



Comune di Oristano
Comuni de Aristanis

COPIA

Deliberazione della Giunta Comunale

(Nr. 043 del 16/10/2012)

OGGETTO: *Obiettivi e strategie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) – Approvazione linee di indirizzo.*

L'anno **duemiladodici** il giorno **sedici** del mese di **ottobre**, nella sala delle adunanze del Comune alle ore **16,30** si è riunita la **Giunta Comunale** nelle seguenti persone:

Tendas Guido	Sindaco
Giuseppina Uda	Assessore
Giuseppe Marras	“
Obinu Maria	“
Sanna Efisio	“
Scintu Salvatorangelo	“
Uras Filippo	“

Con la partecipazione del Vice-Segretario Generale Dr.ssa Maria Grazia Zoccheddu

Il Sindaco constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza dichiarando aperta la seduta ed invita i partecipanti a deliberare sull'oggetto sopracitato.

La Giunta Comunale

Vista la proposta di deliberazione **“Obiettivi e strategie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) – Approvazione linee di indirizzo”** di seguito riportata:

Premesso che:

- ai sensi dell’art. 36 del D.lgs 30 aprile 1992 n° 285 art. 2 (Nuovo Codice della Strada) ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell’adozione del **Piano Urbano del Traffico**;
- i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- con deliberazione del Consiglio Comunale n° 45 del 13/05/2010 è stato adottato il PUC , entrato in vigore il 18/11/2010 e che pertanto occorre adeguare la viabilità a detto piano;

Dato Atto che la Giunta Comunale con deliberazione n° 193 del 02/12/2010 ha istituito l’ufficio per la redazione del Piano Urbano della Mobilità, costituito da personale interno in forza al V e VI Settore e figure professionali esterne con competenze specialistiche in materia di traffico e viabilità;

Considerato che i PUM, previsti dall’art. 22 della legge 340/2000 (PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ), sono da intendersi quali “progetti del sistema della mobilità”, comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
2. abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
3. ridurre i consumi energetici;
4. aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
5. minimizzare l’uso individuale dell’automobile privata e moderare il traffico;
6. incrementare la capacità di trasporto;
7. aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, anche con soluzioni di car pooling, car sharing, taxi collettivi, ecc.;
8. ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l’individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
9. favorire l’uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile.

Atteso che l’Ufficio del Piano ha concluso la fase relativa al rilievo dei dati di traffico e della viabilità cittadina, contenuti nella relazione tecnica conoscitiva e nei relativi elaborati grafici;

Vista la Relazione redatta dall’Ufficio del Piano del Traffico mediante la quale vengono definiti gli obiettivi e le strategie da perseguire attraverso il Piano Urbano della Mobilità;

con la quale **L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA E VERDE PUBBLICO URBANO, SVILUPPO SOSTENIBILE E QUALITA' DELLA VITA, EDILIZIA PRIVATA, MOBILITA' E TRAFFICO, ENERGIE RINNOVABILI E PATTO DEI SINDACI** propone alla Giunta:

- 1) Di dare atto che la premessa è parte integrante della delibera;
- 2) Di approvare gli indirizzi e gli obiettivi contenuti nella relazione redatta dall'Ufficio del Piano del Traffico, allegata alla presente, da perseguire attraverso il Piano Urbano della Mobilità.

Dato atto che, ai sensi dell'art. 49, comma 1, non è necessario il parere contabile in quanto l'atto non comporta <<impegno di spesa o diminuzione di entrate>>;

Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica, espresso ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000, allegato alla proposta di deliberazione;

Delibera

- ⌘ Di approvare la proposta di deliberazione sopradescritta.

^^^^^^^^^^^^^^^^
AngeloDau/RitaManca

tf

Letto, approvato e sottoscritto

Il Sindaco
f.to G. Tendas

Il Vice-Segretario Generale
f.to M.G. Zoccheddu

Certificato di Pubblicazione

Si certifica che la presente deliberazione trovasi in corso di pubblicazione per gg. 15 consecutivi dal 17/10/2012 al 01/11/2012

Dalla Residenza Municipale, li 17/10/2012

Il Vice-Segretario Generale
f.to M.G. Zoccheddu

Pubblicata all'Albo Pretorio On-Line

L'Impiegato Incaricato | tf

E' copia conforme all'originale per uso amministrativo.

