

POR FESR 2014 -2020
**Asse IV “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio
in tutti i settori”**
Azione 4.e.1.1 - Misura “Mobilità ciclistica”
Manifestazione di interesse

Allegato 2
SCHEMA DEL
DOCUMENTO DI SINTESI DEL PIANO DELLA MOBILITÀ
COMUNALE

Max 5 pagine

Nota esplicativa a supporto della redazione

L'[Accordo di Partenariato](#) (rif. Sezione 1A - pag. 194) (consultabile sul sito www.eu.regione.lombardia.it), approvato con decisione C(2014) 8021 della Commissione del 29 ottobre 2014, ha stabilito che possono essere finanziati con il POR FESR 2014-2020, gli interventi per il trasporto urbano e metropolitano, se già previsti negli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane. Tali strumenti devono porre al centro dell'azione il concetto di sostenibilità e, di conseguenza, la riduzione di gas climalteranti, tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE, quale è, per Regione Lombardia, il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria (PRIA), approvato con DGRL n. X/593 del 6 settembre 2013. A tal fine, gli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane e metropolitane devono garantire un approccio integrato, nel quale gli interventi del FESR saranno accompagnati da adeguate misure complementari mirate alla dissuasione dell’uso dei mezzi inquinanti privati e, laddove necessario, all'agevolazione all'uso di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale (ad esempio, creazione di corsie preferenziali, priorità semaforica, espansione delle zone a traffico limitato, misure restrittive al traffico privato, pedaggi, tariffazione della sosta, car/bicycle sharing, defiscalizzazione per gli abbonamenti al trasporto pubblico, ecc.).

Inoltre, al paragrafo relativo al tema dello Sviluppo Urbano Sostenibile l’Accordo di Partenariato (rif. Sezione 3-4 - pag. 683), suggerisce che, per assicurare coerenza con la pianificazione regionale di settore e ridurre i tempi necessari alla concertazione locale, senza attendere la formazione ex novo del consenso e i conseguenti accordi multi-livello, le Autorità Urbane diano priorità ad azioni che attuino e/o rafforzino porzioni significative in termini di risultato – anche se circoscritte e puntualmente individuate – di piani e programmi di settore ordinari già esistenti, validati ed adottati dai livelli amministrativi coinvolti (ad es. interventi dei Piani urbani della mobilità ex L.340/2000, o anche strumenti non normati come strategie per la smart city in diverse città).

Di conseguenza, le strategie integrate di sviluppo urbano e, al loro interno, ciascuna delle Azioni integrate delle città, dovranno reggersi sulla pianificazione e gli strumenti attuativi ordinari esistenti, con un’evidente continuità e coerenza delle azioni proposte con la strategia globale degli stessi strumenti di pianificazione. Particolare importanza viene attribuita anche alle azioni di coordinamento che favoriscono l’accelerazione attuativa e la reciproca valorizzazione tra le iniziative previste dagli strumenti di pianificazione.

Le richieste dell’Accordo di Partenariato sono state sintetizzate nel requisito di ammissibilità denominato “Criterio di ammissibilità specifico” (vedi paragrafo 13 della Manifestazione di interesse).

Strumento di pianificazione generale

PGT approvato con *deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 20.06.2014*

Strumento di pianificazione settoriale

Indicare il Piano o i Piani della mobilità di riferimento: *PAES*

Approvato con *deliberazione di Consiglio Comunale n. 56 del 20.11.2012*

Accettato con/il (nel caso del PAES) *il 30.11.2012*

Contenuti dello strumento di pianificazione settoriale

Elencare le Sezioni del Piano che corrispondono ai seguenti contenuti e riportare una breve descrizione degli stessi:

