

Oggetto:	comune di Bergamo. Contributo per la stesura del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), reso nell'ambito della fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano.
----------	---

Con nota del Comune di Bergamo prot. n. 421621 del 11/12/2018 (prot. arpa n. 186578 del 12/12/2018) è pervenuta la comunicazione di convocazione della prima conferenza di valutazione inerente la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del **Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS)** di Bergamo.

La comunicazione riguardava anche la messa a disposizione del documento di scoping per eventuali osservazioni.

Il documento suddetto è stato scaricato dal sito web regionale SIVAS dove risultava aggiornato al 10/12/2018.

Come ARPA in questa fase si fornirà un contributo, sottolineando gli aspetti che, a parere dello scrivente Ente, dovranno essere approfonditi nel futuro rapporto ambientale e nella stesura del Piano.

Tali aspetti potrebbero non essere esaustivi dell'analisi che sarà effettuata dallo scrivente Ente nelle fasi successive del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e pur tuttavia rappresentano un apporto iniziale che viene reso al Comune per l'impostazione dello strumento di pianificazione.

Contenuti PUMS.

Il riferimento normativo per stabilire i contenuti del PUMS è dato dal Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "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".

Nell'allegato 1 al Decreto viene esplicitato che il PUMS deve essere dotato di un quadro conoscitivo che consideri il quadro normativo, pianificatorio e programmatico di riferimento di livello regionale, sovralocale e locale.

Si ritiene che il PUMS dovrà quindi considerare il quadro normativo dato dal D.Lgs. 257/2016 e dalla L. 11/01/2018 n.2.

Si ricorda che ai sensi della 11/01/2018 n.2 il Biciplan o Piano Urbano della mobilità ciclistica rientra quale piano di settore nel PUMS.

Si ritiene che il futuro PUMS debba considerare nel quadro pianificatorio e programmatico di riferimento i seguenti Piani:

- Piano Regionale per la Qualità dell'Aria aggiornamento 2018 ed in particolare è necessario considerare le richieste ai comuni riportate nel capitolo 6 (pagg.186-187);
- zonizzazione acustica comunale;
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014;
- Piano Provinciale della rete ciclabile;
- Progetti sovracomunali quali ad esempio "La grande Bergamo"?

I suddetti piani dovranno essere presi in considerazione nell'analisi di coerenza esterna, prevista come contenuto fondamentale del rapporto ambientale in base all'allegato VI della parte seconda del D.Lgs. 152/06.

Obiettivi del piano.

Nel paragrafo 4 del documento di scoping vengono riportati gli obiettivi generali e specifici del PUMS in fase di predisposizione.

Gli obiettivi generali sono ripresi esattamente dagli obiettivi generali dei PUMS declinati nell'allegato 2 del Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli obiettivi specifici non paiono invece sempre ricalcare i **macro obiettivi minimi** di cui all'allegato 2 del decreto sopradetto.

La declinazione di obiettivi specifici per il PUMS Bergamo differenti da quelli individuati nel Decreto, nel caso specifico, rischia, a parere dello scrivente, di determinare lacune nella progettualità strategica.

Ci si riferisce soprattutto al possibile mancato recepimento nel PUMS di Bergamo, stando a quanto sinora riportato nel documento di scoping, dei seguenti macro obiettivi minimi presenti nel decreto:

- 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;
- 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).

Si ricorda che il PUMS, come menzionato nel decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a differenza del Piano Urbano del Traffico (PUT), è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede investimenti e con il quale si realizzano politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali.

L'arco temporale che costituisce l'orizzonte temporale del PUMS è decennale (2029-2030) e viene previsto un aggiornamento intermedio quinquennale.

Per quanto attiene il punto sopra richiamato A5 è opportuno si sviluppino tavoli e accordi con i gestori del Trasporto Pubblico Locale (TPL), per efficientare, nelle aree di riqualificazione urbanistica di previsione e in attuazione, l'offerta di TPL.

Le misure di efficientamento del TPL di cui sopra, se pur di attuazione temporale alla fine degli interventi, meriterebbero di essere rese note in forma preventiva, possibilmente all'interno del PUMS tramite schede sintetiche dedicate, in modo da rafforzare sin da ora la buona accoglienza da parte della cittadinanza dei progetti in corso (es. riqualificazione Stadio, riqualificazione ex Ospedali Riuniti, Ex Ote, etc.).