Dalla Residenza Municipale, li 17/10/2012

L'Impiegato Incaricato
f.to Tiziana Firinu



COMUNE DI ORISTANO
Provincia di Oristano

PUM
2012
ORISTANO

DIRIGENTE RESPONSABILE

Dott. Rinaldo Dettori

COORDINATORE UFFICIO DI PIANO

Ing. Giuseppe Pinna

UFFICIO DI PIANO

Pianificazione Urbanistica

Ing. Michele Scanu

Dott.ssa Paola Zoccheddu

Viabilità

Geom. Angelo Dau

Amministrativo

Dott.ssa Rita Manca

Pianificazione Trasporti-

Cartografia

Ing. Walter Langiu

Ing. Beatrice Floridia

Geom. Paolo Marini

Valutazione Ambientale Strategica

Arch. Simona Dall'Argine

PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

Obiettivi e Strategie

14/09/2012



PREMESSA

La città di Oristano ha sviluppato negli ultimi decenni un modello di mobilità fondato pressoché esclusivamente sull'uso dell'autovettura, sia per gli spostamenti interni al comune sia, e soprattutto, per gli spostamenti provenienti da altri comuni.

Troppo spesso i cittadini oristanesi si spostano in auto, anche per percorrere brevi distanze. Una recente indagine, che ha censito quasi 5.000 spostamenti, ha evidenziato che **circa tre spostamenti su quattro vengono effettuati in auto** e solo uno su quattro a piedi, in bici e con il trasporto pubblico.

Fenomeno analogo vale anche per gli spostamenti provenienti dagli altri comuni che, fatta l'eccezione di quelli compiuti dagli studenti che si recano a scuola, vengono effettuati quasi esclusivamente in auto. **Gli spostamenti intercomunali rappresentano una quota molto elevata degli spostamenti totali, pari a circa il 45%**, e provengono sia da comuni appartenenti all'Area Vasta sia da comuni ad essa esterni, testimoniando così l'ampio bacino di influenza esercitato dal Capoluogo sul territorio.

Di contro, il ruolo del trasporto pubblico a Oristano è marginale, in particolare per quanto riguarda il trasporto urbano. Il numero dei passeggeri trasportati ogni giorno è modesto e quasi esclusivamente a carico delle linee che servono le frazioni e i comuni contermini nelle ore di ingresso ed uscita dalle scuole.

Gli utenti del trasporto pubblico sono in genere persone che non hanno alternative di trasporto, che non dispongono della patente o dell'auto, prevalentemente studenti. Solo poche persone, perlopiù provenienti dall'esterno di Oristano, pur avendo più alternative scelgono il trasporto pubblico.

Le ragioni dello sviluppo di un modello di mobilità "autocentrico" sono da ricercarsi, oltre che nella elevata utilità offerta dall'autovettura, anche nella tipologia del servizio di trasporto pubblico attualmente offerto che risulta inadeguato alle esigenze del territorio. La bassa frequenza dei servizi, i lunghi tragitti delle linee, l'assenza di fermate confortevoli e le campagne di promozione e comunicazione del servizio insoddisfacenti, quando non del tutto assente, sono tutti elementi che hanno contribuito fortemente all'insuccesso del trasporto pubblico.

Inoltre, le infrastrutture e gli spazi riservati alla mobilità lenta (ciclistica e pedonale), fatte poche eccezioni, risultano insufficienti e inadeguati, tanto da non incoraggiare lo spostarsi a piedi e in bicicletta.

Assenza di isole ambientali, carenza di zone pedonali, marciapiedi spesso assenti o di larghezza insufficiente, piste ciclabili pressoché inesistenti in ambito urbano, congiuntamente alla numerosa presenza di autovetture in circolazione e sosta, spesso anche illegale (ad esempio in aderenza agli edifici) fanno dell'abitato di Oristano un luogo più adatto allo spostarsi in auto che non a piedi e in bicicletta.

La ripartizione modale sbilanciata verso l'autovettura si traduce in uno "sversamento" quotidiano di auto sul territorio comunale. Una recente campagna di indagine sui flussi veicolari in ingresso a Oristano ha evidenziato che **in un giorno ferialo medio, nell'intervallo biorario di punta del mattino (7:30-9:30), entrano in città oltre 8.000 veicoli** e che più del 90% dei veicoli in ingresso hanno una (63%) o al più due (28%) persone a bordo, con ovvie ricadute negative sull'ambiente, sia in termini di emissioni inquinanti e climalteranti, sia in termini di congestione del traffico, intrusione visiva e occupazione del suolo. In particolare, quest'ultimo aspetto rappresenta oggi la criticità più evidente.



