



COMUNE DI PALERMO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

DELIBERAZIONE 68 DEL 5 aprile 2024

OGGETTO: Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Palermo ai sensi del D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017, comprensivo di documento di aggiornamento del Piano denominato “Addendum al PUMS”

ESECUZIONE IMMEDIATA

		PRESENTI	ASSENTI
SINDACO:	Lagalla Roberto	X	
VICE SINDACO:	Cannella Pietro	X	

ASSESSORI:

Tamajo	Aristide	X	
Falzone	Dario	X	
Alongi	Pietro	X	
Carta	Maurizio	X	
Anello	Alessandro	X	
Orlando	Salvatore	X	
Pennino	Rosalia	X	
Alaimo	Brigida	X	
Ferrandelli	Fabrizio	X	
Forzinetti	Giuliano	X	
	Totale N.	12	0

L'anno **duemilaventiquattro** addì **cinque** del mese di **aprile** alle ore **15:38** in Palermo, nella sede istituzionale di Palazzo Palagonia, si è adunata la Giunta Comunale per trattare vari argomenti, compreso quello di cui all'oggetto.

Presiede l'adunanza **il Sindaco, Prof. Roberto Lagalla.**

Partecipa il sottoscritto **Dott. Raimondo Liotta, Segretario Generale** del Comune.

Si dà atto che gli Assessori Anello, Ferrandelli ed Orlando sono presenti in collegamento telematico. Si dà atto, altresì, che il Presidente del Consiglio Comunale, Dott. Giulio Tantillo, è presente da remoto.

Il Sindaco, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista l'allegata proposta di deliberazione prot. n. 109 del 03.04.2024, concernente l'oggetto e firmata digitalmente, corredata dai pareri previsti per legge, parere di regolarità tecnica reso favorevolmente e parere di regolarità contabile, reso in data 05.04.2024, come da documento in allegato alla proposta agli atti dell'Ente;

Sentito l'Assessore Carta, competente al ramo il quale, in merito all'intervento della Città Metropolitana normativamente chiamata ad approvare il Piano, precisa che non è ancora chiaro se la stessa recepirà il Piano redatto dal Comune ovvero, concluso da quest'ultimo l'iter della redazione ed approvazione, recepirà il Piano confezionato ed efficace al fine di integrarlo nel più vasto panorama provinciale.

Interviene il Segretario Generale il quale, atteso il mancato intervento della Città Metropolitana, ritiene che l'adozione del PUMS a cura della Giunta Comunale determina la competenza del Consiglio Comunale per la fase dell'approvazione. Qualora, invece, fosse stato adottato dalla Giunta Metropolitana, la competenza ad approvare sarebbe stata incardinata in capo all'organo Consiliare della Città Metropolitana.

Il suddetto principio è rilevabile dalla formulazione di cui al Decreto del 2017 che, pur statuendo che *“Per i territori ricadenti nelle Città metropolitane il PUMS è elaborato dalla Città Metropolitana ed approvato dal Consiglio metropolitano”*, non solo traccia le fasi del procedimento individuando il binomio Giunta Comunale/Consiglio Comunale - Giunta Provinciale/Consiglio Provinciale, ma esplicita che il PUMS da sottoporre al Consiglio dovrà essere predisposto proprio sulla base delle controdeduzioni formulate avverso le osservazioni: sarebbe, pertanto, un non senso, anche giuridico, che nel merito delle osservazioni si pronunci un organo di Ente diverso da quello che è stato *“causa”*.

Per quanto sopra, il Segretario Generale ritiene che il punto 2 della parte dispositiva della proposta possa essere cassato senza disposizione sostitutiva, considerato, peraltro, che l'attuale punto 3 conferisce già mandato all'Ufficio *“di procedere alla pubblicazione della relativa deliberazione sul Portale VAS per il prosieguo della relativa procedura in corso”*.