- a) Inquadramento della mobilità del Comune o dell'area oggetto della proposta in un contesto d'area vasta;
Il PAES approvato contiene la descrizione di tutti gli ambiti legati alla mobilità e relazioni in merito ai consumi. Vengono considerati il parco veicoli comunali, il trasporto pubblico, commerciale e privato.
- b) Analisi delle componenti di interesse della mobilità:
- mobilità pubblica e privata, su gomma, su rotaia ed elettrica;
Vengono considerati gli aspetti relativi ai combustibili per alimentare i mezzi (diesel o benzina) e l'incidenza degli stessi in termine di emissioni di CO₂;
 - utenza vulnerabile;
Nel piano vengono individuate strategie per servizi a favore di persone anziane e delle utenze scolastiche;
 - zone a traffico limitato;
Nell'analisi ricognitoria sulla mobilità sono state individuate ed attivate zone 30 km/h;
 - aree per la sosta
Sono considerate seppur la progettazione è demandata alla redazione del PUT;
 - condizioni di inquinamento dell'aria
Le condizioni dell'aria vengono analizzate in riferimento alla mobilità;
 - previsioni di sviluppo insediativo;
Il piano approvato nel 2012 ha considerato le previsioni di sviluppo insediativo dello strumento allora vigente (PRG). L'Amministrazione Comunale in previsione dell'approvazione del PGT, ha redatto contestualmente al PAES il regolamento energetico comunale finalizzato all'efficientamento degli edifici.
 - accessibilità delle principali funzioni di interesse pubblico presenti e previste;
 - altro....
Il Piano contempla altre considerazioni sul tema della mobilità lenta.
- c) Quadro degli Obiettivi di breve e medio periodo, orientati ad un miglioramento dei collegamenti a basso impatto ambientale interni all'area urbana o verso punti di interesse all'area stessa, e ad una maggiore sostenibilità del sistema della mobilità;
Gli obiettivi di breve e medio termine riguardano il potenziamento del trasporto pubblico locale, specie per le utenze maggiormente sensibili, ovvero servizio scuola bus e trasporto

disabili in direzione dei principali nodi di attrazione della rete viabilistica locale. Inoltre si intende favorire la realizzazione di nodi di interscambio tra sistemi di trasporto pubblico e il sistema viario urbano e ciclopedonale, con la creazione di nuovi parcheggi per auto e biciclette.

d) Quadro delle proposte individuate:

- criteri, politiche, linee guida di tipo sistemico: indirizzi, politiche e/o criteri per interventi gestionali (es. misure restrittive al traffico privato, pedaggi, tariffazione della sosta ecc.);

Le linee guida programmatiche dell'Amministrazione intendono privilegiare lo sviluppo di una rete sicura della mobilità lenta, con relativo potenziamento dei percorsi ciclopedonali, disincentivando l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti principali all'interno della città;

- progetti: aree per la sosta, sistemi di car/bike sharing, interventi infrastrutturali, soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici e localizzazione dei punti di ricarica elettrica ecc..

Tra i progetti previsti ed individuati nelle azioni del PAES vi è la progressiva sostituzione del parco veicoli comunali con soluzioni tecnologiche innovative al fine di ridurre le emissioni inquinanti. Sono previsti interventi di razionalizzazione dei percorsi relativi alla raccolta differenziata, è prevista la creazione di un osservatorio della mobilità intercomunale che consenta all'amministrazione di programmare la mobilità secondo un approccio sostenibile e fondato sulla base dei dati rilevati dall'osservatorio stesso. Si persegue inoltre lo sviluppo della mobilità ciclabile e pedonale a livello urbano garantendo l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità a scala sovra comunale, realizzando parcheggi attrezzati per biciclette in concomitanza dei nodi di interscambio, realizzazione di percorsi pedibus, sviluppo di progetti di mobilità ciclabile turistica lungo le ville storiche del territorio. Tra i progetti in previsione di realizzazione vi è la realizzazione di isole ambientali volte a ridurre i flussi urbani in attraversamento al centro città e a favorire la mobilità pubblica e ciclopedonale;