Oristano, nonostante l'elevato numero di parcheggi pubblici disponibili (circa 1 ogni 2,5 abitanti), soffre di **congestione della sosta**, con un coefficiente di occupazione medio diurno di oltre il 70% e valori prossimi al 100% nei quartieri centrali e dove si concentrano i servizi principali (fronte occidentale).

Le auto in sosta hanno occupato negli anni spazi pubblici aperti sempre più estesi, spesso anche di pregio, che sarebbero potuti essere destinati ad altre funzioni più qualificanti, intervenendo direttamente sul degrado del paesaggio urbano, dell'ambiente e della qualità della vita in genere.

Da questo quadro appare evidente la necessità di adottare una strategia correttiva di ampio respiro in materia di trasporti e mobilità, comprendente un insieme organico di interventi che mirino al riequilibrio modale. Tali interventi dovranno, da una parte, creare nuove opportunità di spostamento concretamente alternative all'auto e, dall'altra, regolamentare e governare il trasporto individuale motorizzato, incidendo sulle abitudini dei cittadini in modo da **cambiarne gli stili di mobilità**.

A tal proposito l'Amministrazione comunale di Oristano attraverso la redazione, l'approvazione e l'attuazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) intende **perseguire un modello di mobilità sostenibile**, capace di conciliare lo sviluppo economico della città e l'accessibilità del suo territorio con la qualità della vita e la tutela ambientale.

La mobilità sostenibile viene considerata come "l'espressione dello sviluppo sostenibile nell'ambito dei trasporti" ed è un concetto nato conseguentemente al crescente impatto negativo generato dai sistemi di trasporto motorizzati, quali la degradazione dell'ambiente, l'inquinamento, l'uso delle risorse naturali, la salute umana, la sicurezza, il rumore, l'occupazione dello spazio, la riduzione delle aree urbane a disposizione per la vita di relazione, ecc.



I PUM, previsti all'art. 22 della legge 340/2000 (Piani urbani della mobilità), sono da intendersi quali "progetti del sistema della mobilità", comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- 1. soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;*
- 2. abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;*
- 3. ridurre i consumi energetici;*
- 4. aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;*
- 5. minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;*
- 6. incrementare la capacità di trasporto;*
- 7. aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, anche con soluzioni di car pooling, car sharing, taxi collettivi, ecc.;*
- 8. ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;*
- 9. favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile.*



OBIETTIVI

Il PUM è un piano strategico da proiettarsi sul medio-lungo periodo (cinque-dieci anni) e le cui azioni e gli aspetti economici vanno periodicamente rivisti. Le fasi attuative delle misure del piano devono essere accompagnate da una costante azione di monitoraggio e valutazione dei risultati, da porre in relazione agli obiettivi fissati.

Il PUM cerca di **ridurre l'impatto negativo dei trasporti, facendo fronte ai crescenti livelli di traffico e di congestione, modificando l'attuale ripartizione modale a favore di modi di trasporto più efficienti, come il trasporto pubblico, la bicicletta e gli spostamenti a piedi**. Tale cambiamento degli stili di mobilità andrà ricercato per gradi, fissando obiettivi intermedi su un arco di tempo decennale, e facendo il **minimo ricorso a provvedimenti di natura autoritaria a favore di misure di promozione e incentivazione**.

Obiettivo fondamentale del PUM di Oristano è la creazione di un sistema di trasporti più efficiente dal punto di vista trasportistico e ambientale e posto a servizio di tutti i cittadini. Il PUM di Oristano pone al centro della progettazione le persone, i loro bisogni e le loro aspettative, e non le automobili, disegnando una città più vivibile e più accessibile.

Il concetto di **vivibilità** si riferisce alla qualità ambientale e sociale di un'area, nella misura in cui essa viene percepita dai suoi residenti, da chi vi lavora e dai visitatori. Sebbene siano molteplici i fattori generati dai trasporti che influiscono sulla vivibilità, la maggiore vivibilità viene ricercata incrementando la quantità di spazio ad uso collettivo, diminuendo il rumore, migliorando la qualità dell'aria ed elevando i livelli di sicurezza. **Verranno perseguite politiche di disincentivazione all'uso dei veicoli privati rendendo al contempo più attraenti e sicure le alternative all'uso dell'automobile privata, come spostarsi a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici.**

Le automobili sono delle grandi consumatrici di spazio e il consumo dello spazio collettivo è uno dei principali problemi che caratterizza Oristano. Il grande numero di mezzi motorizzati in circolazione e in sosta sottrae spazi collettivi disponibili per i pedoni, influenzando negativamente la vita di relazione e rendendo le strade un luogo di mero passaggio. **Incrementare gli spazi pubblici su strada da destinare alle relazioni sociali** è uno degli obiettivi del PUM. Le strade dovranno riappropriarsi delle loro vecchie funzioni e non essere solo canale infrastrutturale per il transito e la sosta dei veicoli ma anche luogo di socialità, cioè spazio privilegiato di incontro e aggregazione, comunicazione e di relazioni interpersonali.

