a velocità ridotta.</p> <p>Solo così, a nostro avviso, possono svilupparsi politiche di trasformazione urbana del centro, per migliorarne la vivibilità e favorire la ripresa delle attività commerciali</p> <p>Le azioni di disincentivazione all'uso dell'automobile all'utilizzo degli spazi pubblici come luoghi dove riscoprire la condivisione delle relazioni sociali, dovrebbero essere attuate nei contesti di "centralità periferiche" come Borgo Rivo, Borgo Bovio, Cospea, Polymer, etc.</p> |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ CICLABILITA'  | OSSERVAZIONE N° 05 |
|---|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>13. APPROFONDIMENTO DELLE AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO DEL PUMS<br/>13.1.1. Piste ciclabili esistenti e di progetto Terni</p> <p><input type="checkbox"/> Tavola N° P010 - Piste ciclabili esistenti e di progetto</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Il PUMS appena approvato doveva essere un'occasione per rivedere e riprogettare la ciclabilità delle strade ternane, considerando che la conformazione del territorio favorevole e le strade per lo più di larghezza rappresentano una buona base di partenza per togliere spazio alle auto e ridarlo al mezzo ecologico per eccellenza, la bicicletta; ricordiamo che mentre un tempo quasi tutti usavano la bicicletta a Terni, ora sempre meno persone lo fanno abitualmente (solo il 3% della popolazione), perché ormai diventato un mezzo desueto ed insicuro. Per sostenere ed incoraggiare l'uso delle bici non riteniamo sufficiente progettare centri di scambio, bike sharing e velostazioni (soluzioni valide ma solo in città aventi un tasso di ciclabilità più elevato rispetto alla nostra) ma crediamo opportune, prima di tutto, strade a misura di bicicletta. Riassumiamo per punti le principali mancanze del PUMS riguardo la ciclabilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> assenza di una visione globale della ciclabilità della città;</li> <li><input type="radio"/> insufficienza del Biciplan, il piano della ciclabilità urbana, che è soltanto accennato e declinato nell'indicazione di alcuni assi di collegamento, risultando assolutamente approssimativo e inadeguato;</li> <li><input type="radio"/> mancanza di un'analisi dello stato di fatto delle ciclabili attuali, delle quali la maggioranza è in stato di degrado e pensata per essere utilizzata in modo promiscuo con i pedoni;</li> <li><input type="radio"/> assenza di uno studio adeguato dei nuovi percorsi per capire la loro funzionalità e fattibilità, ai fini della loro realizzazione e del loro utilizzo;</li> <li><input type="radio"/> mancata redazione di un manuale di progettazione e linee guida per disegnare le piste ciclabili.</li> </ul> |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Si propone di integrare il Piano con la rete di piste ciclabili da noi disegnato, sia di quelle esistenti che di quelle di piano.</p> <p>Tale quadro è per noi fondamentale al fine di poter sviluppare un Biciplan della città che non sia una mera appendice, un allegato ulteriore a quelli previsti nel PUMS.