A questo punto, il Sindaco ritiene che, alla parte finale del suddetto capoverso 3, debba seguire la locuzione *“anche in eventuale raccordo col PUMS avviato dalla Città Metropolitana”*;

Dopo ampia ed articolata discussione;

Ritenuto il presente provvedimento meritevole di approvazione, con l'emendamento avente ad oggetto la soppressione del punto 2 e l'integrazione del punto 3;

Ad unanimità di voti espressi dai presenti in forma palese

DELIBERA

La proposta di deliberazione riguardante l'oggetto è fatta propria ed approvata nel testo allegato alla presente la cui parte dispositiva, a seguito dell'emendamento, viene così re-iscritta:

DI ADOTTARE il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città di Palermo di cui al D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 ed i relativi elaborati consistenti nei documenti allegati al presente provvedimento:

All. 00 - Linee di indirizzo;
All. 01 - Quadro Conoscitivo;
All. 02 - Scenario di piano;
All. 03 - Rapporto preliminare;
All. 04 - Questionario di consultazione (Rapporto Ambientale);
All. 05 - Piano di monitoraggio;
All. 06 - Questionario di consultazione;
All. 07 - Rapporto Ambientale;
All. 08 - Studio per la valutazione di Incidenza Ambientale;
All. 09 - Addendum;
All. 10 - Tavola Scenario di Riferimento;
All. 11 - Tavola Scenario di Progetto;
All. 12 - Tavola Piano Parcheggi;

DI DARE MANDATO all'Ufficio Pianificazione Mobilità Sostenibile di procedere alla pubblicazione della relativa deliberazione sul Portale VAS per il prosieguo della relativa procedura in corso, anche in eventuale raccordo col PUMS avviato dalla Città Metropolitana.

Con separata unanime votazione espressa in forma palese, il presente provvedimento viene dichiarato *immediatamente eseguibile*, stante l'urgenza di provvedere.

II DIRIGENTE

PREMESSO che:

- Il Decreto 4 agosto 2017 “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*” (GU Serie Generale n.233 del 05-10-2017) dispone quanto segue:
 - all'art. 2 “**Linee guida**”:
 1. Le linee guida di cui all'art. 1 sono costituite da:
 - a) *procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS di cui all'allegato 1, parte integrante del presente decreto;*
 - b) *individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all'allegato 2, parte integrante del presente decreto (...)*;
 - all'Allegato 1 (art. 2, comma 1, lettera a) “**Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile**”:

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.
 - al cap. 1 “**Inquadramento programmatico**” dell'Allegato 1 di cui all'art. 2, comma 1, lettera a:1.

Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

ATTESO E VALUTATO che:

- il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica strutturato su obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali;
- il Comune di Palermo ha messo in campo interventi e azioni di carattere infrastrutturale e anche immateriali volti al superamento delle pressioni, delle criticità e delle minacce esercitate sull'ambiente e sulla salute umana da sistemi trasportistici e da sistemi di comunicazione, mobilità e logistica inquinanti, inefficienti, costosi ed energivori;
- è necessario attivare le opportune sinergie con la pianificazione di settore preordinata e sovraordinata e valutare obiettivi e scenari di più ampio respiro;
- le Linee guida nazionali richiamano all'individuazione di:
 - **macro-obiettivi** che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ai quali verranno associati indicatori di risultato e i relativi valori target da raggiungere entro 10 anni;