I livelli di rumore e la qualità dell'aria sono fortemente influenzati dai trasporti e costituiscono elementi critici della vivibilità. Il traffico veicolare è infatti il principale responsabile dell'emissione di vari tipi di inquinanti e del rumore cittadino, fattori che turbano la quiete degli individui, minacciano la salute pubblica e spesso determinano gravi danni alla salute. **Abbattere il rumore e le emissioni di CO2 e di inquinanti atmosferici riconducibili all'uso dell'autovettura** rappresenta uno degli obiettivi del PUM. Verranno previste misure che stimolino un uso più razionale dell'automobile privata e più diffuso dell'andare a piedi, in bicicletta e con il trasporto collettivo. Ulteriori misure potranno essere indirizzate alla promozione e incentivazione della mobilità elettrica.



Un ulteriore fattore che incide sulla vivibilità della città è la sicurezza stradale. **Ridurre l'incidentalità stradale e i suoi effetti** rappresenta uno degli obiettivi del PUM. L'incidentalità costituisce, infatti, uno dei principali fattori di rischio per la salute dei cittadini perché nelle città si concentrano il maggior numero di collisioni tra veicoli e tra veicoli e pedoni (bambini e anziani soprattutto). La percezione della strada come luogo pericoloso, inoltre, ha un impatto negativo sugli utenti deboli (ciclisti, pedoni, anziani e bambini) limitandone le attività all'aperto. Realizzare nuove e più sicure infrastrutture stradali, con particolare attenzione a quelle pedonali e ciclabili, mantenere e migliorare le infrastrutture esistenti, adottare misure per gli utenti deboli e calmierare la velocità di marcia dei veicoli sono alcune delle misure che verranno previste dal PUM.

L'**accessibilità**, che può essere definita come la facilità con cui ciascuna attività territoriale può essere raggiunta da un'altra località usando un dato sistema di trasporto, misura il grado di raggiungibilità e fruibilità dei luoghi e dei servizi e viene influenzata da molteplici fattori, come ad esempio la domanda di trasporto, le distanze, la velocità del traffico, la disponibilità di modalità di trasporto alternative, le caratteristiche organizzative del territorio, la convenienza dei trasporti etc.

Incrementare l'accessibilità è uno degli obiettivi del PUM e viene ricercata facilitando gli spostamenti di persone e beni, attraverso la promozione e l'incentivazione delle modalità di trasporto più sostenibili, quali trasporto pubblico, bicicletta e piedi, con particolare attenzione alle persone disabili o a mobilità ridotta e alle classi sociali più disagiate, e attraverso la "correzione" del trasporto motorizzato privato indirizzata a decongestionare il traffico cittadino.

Il raggiungimento degli obiettivi sarà tanto maggiore quanto maggiore risulterà la condivisione pubblica degli interventi adottati, che andrà ricercata anche attraverso azioni volte a diffondere la conoscenza degli effetti che i diversi modelli di mobilità possono generare sulla collettività.

Inoltre, il PUM, e le azioni e gli interventi da esso previsti, dovranno soddisfare la sostenibilità economica, da perseguirsi attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto e l'incremento dell'efficienza della spesa per il trasporto, pubblico e privato.

Gli obiettivi sono stati delineati secondo un approccio a tre dimensioni, che prevede comunque di considerazione simultaneamente le tre dimensioni della sostenibilità urbana: la sostenibilità sociale, la sostenibilità ambientale e la sostenibilità economica, così come evidenziato nella tabella che segue.