</p> <p>Chiediamo di porre in dovuta attenzione le potenzialità di questa specifica pianificazione, il rapporto profondo che l'intenzionalità riportata nel Piano di maggior dettaglio denominati appunto "biciplan" può dare agli indirizzi sia pianificatori (quindi di gestione di fondi di finanziamento, partecipazione a bandi, etc) che comportamentali degli abitanti.</p> <p>Chiediamo di considerare anche, e soprattutto, le zone periferiche nello sviluppo di una rete ciclabile urbana al fine di investire in infrastrutture realmente utili alla decongestione del traffico veicolare, che sappiano essere veri e propri assi utilizzabili quotidianamente da chi si sposta per andare al lavoro e non solo come "passeggiata domenicale in mezzo al verde".</p> <p>Si chiede di ipotizzare incentivi alla ciclabilità per cui lo spostarsi in modo alternativo alle auto possa essere incoraggiato da offerte particolari come sconti su acquisti, su tasse comunali, etc.</p> <p>Inoltre, come specificato nell'ultima scheda, a nostro avviso la pianificazione del piano della ciclabilità deve obbligatoriamente essere concertato con gli abitanti dei quartieri, delle zone abitate dove la rete dei percorsi è localizzata al fine di incentivare il loro reale utilizzo e comunicare, anche con azioni laboratoriali partecipate, la loro utilità.</p>   |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ CENTRI DI SCAMBIO/VELOSTAZIONI  | OSSERVAZIONE N° 06 |
|---|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO</p>  |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Nel PUMS vengono solo citate le velostazioni che il Comune si appresta a realizzare con i fondi di Agenda Urbana, e il conseguente loro rapporto con i centri di scambio riportati nel PUMS; non sono stati approfonditi né spiegati aspetti come l'interazione col traffico veicolare, con il trasporto pubblico e con la mobilità pedonale, né gli aspetti operativi/gestionali. Il rischio è che ancora una volta il bike-sharing si dimostri un clamoroso flop e che anche le velostazioni seguano questo nefasto iter se non si garantisce, alla base, una rete ciclabile sicura per gli utenti su cui poi impostare queste infrastrutture che, per Terni, sembrano essere pensate da una pianificazione quantomeno ottimistica.</p>   |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Si chiede di indicare con maggior chiarezza, oltre che gli intenti teorici assolutamente condivisibili, anche le azioni specifiche da apportare ad ogni luogo prescelto come "nodo di interscambio", "cerniere di mobilità", "parcheggi di scambio" e le loro differenze funzionali.</p> <p>Nello specifico proponiamo di graficizzare il contesto delle aree, schematizzare i flussi di ingresso ed uscita, le caratteristiche funzionali e la modalità di utilizzo degli stessi.</p> <p>Inoltre proponiamo di indicare le eventuali forme di incentivazione sia per l'utilizzo degli stessi come poli per lo smistamento della logistica (consegna dell'ultimo miglio con mezzi elettrico o con cargobike) che per l'utilizzo da parte dei cittadini come centro di cambio del loro mezzo ( auto/TPL -&gt; bicicletta di proprietà/bike-sharing percorsi pedonali protetti).</p> |                    |



## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ LOGISTICA  | OSSERVAZIONE N° 07 |
|--|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.10. I nodi intermodali<br/>12.15. Parcheggi di scambio e cerniere di mobilità<br/>12.19. City logistic</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Pur essendo un punto fondamentale dello studio della mobilità sostenibile urbana, visto l'aumento esponenziale della distribuzione porta a porta e il diffondersi di sistemi logistici sostenibili (mezzi elettrici, runners), nel PUMS si fa un solo accenno veloce e superficiale all'utilizzo della piattaforma logistica di Maratta, finora rimasta inutilizzata. Non si ravvisano, tuttavia, elementi di approfondimento ad essa inerenti sia in termini di analisi che di sviluppi ipotizzabili: manca di fatto, anche in questo caso, un qualsiasi scenario di progetto migliorativo e di riqualificazione.</p> |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Come già indicato nella scheda che riguarda i nodi di interscambio, chiediamo di esplicitare chiaramente le aspettative in termine di utilizzo delle velostazioni e le modalità ipotizzate di gestione per quanto riguarda lo specifico della logistica.</p>  |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ TPL/ TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  | OSSERVAZIONE N° 08 |
|---|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale -Slides di presentazione alle Commissioni</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.9. Il TPL</p>   |                    |
| <p><b>Motivazione</b></p> <p>Il PUMS in fase di approvazione prevede una stabilizzazione dell'utenza che utilizza il trasporto pubblico al 12%. Secondo noi - anche se tale dato è sicuramente frutto di azioni che cercano di contrastare una tendenza nazionale diffusa alla decrescita dell'utenza (e quindi di fondi, incentivi, progettualità, investimenti, etc) - il TPL rimane di fondamentale importanza per strutturare una mobilità sostenibile, soprattutto la progettualità riguardante la metropolitana di superficie.</p> <p>A nostro avviso tale tematica, nella documentazione del PUMS è quantomeno approssimativa, senza analisi dei costi, dei flussi della mobilità, delle possibili utenze; a tal proposito riteniamo che questo progetto debba essere considerato prioritario, già in parte realizzato e rimasto in fase di completamento, per il collegamento dei quartieri a nord (i più popolosi della città).</p> <p>Infine riteniamo inconcepibile la logica dell'ottimizzazione realizzata attraverso tagli dei servizi invece che con lo studio mirato dei percorsi, magari anche anulari o comunque con differenti tragitti A/R che vadano a decongestionare attraverso una nuova loro progettazione aree urbane sia centrali che periferiche.</p> <p>Riteniamo valide le considerazioni esplicitate con l'ipotesi dell'attraversamento "cardo e decumano" dell'area urbana centrale, anche se con qualche suggerimento che segue.</p>   |                    |
| <p><b>Proposta modifica/integrazione</b></p> <p>Oltre a ciò che abbiamo descritto nell'osservazione n.10, ovvero il bisogno di ciclabilità verso le zone periferiche, la metropolitana di superficie - per altro già realizzata ma inutilizzata - potrebbe risolvere il nodo "Ponte le Cave" anche con utilizzi temporanei riducendo i costi e quindi la validità dell'investimento sull'infrastruttura.</p> <p>Si propone di pensare ad un utilizzo temporaneo, magari ciclo-pedonale, del tratto esistente della metropolitana di superficie che collega la stazione di Terni con quella di Cesi scalo attraversando, con piccole stazioni ormai in disuso e fatiscenti, tutti i quartieri abitati a nord della città. Tale intervento, da coordinare con ditte ed imprenditori locali, commercianti e terzo settore presente, potrebbe diventare un progetto di Living Lab lineare che potrebbe riuscire a riqualificare spazi abbandonati, facilitare la gestione della manutenzione del tratto ferroviario (di proprietà di RFI e Regione Umbria/Umbria Mobilità) oltre che rappresentare un veicolo di transizione green, un metodo per rendere conosciuto un tratto attualmente sconosciuto, magari che sappia coinvolgere i potenziali clienti per un suo successivo futuro utilizzo quando sarà dotato di vagoni e motrice - e quindi cambiare gli studi di fattibilità sull'investimento, invogliare possibili investitori attualmente fermi per valori in perdita. Prevedendo quindi fasi di startup anche con utilizzi diversi, ed un progressivo potenziamento della struttura all'aumentare della sua fruizione, ovviamente considerando l'intermodalità con la dotazione di raccordi ciclabili per permettere agli abitanti del quartiere di raggiungere la fermata in completa sicurezza, dotando le fermate di rastrelliere coperte e prevedere vagoni per trasporto bici, oltre che servizi a chiamata per i diversamente abili.</p> <p>A proposito dei percorsi e del numero delle linee del TPL, riteniamo imprescindibile che queste debbano essere progettate parallelamente ad uno studio degli attuali e dei futuri parcheggi di superficie, con la corrispondenza funzionale tra fermate e aree di sosta.</p> <p>Attualmente la diffusione così capillare e generalizzata della sosta lungo le strade, di cui una minima parte a pagamento rilegata per lo più in zone centralissime della città, sono a nostro avviso il maggior deterrente</p> |                    |

*Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni*

all'utilizzo del trasporto pubblico. Al di fuori delle ore di punta (7:30/8:30 - 13:00/14:00) i mezzi sono realmente sottoutilizzati, quindi si potrebbe pianificare una differenziazione di tipologia di macchine in fasce orarie al fine di ottimizzare per lo meno l'ingombro sulla carreggiata e i consumi relativi.

Infine, riguardo il sistema delle linee di attraversamento del centro, come già rappresentato dalla slide n.33 della presentazione alle Commissioni Consiliari, si propone di cancellare la fermata di Via I Maggio trasferendola in Largo Petroni/Via Barberini. In questo modo si potrebbe alleggerire di funzioni lo spazio di fronte Via Lanzi, liberandolo dall'ormai impattante fermata degli autobus creando un'area pedonale su tutto il tratto di Via I Maggio da Via Faustini a Via Barberini che si estenderebbe su Via Massarucci, Via Goldoni, via Lanzi e Largo Villa Glori.

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ PARTECIPAZIONE   | OSSERVAZIONE N° 09   |
|--|--|
| <p>documento PUMS del Comune di Terni</p> <p><input type="checkbox"/> Tavola N°</p>  | <p>Capitolo TUTTI</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Rapporto ambientale</p> |
| <p>Motivazione</p> <p>A dimostrazione dell'insufficiente considerazione nel PUMS della partecipazione dei cittadini, così come dello scarso ascolto delle loro istanze, è stato il caso del questionario pubblico rivolto alla cittadinanza: compilato da 617 persone (che rappresenterebbero circa lo 0,5% della popolazione), la maggioranza dei partecipanti afferma di non usare la bici perché non si sentono sicuri e di essere favorevole all'ampliamento di zone 30.</p>   |  |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>A nostro avviso la cittadinanza andava stimolata maggiormente nel processo partecipativo, anche con una campagna di sensibilizzazione che portasse il singolo utente a capire l'importanza di un PUMS, soprattutto per la sua capacità a medio/lungo termine di cambiare volto della città. Anche un numero maggiore degli incontri avrebbe stimolato il dialogo tra le varie associazioni, comitati, categorie...</p> <p>Inoltre, pur non mettendo in dubbio la professionalità dei tecnici redattori del PUMS, anche un confronto con esperti di mobilità che hanno già operato con successo in altre realtà simili a quella ternana sarebbe stato un motivo in più di confronto e arricchimento della proposta finale.</p> <p>Con ciò si vuole indicare che in realtà per la redazione del PUMS avrebbe dovuto esser presa in considerazione una proceduralità orientata alla co-progettazione (cosa che tra l'altro è prefigurata sia all'interno delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS che, naturalmente, in quelle europee). Ricordiamo che tale orientamento globale è promulgato e supportato dall'Agenzia per la Coesione Territoriale che nel giugno 2017 ha rilasciato le Linee guida per la Coprogettazione articolate in Metodi, Strumenti e competenze per la Progettazione Territoriale (<a href="https://www.ot11ot2.it/sites/default/files/linee_guida_e_protocolli/11_LGeP%20coprogettazione%20v2%20.pdf">https://www.ot11ot2.it/sites/default/files/linee_guida_e_protocolli/11_LGeP%20coprogettazione%20v2%20.pdf</a>)</p> <p>In esse è chiaramente indicato che "...passare da un ruolo consultivo a una (policentricità delle) responsabilità di co-determinazione significa confrontarsi con indicatori misurabili di efficienza del processo e di efficacia dei suoi risultati. Il dialogo sociale ridotto a (mera) forma (...) di consultazione rischia facilmente di non confrontarsi, a esempio, con il tema dei tempi e con il profilo selettivo delle scelte."</p> <p>Da ciò si desume, e viene opportunamente sottolineato dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, che va ritenuta assolutamente "centrale la valorizzazione delle competenze e delle conoscenze di tutti i soggetti territoriali rilevanti, istituzionali e non, pubblici e privati, che interagiranno con la policy e che quindi non (è possibile) (...) prescindere dalle intenzioni e dalle motivazioni che guidano le loro scelte. Pena una perdita di qualità e di incisività."</p> <p>In forma di suggerimento e di proposta di modifica ci limitiamo a riportare qui quanto l'Agenzia per la Coesione Territoriale indica come condizioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi della co-progettazione partneriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● chiara determinazione dell'orizzonte globale di progetto;</li> <li>● ricerca e determinazione di partneriato pertinente: "l'oggetto (stesso) determina il profilo e il novero dei soggetti ai quali deve essere offerta l'opportunità di condividere il processo;</li> </ul> |  |

*Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni*

- la disponibilità di analisi di contesto che vadano oltre la dimensione descrittiva e approdino a tesi interpretative e a ipotesi di priorità;
- una conduzione del processo che dia spazio a dinamiche esplorative e creative, non ancorate in partenza a format di progettazione pre-costituiti.