e) Priorità e fasi temporali entro le quali si collocano i diversi interventi

L'obiettivo minimo del PAES consiste nel raggiungimento di uno stato emissivo al 2020 ridotto di almeno il 20% rispetto all'anno di baseline, il 2005, secondo quanto prescritto dal Patto dei Sindaci. Il Comune si prefigge di attuare entro il 2020 una serie di azioni virtuose la cui realizzazione deve condurre ad un **risparmio emissivo che raggiunga almeno la soglia minima di riduzione (obiettivo minimo)** e possibilmente superarla. **L'obiettivo raggiunto in seguito all'attuazione di tutte le azioni è l'obiettivo di riduzione del PAES**, in termini numerici superiore o uguale all'obiettivo minimo.

Le fasi necessarie alla quantificazione dell'obiettivo che sono sintetizzabili in:

- **Fase 1 - Obiettivo minimo del PAES.** Definizione dell'**obiettivo minimo del PAES**, secondo le modalità stabilite dalle linee guida europee. All'anno 2020, misurando il livello di emissioni complessive del territorio, il Comune dovrà registrare emissioni non superiori a questo valore.
- **Fase 2 - Scenari di emissione al 2020.** Elaborazione degli **scenari di emissione al 2020**, ossia delle stime sull'andamento delle emissioni a livello nazionale e, quindi, locale. Queste informazioni rappresentano ragionamenti su quello che potrebbe essere l'**andamento futuro al 2020 senza l'attuazione del PAES (scenario naturale o BAU, Business As Usual)** per poter disporre di uno strumento decisionale in più al fine di definire l'obiettivo specifico che il Comune intende porsi nel PAES, il quale può essere anche superiore all'obiettivo minimo;
- **Fase 3 – Obiettivo PAES e obiettivo di riduzione.** A partire dallo stato attuale del Comune (censimento emissioni al 2011) e degli scenari stimati al punto 2, definizione di:

_ **obiettivo del PAES**: calcolato come **percentuale di riduzione** delle emissioni di CO2 rispetto alla baseline, e comunque superiore o uguale al 20%, rappresenta la quota di emissioni massime (t CO2) che il Comune si prefigge di non superare al 2020;

_ **obiettivo di riduzione**: rappresenta la **quota di emissioni, espressa in tonnellate di CO2**, che il Comune e delle azioni pianificate dovrà produrre, annualmente, per raggiungere l'obiettivo del PAES.

Le proposte indicate al precedente punto d) hanno trovato ad oggi parziale attuazione. Di seguito vengono specificati gli aspetti trattati nel monitoraggio del PAES.

Parco Veicoli in sostituzione, attuazione al 50% (venduti n. 4 automezzi della flotta della Polizia Locale.

Razionalizzazione raccolta differenziata, attuazione al 20%, ridotta la frequenza di ritiro del rifiuto verde (ritiro del verde ogni 15 gg. nei mesi invernali). Appalto per la gestione dei rifiuti a società con mezzi Euro 5.

Sviluppo della mobilità ciclabile e pedonale, attuazione al 60%. Recentemente è stata inaugurata la velostazione all'interno della stazione ferroviaria di Garbagnate centro. Sono stati realizzati diversi tratti di collegamento tra percorsi ciclabili già esistenti nel territorio comunale, così da migliorare e ampliare la rete di piste ciclabili presenti.

Alcuni interventi sono stati realizzati nell'ambito della realizzazione del sito espositivo EXPO 2015.

Osservatorio della mobilità realizzato al 20% all'interno del Piano Urbano della Mobilità e Trasporti in fase di redazione.

f) Quadro dei finanziamenti e gli impegni di spesa

Come previsto in ciascuna Scheda Azione contenuta nell'*Allegato B del Piano*, il Comune procederà all'attuazione delle azioni contenute nel PAES con la necessaria gradualità.

Per quanto riguarda tutte quelle Azioni che richiedono una copertura finanziaria per essere realizzate, le risorse saranno reperite sia attraverso la partecipazione a eventuali bandi europei, ministeriali, regionali e provinciali sia attraverso forme di autofinanziamento (ricorso a risorse proprie e accessi al credito).