Mobilità Urbana Sostenibile			
Dimensione	Sociale	Ambientale	Economica
Obiettivi	Incremento della accessibilità (multimodale e intermodale) Incremento degli spazi pubblici su strada Riduzione del rumore generato dai trasporti Aumento della sicurezza dei trasporti	Riduzione di CO2 generati dai trasporti Riduzione degli inquinanti atmosferici generati dai trasporti	Riduzione del costo generalizzato del trasporto Incremento dell'efficienza della spesa per il trasporto

Tabella 1 - Dimensioni della Sostenibilità Urbana e obiettivi

Le tre dimensioni della sostenibilità della mobilità urbana vengono considerate simultaneamente per non dare corso a politiche per il trasporto sostenibile che altrimenti potrebbero risultare inefficaci. Ad esempio, considerando solo la sostenibilità ambientale, si potrebbero prevedere delle politiche orientate esclusivamente all'uso di veicoli meno inquinanti, quali quelli elettrici. Così, però, non verrebbero risolti altri problemi afferenti alle sfere della sostenibilità sociale e di quella economica, quali l'occupazione del suolo e la congestione.

Per gli raggiungimento degli obiettivi individuati sono state delineate più strategie (cfr. tab.2) che, in molti casi, hanno una azione trasversale poiché possono soddisfare contemporaneamente più obiettivi.

Gli obiettivi di sostenibilità economica verranno raggiunti non attraverso misure specifiche volte a ridurre il costo del trasporto e incrementare l'efficienza della spesa del trasporto, ma piuttosto attraverso l'adozione delle misure, tra quelle individuate per il raggiungimento degli obiettivi sociali e ambientali, che risulteranno economicamente sostenibili.



Obiettivo	Strategia
Incremento della accessibilità (multimodale e intermodale)	Sistema della mobilità pedonale <ul style="list-style-type: none"> ✓ Garantire degli standard minimi di qualità su tutto il territorio urbano, sanando situazioni "sub standard" come l'assenza di marciapiedi e gli attraversamenti pericolosi ✓ Realizzare dei percorsi/spazi di qualità in zone di particolare pregio, dove la pedonalità possa essere espressa con standard molto più elevati che altrove
	Sistema della mobilità ciclistica <ul style="list-style-type: none"> ✓ Adeguare la viabilità ordinaria alla circolazione delle bici (segnaletica, manutenzione, ecc.) ✓ Ridurre il differenziale di velocità tra auto e bici ✓ Incrementare la dotazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica (rastrelliere, piste, bike sharing, ecc.)
	Sistema del trasporto collettivo <ul style="list-style-type: none"> ✓ Razionalizzare la rete dei servizi (copertura, linee, fermate, hub, ecc.) ✓ Raggiungere elevati standard di qualità del servizio (tecnologie, comunicazione, sicurezza, fermate, frequenze, ecc.) ✓ Offrire tempi di percorrenza paragonabili a quelli dell'automobile ✓ Integrare il trasporto collettivo con le altre modalità di trasporto
	Sistema del trasporto privato <ul style="list-style-type: none"> ✓ Fluidificare il traffico nei nodi più critici ✓ Razionalizzare il sistema della sosta ✓ Disciplinare il trasporto delle merci per ridurre gli impatti sul traffico ✓ Abbattere le cesure del territorio (problema degli attraversamenti ferroviari)
Incrementare gli spazi pubblici su strada da destinare alle relazioni sociali	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ridurre lo spazio destinato alla circolazione dei veicoli motorizzati, a vantaggio dei pedoni, attraverso la realizzazione di sensi unici di marcia ✓ Spostare la sosta dalla strada alle strutture di parcheggio attraverso interventi strutturali e misure gestionali ✓ Incrementare le zone a pedonalità privilegiata (APU, Zone Residenziali, AVL, ecc.)
Ridurre il rumore generato dai trasporti Ridurre gli inquinanti atmosferici generati dai trasporti Ridurre le emissioni di gas serra generate dai trasporti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Promuovere le modalità di trasporto non motorizzate ✓ Promuovere la mobilità elettrica ✓ Ridurre la velocità di percorrenza dei veicoli rendendo il traffico cittadino più fluido ("lento e continuo") attraverso interventi gestionali e infrastrutturali ✓ Incentivare il trasporto merci con veicoli piccoli e puliti ✓ Limitare il traffico in ambiti ristretti "zone urbane pulite" (APU, ZTL, AVL, ecc.), senza, al tempo stesso, erigere barriere alla mobilità delle persone e delle merci
Aumentare la sicurezza dei trasporti	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mettere in sicurezza le situazioni a massimo rischio (incidentalità ricorsiva) ✓ Ridurre la velocità di marcia dei veicoli in ambito urbano ✓ Realizzare/migliorare le infrastrutture pedonali e ciclabili, con particolare attenzione agli attraversamenti ✓ Migliorare la segnaletica e la illuminazione stradale ✓ Generalizzare l'impiego di dispositivi di controllo delle infrazioni

Tabella 2 - Obiettivi e strategie