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ AREE PERIFERICHE  | OSSERVAZIONE N° 10 |
|---|--------------------|
| <p>documento PUMS del Comune di Terni                      Capitolo TUTTI</p> <p><input type="checkbox"/> Tavola N°                      <input checked="" type="checkbox"/> Rapporto ambientale</p>  |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Interi quartieri come Borgo Rivo, Gabelletta, Cospea e Campomicciolo non sono adeguatamente affrontati nell'analisi e nella progettualità del PUMS: non sono ad esempio contemplate piste ciclabili di collegamento interno e verso il centro-città, né è stata considerata la possibilità di creare zone 30 in suddette aree per lo più residenziali.</p>  |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Si propone di integrare la rete ciclopedonale con tratti che vadano a raggiungere tali zone allargando il contesto raggiungibile attraverso la mobilità attiva. Inoltre sia l'asse ad ovest di Borgo Rivo, Campitello, Gabelletta che quello ad est di Borgo Bovio, quello a Sud est verso l'ospedale e quartiere Matteotti, e quello a sud ovest verso Cospea e la Polymer, hanno percorsi veicolari paralleli che potrebbero evitare il doppio senso all'interno del centro abitato ricco di esercenti commerciali, scuole, chiese, etc. permettendo di realizzare ampliamenti delle zone pedonali o spazi in carreggiata per il traffico ciclabile.</p> <p>Di fondamentale importanza riteniamo sia risolvere il nodo "Ponte le Cave", ovvero il tratto che attualmente collega la zona nord-ovest - dove risiedono circa 30.000 persone, con il centro della città. Secondo noi - oltre alle proposte di modifica riportate nell'osservazione n.8 inerente il TPL - il collegamento ciclabile presente negli elaborati del PUMS che utilizzando il tratto di canale esistente e sottopassi presenti trova una traiettoria di 2-3 chilometri in più rispetto ad uno diretto, NON può essere la soluzione per stimolare le persone che quotidianamente si spostano verso il centro ad utilizzare la bicicletta. Proponiamo quindi un tratto di maggior efficacia, magari più dispendioso economicamente, ma di sicuro risultato, che partendo da Via Bramante arrivi direttamente in Via della Castellina e successivamente attraverso Piazzale Marinai d'Italia per giungere in Via del Rivo.</p> |                    |

## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ INFRASTRUTTURE  | OSSERVAZIONE N° 11 |
|---|--------------------|
| <p><b>Documento:</b><br/>Rapporto Ambientale</p> <p><b>Capitolo:</b><br/>12. IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) AZIONI PROGETTUALI DI INTERVENTO<br/>12.9. Il TPL</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Si può osservare che il PUMS, per quanto riguarda le opere infrastrutturali di supporto, individua una serie di interventi senza specificare costi e cronologie di intervento. Tali opere a nostro avviso non contribuiscono in pieno ad alleggerire i flussi di traffico veicolare all'interno della città; stranamente progettate sino al dettaglio in un piano che vuole essere strutturale come il PUMS - non sembrano prevedere inoltre alcuna mobilità diversa da quella automobilistica.</p>   |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>Prevedere nei progetti delle rotonde l'inserimento della mobilità pedonale e ciclabile</p> <p><b>PROLUNGAMENTO DI VIA DEL CENTENARIO</b><br/>E' assente, anche se già previsto nel PGTU del 2002/2004, il proseguimento di Via del Centenario sino allo svincolo dell'E45. Questo tratto permetterebbe un notevole abbattimento dell'importante flusso di mezzi sia pesanti che non nel tratto abitato di Gabelletta.<br/>In merito alle nuove opere ipotizzate, la rotonda posta all'intersezione tra Via del Centenario, Via Francesco Ialenti e nuova viabilità (R2) può, a nostro avviso, essere migliorata eliminando il "tombino scatolare carrabile" presente, insicuro e molto utilizzato (nato all'epoca come passaggio di cantiere) per renderlo eventualmente solo pedonale/ciclabile collegando l'area abitata di Borgo Rivo con il parco di Viale Ialenti e con il progetto della pista che giunge da Via Bramante. Il flusso veicolare così prospettato potrebbe arrivare in rotatoria direttamente da Via Ialenti evitando il punto di palese conflitto nell'immissione su Via del Centenario fluidificando realmente il traffico veicolare.</p> <p><b>STADIO/NUOVO PALAZZETTO DELLO SPORT</b><br/>Per un reale alleggerimento del traffico su Viale dello Stadio, alla luce anche dello sviluppo previsto dell'area per fini commerciali (5000 mq), si propone di inserire una bretella che colleghi l'incrocio attuale tra Via Vanzetti e Strada Madonna del Monumento - ipotizzando in questo punto una eventuale rotonda - sino ad attraversare la linea ferroviaria in sottopasso giungendo, allineandosi con Srt. di S. Martino, alla zona Stadio/Piscine/nuovo Palazzetto da Ovest. Tale traiettoria potrebbe essere utilizzata per il traffico proveniente dalla piastra logistica di Narni sino al nodo previsto dello slargo davanti al cimitero.<br/>Inoltre sarebbe per noi opportuno ragionare su un ipotetico bypass che porti i flussi da Via Narni verso l'area dello sport in oggetto direttamente costeggiando il tracciato ferroviario esistente collegandosi eventualmente alla bretella di cui sopra.<br/>In merito alla rotatoria R1 si notano delle modifiche allo stato attuale che a nostro avviso moltiplicano la congestione del flusso veicolare restringendo la carreggiata in uscita direzione Via Aleardi. Si suggerisce di evitare due uscite dal quartiere S. Martino provvedendo ad eliminare l'intersezione a ridosso della rotatoria.</p> <p><b>NUOVA ACCESSIBILITA' ALLA ZONAIndustr. DI VIA DEL MAGLIO (A1)</b></p> |                    |

*Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni*

Pur condividendo la scelta di intervenire con una nuova bretella come ipotizzato, si suggerisce di modificare la rotonda esistente su Via Capponi/Lessini poiché attualmente fuori norma in quanto non progettata con le dovute deflessioni in ingresso ed uscita. La nuova bretella andrebbe ad aumentare la pericolosità già attualmente alta.

#### **PISCINE (R10)**

L'impianto prospettato di fluidificare il traffico è interessante, sicuramente lo schema proposto apporterà soprattutto di fronte il complesso delle piscine maggior sicurezza e vivibilità; di contro sicuramente i flussi su Via Leopardi e Viale di P.ta S. Angelo aumenteranno sensibilmente. Ci chiediamo perciò come è possibile evitare che l'abitato circondato da tale sistema non rimanga completamente isolato e privo di connessioni ciclo/pedonali visto che è prevista l'eliminazione di ogni impianto semaforico pedonale presente.

La soluzione, oltre ad ogni modalità possibile di "road diet", potrebbe essere quello di realizzare un tratto di sottopasso stradale lungo Viale di P.ta S. Angelo ed una parte di Via Leopardi da prima della rotonda di Piazzale dei Poeti. Questa soluzione permetterebbe il collegamento in quota dei quartieri abitati aumentando l'abbattimento di smog e inquinamento acustico.

#### **PISCINE DELLO STADIO**

Sarebbe di estrema importanza collegare l'abitato di CARDETO (zona cimitero)

Piazzale Caduti di Montelungo, Via Radice - nei pressi del sottopasso di Viale Umberto Borzaccini - con Viale Umberto Pettini attraverso un sottopasso ciclopedonale. Ciò renderebbe estremamente fruibile la zona delle Piscine e dello Stadio con la comunità di Cardeto e viceversa anche con il Cimitero. Inoltre sarebbe così possibile utilizzare tutti i parcheggi gratuiti della zona per le Piscine e lo Stadio. Un'area di attestamento già esistente e di supporto alla futura cerniera di viabilità che collegherà il Palazzo dello Sport. Questa operazione contribuirebbe ad abbassare di molto gli spostamenti in auto e di conseguenza il CO2.

#### **GOLFO DI ATTRAVERSAMENTO**

La confluenza di Tito Oro Nobili in Via Battisti alle spalle dell'Automobile Club Terni va ridotta la terza corsia nei pressi dell'attraversamento pedonale ingrandendo il golfo e riducendo lo spazio di attraversamento - pericolosissimo - dietro la curva di immissione da Tito Oro Nobili.