- **obiettivi specifici** di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi;
- **diversi scenari alternativi**, costituiti da specifiche azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, [che] saranno messi a confronto con lo Scenario di riferimento (SR);
- **L'Allegato 2 alle Linee Guida nazionali** elenca “le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS:
 - A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità**
 - A1. Miglioramento del TPL;
 - A2. Riequilibrio modale della mobilità;
 - A3. Riduzione della congestione;
 - A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
 - A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
 - A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;
 - B. Sostenibilità energetica ed ambientale**
 - B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
 - B2. Miglioramento della qualità dell'aria;
 - B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;
 - C. Sicurezza della mobilità stradale**
 - C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
 - C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
 - C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
 - C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);
 - D. Sostenibilità socio-economica**
 - D1. Miglioramento della inclusione sociale;
 - D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
 - D3. Aumento del tasso di occupazione;
 - D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).
- al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS, risulta necessario definire le strategie e le relative azioni che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano;
- una strategia è costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo. In linea generale possono essere individuate più strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi perseguiti ed alle varie modalità di trasporto:
 1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
 2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
 3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
 4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
 5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
 7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future;
- sulla base delle analisi effettuate per la redazione del PUMS e dei dati contenuti negli strumenti di Pianificazione sostenibile vigenti e approvati dal Comune di Palermo (PGTU, Piano Aria Ambiente, Piano Zonizzazione Acustica, ...) è possibile definire e articolare le aree e gli obiettivi come segue:

o **efficacia ed efficienza del sistema di mobilità della città di Palermo**

Macro-obiettivi minimi obbligatori:

- 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.

Obiettivi aggiuntivi specifici:

- A7. Migliorare l'attrattività del trasporto pubblico collettivo;
- A8. Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso;
- A9. Migliorare le performance economiche del TPL;
- A10. Ridurre la congestione stradale.

Il Piano si pone l'obiettivo di fondo di garantire a tutti i cittadini, residenti e non, diverse alternative di trasporto per accedere a lavoro, scuola, servizi socio sanitari, servizi e attrezzature per il tempo libero, polarità commerciali.

Per ciascuna tipologia di utenza si intende definire il livello di accessibilità, con isocrone definite per il territorio extraurbano e per le aree urbane, ed utilizzo di mezzi di trasporto pubblici o comunque sostenibili, in una logica di integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

o **Mobilità e Sostenibilità Energetica e Ambientale**

Macro-obiettivi minimi obbligatori:

- B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria;
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.

Obiettivi aggiuntivi specifici:

- B4. Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale;
- B5. Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;

Una mobilità più sostenibile consente non solo la riduzione delle emissioni in atmosfera ma anche delle altre esternalità negative per la collettività quali la riduzione dell'incidentalità, la minimizzazione degli effetti sanitari dovuti alla sedentarietà e la riduzione dell'inquinamento acustico.

Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici rappresenta la pre-condizione per migliorare anche l'estetica urbana, con particolare attenzione alle aree pedonali e ciclabili in rapporto agli elementi qualificanti

costruiti (chiese e monumenti, edifici di pregio, piazze, arredi e verde urbano,...) e non costruiti (viste panoramiche, bellezze naturali, con visivi...).

o **Sicurezza della mobilità stradale**

Macro-obiettivi minimi obbligatori:

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).

Obiettivi aggiuntivi specifici:

- C5. Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;
- C6. migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti.

Migliorare le condizioni di sicurezza sia della viabilità urbana, diffondendo le aree pedonali e le isole verdi, che di quella extraurbana; sviluppare il tema delle "zone 30" nelle aree urbane e il controllo di adeguati i limiti di velocità nelle strade a maggiore rischio incidentalità. Gli attraversamenti pedonali e i percorsi ciclabili, come elemento critico da risolvere per ridurre l'incidentalità e i casi di mortalità.

L'aumento della sicurezza è determinante per migliorare la vivibilità e la qualità della vita nelle aree urbane per i residenti ed incrementare l'attrattività per i turisti e i visitatori (city-users).

o **Mobilità Smart, Green Economy, coesione sociale**

Macro-obiettivi minimi obbligatori:

- 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).

Obiettivi aggiuntivi specifici:

- D5 Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;
- D6 Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti.

Ridurre il traffico urbano a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme. Incrementare la velocità commerciale del TPL. Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci.

Migliorare l'informazione in tempo reale ai cittadini e agli operatori logistici sulle condizioni di percorribilità della rete, sulle alternative disponibili, sulle opzioni di parcheggio, sulla possibilità di condivisione, integrando attraverso app e altri strumenti supportati da Information Technologies System (green transport).