Si sottolinea in generale l'importanza che **le scelte urbanistiche e quelle della mobilità siano coerenti e integrate per migliorare la qualità urbana e la vita in città.**

In un recente convegno, tenutosi in Regione Lombardia in data 08/11/2018 e avente come tema l'Urbanistica del futuro in questa Regione, è emerso chiaramente come non solo un'integrazione fra scelte urbanistiche e della mobilità migliori la qualità urbana ma addirittura come gli investimenti dall'estero nel settore immobiliare italiano privilegino aree da riqualificare servite in modo ottimale dal Trasporto Pubblico Locale.

Strategie di Piano.

Si ricorda che nell'allegato 2 del Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tra le strategie necessarie all'interno del PUMS viene individuato lo **sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica che consentano di portare gli spostamenti ciclo-pedonali ad essere parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non quota residuale.**

Azioni di piano, cronoprogramma e monitoraggio.

Si sottolinea l'importanza di azioni di Piano monitorabili nel tempo attraverso indicatori quantitativi (es. km di piste ciclabili, numero di zone ZTL, numero di nodi critici del traffico riprogettati, mezzi elettrici di trasporto pubblico acquistati, n. bici a pedalata assistita disponibili per bikesharing, incremento km percorsi in bus, treno e tramvia, incremento km percorsi a piedi e in bici,

diminuzione numero auto in ingresso in città, etc.). Ovviamente per ciascun indicatore risulterà importante la quantificazione del punto 0.

Si ricorda l'importanza di associare il raggiungimento degli obiettivi ad un **cronoprogramma** inserito nel PUMS.

Tra le azioni da mettere in atto si propone di considerare la risoluzione dei congestionamenti del traffico determinati in città dai passaggi a livello (es. **passaggio a livello del quartiere Boccaleone**) e in tal senso si propone di valutare la fattibilità tecnico-economica di sottopassi automobilistici o altre soluzioni risolutive.

Si propone di valutare la situazione del **quartiere Campagnola**, che dovrebbe essere collegato al centro cittadino attraverso un sovrappasso pedonale e ciclabile attualmente in previsione in associazione alla riqualificazione dell'area ex Mangimi Moretti. Tale sovrappasso merita di essere considerato anche a prescindere da tale riqualificazione ove la stessa non dovesse attuarsi nei tempi previsti.

Si ricorda in generale che in materia di emissioni da traffico, al fine di contenere l'inquinamento, è auspicabile senz'altro una riduzione del traffico ma è opportuna anche una sua fluidificazione, limitando situazioni di stop and go.

Scenari alternativi di Piano.

In base all'allegato 2 del Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **gli scenari alternativi del PUMS da considerare devono essere almeno 3.**

I diversi scenari alternativi, costituiti da specifiche azioni ed interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, dovranno, in base all'allegato 1 del Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, essere messi a confronto con lo Scenario di Riferimento (SR) o scenario zero che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS.

Fermo restando che ciascuno scenario alternativo, ivi compreso quello prescelto, deve essere credibile, si propone di considerare, tra i tre obbligatori, uno scenario di riduzione dei costi del Trasporto Pubblico Locale (TPL) in quanto la riduzione dei costi della mobilità, come precedentemente richiamato, dovrebbe rientrare tra i macro obiettivi minimi di ciascun PUMS (vedasi Decreto 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -allegato 2, punto 2 obiettivo D4).

Questo scenario dovrà poi ovviamente, qualora non coincida con lo scenario prescelto, essere confrontato con lo scenario prescelto, e con gli altri, in termini di performance attese di miglioramento della qualità urbana e della mobilità, oltre che in termini di sostenibilità economica.

Quadro Conoscitivo Ambientale.

Vista la tipologia di Piano in esame, lo scrivente ritiene che la ricostruzione di un quadro conoscitivo ambientale che consideri in modo pedissequo tutte le diverse matrici ambientali rappresenti uno sforzo intellettuale di utilità secondaria nel caso specifico.

Viene giudicato invece più importante che nel rapporto ambientale venga costruito un set di indicatori di monitoraggio, legati alla mobilità e qualità urbana, appropriati quali quelli indicati in paragrafo precedente e viene giudicato importante che nel rapporto ambientale venga quantificato, per ciascun indicatore, il punto 0 di partenza.