La corsia va ridotta di 25 m verso nord e 40 m verso sud, inserendo un cuneo verde dove "volendo" verso sud si potrebbero prevedere 6 posti auto in linea.



## Comitato MAT/Mobilità Attiva Terni - Coop. Lab.biciclaro - FIAB Terni

| TEMATICA_ MONITORAGGIO E AZIONI FUTURE   | OSSERVAZIONE N° 12 |
|--|--------------------|
| <p>documento PUMS del Comune di Terni</p> <p>Capitolo TUTTI</p> <p><input type="checkbox"/> Tavola N°</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Rapporto ambientale</p>   |                    |
| <p>Motivazione</p> <p>Nella Relazione del PUMS denominata "Rapporto Ambientale", specificatamente nel capitolo 15. INDICATORI DI MONITORAGGIO E TARGET DEL PUMS, a nostro avviso viene spiegata molto bene l'importanza delle azioni di monitoraggio successive alla semplice approvazione del PUMS da parte del Comune. Ovvero la Soc. Sintagma ha opportunamente elencato una serie di indicatori a cui fare affidamento durante le verifiche da eseguire periodicamente al fine di analizzare gli effetti a medio e lungo termine delle politiche individuate dal Piano.</p> <p>Oltre a suggerire delle piccole modifiche rispetto alla modalità e alle tempistiche delle azioni di monitoraggio riportate nel citato capitolo, troviamo assolutamente importante - se non fondamentale - inserire all'interno del Piano una bozza di programmazione di azioni mirate al coinvolgimento degli abitanti, alla comunicazione di buone pratiche e delle ragioni della disincentivazione delle comodità acquisite che a volte producono danni agli spazi condivisi di vivibilità.</p>   |                    |
| <p>Proposta modifica/integrazione</p> <p>A nostro avviso, riguardo il monitoraggio ex post, la periodicità biennale prevista da norma potrebbe essere anche portata a scadenza annuale, se non semestrale; inoltre crediamo che debba essere specificato l'importanza della sua pubblicazione sul sito del Comune e la diffusione dei risultati attraverso i canali mediatici.</p> <p>Inoltre, come anticipato, riteniamo utile aggiungere alle "azioni di monitoraggio", anche "azioni di incentivazione".</p> <p>Tali interventi, gestiti con specifici accordi tra l'Amministrazione e portatori di interesse istituzionali e non, potrebbero essere i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Laboratori urbani da svolgere direttamente in contesti urbani dove le azioni del Piano prevedono la trasformazione, totale o parziale, della mobilità, del sistema di sosta, del TPL, degli accessi, etc, al fine di minimizzare gli eventuali conflitti che le scelte pianificatorie possono creare (come per esempio richieste di gruppi di cittadini, commercianti, associazioni, scuole, parrocchie, centri sociali, etc) invitando sia semplici cittadini che stakeholder presenti sul territorio;</li> <li>2. Didattica nelle scuole per diffondere buone pratiche comportamentali sia teoricamente con lezioni specifiche o con integrazione nei programmi degli istituti scolastici, sia a livello pratico con l'organizzazione di linee di "pedibus" e "ciclobus" da predisporre durante i mesi primaverili dell'anno. Tali interventi possono portare ad una sensibilizzazione sul tema della nuova mobilità sia i ragazzi, futuri utenti della strada, sia i loro familiari, coinvolgendo così una buona parte della cittadinanza della città;</li> <li>3. Campagne pubblicitarie di sensibilizzazione all'uso della bicicletta, dei mezzi di trasporto pubblico, dell'apporto quotidiano che ogni persona può dare alla qualità dell'aria e dello spazio urbano.</li> <li>4. Campagne di incentivi all'uso della bicicletta e dei mezzi di trasporto pubblico con sgravi economici su tasse locali, convenzioni, sconti, agevolazioni sui costi per quote di iscrizioni ad associazioni sportive, palestre, acquisti presso realtà commerciali, premi economici per dipendenti.</li> </ol> |                    |