Per ogni Azione specifica (come dettagliato nelle Schede Azione nella voce "*Costi e risorse finanziarie utilizzate*" contenute nell'*Allegato B*), saranno valutate dall'Amministrazione Comunale tutte le possibili forme di reperimento di risorse finanziarie, quali:

- Finanziamenti Tramite Terzi (FTT);
- Leasing: operativo/capitale;
- Partnership pubblico-privata.

Ove possibile, è stata stimata la spesa dell'azione distinguendo tra risorse proprie ed esterne.

Queste ultime, in particolare, non è stato sempre possibile quantificarle.

Rimandando alle singole Schede Azione contenute nell'*Allegato B*, non è stato stimato il **costo totale delle Azioni** individuate nel PAES poiché si è preferito definirlo in modo più preciso quando saranno effettivamente realizzate. Si rimanda pertanto alla fase di monitoraggio per definire un budget economico reale.

Come anticipato, non è stato possibile stimare il costo di gran parte delle Azioni, pertanto si rimanda alla fase di attuazione dei restanti progetti per la stesura di un piano economico definitivo.

Il costo complessivo verrà, ovviamente, ripartito tra il 2013 e il 2020 seguendo l'attuazione graduale di ciascuna Azione prevista, si riporteranno le variazioni e gli aggiornamenti nel Report biennale del PAES.

Interventi legati alla mobilità dolce già realizzati:

Progetto	Importo	Finanziamento	Anno	Stato di realizzazione

LAVORI DI RIPRISTINO E SISTEMAZIONE PISTA CICLOPEDONALE DI VIA CADUTI GARBAGNATESI INCROCIO VIA PELORITANA	€ 40.212,02	Fondi del bilancio comunale	2014	Realizzata
REALIZZAZIONE VELOSTAZIONE PRESSO I LOCALI ALL'INTERNO DELLA STAZIONE DELLE FERROVIE NORD DI GARBAGNATE CENTRO	€ 13.294,58	Fondi del bilancio comunale	2015	Realizzata
VIA D'ACQUA - PROGETTO N. 4/2012	-	EXPO 2015	2015	Realizzata
VIA D'ACQUA - PROGETTO N. 8/2012	-	EXPO 2015	2015	Realizzata
ANELLO VERDE AZZURRO - PROGETTO N. 1/2013	-	EXPO 2015	2015	Realizzata
RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO E DEL SISTEMA RURALE NELL'AMBITO DEL PROGETTO VIE D'ACQUA 2015 (COMPRENDE IL LET 1 E RICOSTRUZIONI ECOLOGICHE - INTEGRAZIONE ED INFRASTRUTTURAZIONE NATURALISTICA DI PERCORSI DI MOBILITA' DOLCE FINALIZZATI ALLA FRUIZIONE DEI LUOGHI ATTREVERSATI)	-	EXPO 2015	2015	Realizzata
ITINERARI FRUIBILI	-	EXPO 2015	2015	Realizzata

Il punto f) dovrà essere integrato con una scheda riepilogativa contenente le seguenti informazioni aggiornate rispetto al quadro economico del Piano considerato:

Fattibilità e impegno economico

- a) Stima dei costi degli interventi di prima fase (con possibile copertura finanziaria) come individuati dal Piano;
- b) Fattibilità Tecnico - Economica degli interventi prioritari non inclusi nella prima fase;
- c) Schema riepilogativo di tutti gli interventi del Piano realizzati e/o previsti attraverso diversi strumenti di programmazione/pianificazione:
 - quadro dei finanziamenti e degli impegni di spesa già liquidati, impegnati e previsti, riferiti all'insieme di opere;
 - ipotesi di reperimento delle risorse per gli altri interventi e relativa tempistica.

Il Dirigente Settore Servizi al Territorio

Arch. Monica Brambilla