Sostenere pari opportunità di accesso ai servizi di mobilità, per i cittadini metropolitani e per gli utenti temporaneamente presenti per motivi di lavoro e studio.

Favorire l'accessibilità al trasporto pubblico per le persone a ridotta capacità motoria o comunque diversamente abili (eliminazione barriere architettoniche, dotazione di attrezzature dedicate, innovazione tecnologica). Individuare forme di mobilità turistica sostenibile per le aree urbane interessate dalle concentrazioni di flussi turistici.

ATTESO che:

- l'atto che si propone consegue da un obbligo normativo previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017;
- con O.S. nr. 100 del 31/05/2018 il Sindaco istituiva il gruppo di lavoro interdisciplinare /interistituzionale per la redazione del quadro strategico preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
- con O.S. nr. 13 del 04/02/2019 il Sindaco istituiva il gruppo di lavoro interdisciplinare /interistituzionale per la redazione del quadro conoscitivo, degli obiettivi e delle strategie

nonché del percorso partecipato degli scenari ed avvio della fase di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;

- con D.D. nr. 2547 del 07/03/2019 è stato avviato e definito il percorso partecipato secondo quanto previsto al punto c) dell'Allegato 1 il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 con il coinvolgimento dei portatori d'interesse (stakeholders), anche per il tramite delle otto circoscrizioni comunali, alle seguenti attività predisposte dall'Amministrazione:
 - 1) *Condivisione dei contenuti del Quadro Conoscitivo del Piano attraverso la diffusione del medesimo tramite il portale della mobilità del Comune di Palermo e la comunicazione alle circoscrizioni per la diffusione nel territorio di riferimento e per l'opportuna promozione di appositi incontri con la cittadinanza;*
 - 2) *Ampia diffusione del questionario sulla mobilità, già pubblicato sul sito istituzionale del Comune di Palermo e da pubblicare su ulteriori canali social;*
 - 3) *realizzazione di laboratori cittadini, per rendere i cittadini medesimi parte attiva nei processi decisionali e nella gestione del territorio che abitano, sul tema delle strategie e delle azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano in una logica di co-responsabilizzazione e condivisione.*
- con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 198 del 20/12/2018 sono state approvate le Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Città Sostenibile della città di Palermo;
- durante il periodo della settimana della mobilità sostenibile svoltasi dal 16 al 22 settembre dell'anno 2018 si è avviato il processo di partecipazione pubblica del PUMS con la pubblicazione del questionario sulla mobilità sostenibile all'interno del portale della partecipazione del comune di Palermo i cui risultati, assieme a quelli espressi sulle "strategie e azioni" nel corso degli incontri presso le circoscrizioni comunali, sono stati utilizzati per l'individuazione del valore di incremento dei parametri dello scenario di riferimento per la definizione degli scenari alternativi;
- è stato predisposto il Rapporto Preliminare e il questionario di consultazione per l'avvio della procedura di VAS ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 23/2014 (fase di consultazione pubblica);
- con nota nr. 833349 del 01/07/2019 è stata inviata al Dip. Regionale Ambiente dell'Ass.to Territorio e Ambiente della Regione Siciliana l'istanza di avvio per la procedura VAS – Fase di scoping ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006;
- con nota PEC prot. 99697/P del 17/09/2019 e successivo sollecito con nota nr. 17297 del 10/01/2020, l'Ufficio mobilità Urbana, comunicando la chiusura della fase di consultazione in data 07/09/2019 senza alcuna osservazione presentata, ha sollecitato il Dip. Regionale Ambiente dell'Ass.to Territorio e Ambiente della Regione Siciliana a riscontrare il procedimento relativo alla procedura VAS al fine di consentire la definizione dell'iter di approvazione del PUMS;
- con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 121 del 03/07/2019 è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile comprendente gli scenari, gli obiettivi e le azioni da attuare nel periodo di riferimento;

RILEVATO che:

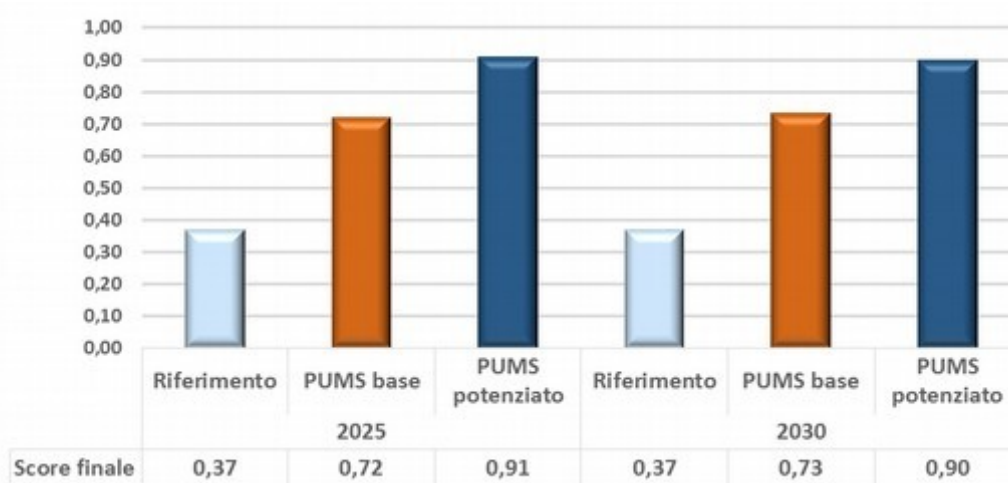
- il PUMS è un piano strategico con un orizzonte temporale a medio-lungo termine, che ha il compito di soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci nelle aree urbane e metropolitane in maniera sostenibile, al fine di migliorare la qualità della vita e delle città. Le varie fasi di elaborazione del PUMS prevedono il coinvolgimento di tutti gli attori, cittadini compresi, mediante attività partecipative, informative e comunicative;
- l'adozione del PUMS contenente il quadro conoscitivo ed il relativo Scenario di Piano con gli interventi da realizzare nel breve e lungo termine ed i relativi obiettivi è di cruciale importanza per la successiva presentazione delle istanze per l'accesso alle risorse per il finanziamento del trasporto pubblico di massa.

CONSIDERATO che:

- I diversi **scenari alternativi** (SA), costituiti da specifiche azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, sono stati confrontati con lo **Scenario di Riferimento** (SR), ovvero lo Scenario che si verifica per la naturale evoluzione del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati.
- Nell'elaborazione degli scenari di Piano (di riferimento, alternativi e finale), ci si è avvalso di un software di analisi di scenario predisposto nell'ambito del progetto Urban Transport Roadmaps, finanziato dalla Commissione Europea. Questo Tool, elaborato a partire da diversi contributi scientifici all'analisi dei piani urbani, consente di simulare l'implementazione delle politiche e delle strategie di un PUMS e, in tal modo, supporta l'identificazione e la valutazione degli scenari alternativi;
- Gli scenari alternativi di piano sono stati elaborati partendo dai parametri che descrivono le azioni relative alle strategie già individuate nello scenario di riferimento, riconducibili al Tool Roadmaps. L'insieme delle strategie e delle azioni alternative sottoposte a valutazione corrisponde a quello che meglio si integra con gli obiettivi macro e specifici strategici di questa Amministrazione, già individuati con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 198 del 20/12/2018. La scelta di utilizzare la stessa classificazione delle strategie e lo stesso insieme di azioni per i diversi scenari, ha consentito di procedere alla comparazione dei risultati delle politiche e, quindi, alla individuazione dello scenario finale di Piano;
- Il percorso procedurale alla base dell'elaborazione degli scenari prende avvio dal contenuto del Quadro Conoscitivo (Q.C.), dagli obiettivi macro e specifici già individuati dall'Amministrazione con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 198 del 20/12/2018 e dalle strategie e azioni vagliate anche nel processo partecipativo avviato dal Comune e successivamente adottate con D.G. nr. 121 del 03/07/2019;
- sono stati elaborati due scenari alternativi di piano denominati **PUMS base** e **PUMS potenziato**;
- nello scenario denominato **PUMS base**, si è ipotizzato e stimato l'effetto nel tempo di possibili interventi integrativi o di potenziamento di quelli già previsti nello scenario di riferimento. Per individuare il valore di cui incrementare i parametri dello scenario di riferimento sono stati utilizzati i dati emersi dal processo partecipativo con riferimento alle proposte emerse dal questionario on line e dalle valutazioni espresse sulle possibili strategie e azioni nel corso degli incontri presso le Circoscrizioni e on line attraverso il "questionario sulla costruzione partecipata allo scenario di Piano", le azioni previste nello scenario **PUMS base** sono:
 1. incremento delle azioni scelte nel processo partecipativo di una misura che corrisponde al 50% del valore incrementale dello scenario di riferimento rispetto al corrispondente valore base del 2019;
 2. incremento del 50 % delle colonnine di ricarica per le auto elettriche;
- lo scenario alternativo rispetto a quello **PUMS base**, definito scenario **PUMS potenziato**, prevede l'inserimento di tre nuove azioni, risultanti dai suggerimenti dei cittadini e dei portatori di interesse dati nel processo partecipativo:
 1. un'ulteriore espansione delle linee tramviarie (viale Francia-Cep 3,5 km; Politeama-Emiri 2,35 km; Via M.se di Villabianca-Arenella 3,60 km);
 2. L'implementazione di un biglietto unico integrato metro-treno/bus-tram;
 3. L'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.
 4. ulteriore potenziamento nella misura del 2% di quelle azioni che i cittadini e i portatori di interesse hanno valutato come "indispensabili" nel processo partecipativo;

5. installazione supplementare di colonnine di ricarica pari a 100 unità rispetto al *PUMS base*

- dall'elaborazione degli scenari alternativi si è concluso che in entrambi gli orizzonti temporali, a breve (2025) e a lungo termine (2030), lo scenario denominato *PUMS potenziato* sia in grado di prospettare uno scenario maggiormente performante sia in merito alla **Sicurezza della mobilità stradale**, che sulla **Sostenibilità energetica e ambientale**, delineando una maggiore sostenibilità rispetto agli altri scenari;
- con riferimento agli obiettivi che si richiamano alle altre aree di interesse (*efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e sostenibilità socio-economica*), invece, il gap dello scenario *PUMS potenziato* è consistente rispetto a quello dello scenario di riferimento, ma non così significativo rispetto allo scenario *PUMS base*;
- allo scopo di sintetizzare l'apporto che ogni scenario dà al raggiungimento degli obiettivi del PUMS, si è calcolato il valore medio dei diversi *score* di ciascuna area di interesse per ciascuno scenario. Il risultato è sintetizzato nel diagramma riepilogativo riportato di seguito che individua nello scenario del PUMS potenziato quello finale di Piano.



- Con nota nr. 2305 del 10/04/2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha evidenziato alcune criticità nella redazione del PUMS, riguardanti la pianificazione del Trasporto Pubblico Urbano, per sanare le quali, al fine di rientrare nei parametri di soglia fissati dal Ministero, è stato necessario procedere ad un approfondimento dello scenario di riferimento del sistema di Trasporto Pubblico Urbano della città di Palermo, realizzato con il supporto tecnico della U.O. 8 – Grandi Infrastrutture – del Servizio Trasporto Pubblico di Massa;
- Nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello Scenario di Piano, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio, da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS da parte del Consiglio Metropolitan, contenute nell'allegato piano di Monitoraggio contestualmente all'avvio del percorso partecipato ex-ante da attuare mediante la pubblicazione del questionario di consultazione allegato;

CONSIDERATO altresì che:

- Con nota nr.859882 del 12/08/2022 della Presidenza del Consiglio Comunale è stata restituita la proposta di deliberazione in Consiglio Comunale di approvazione del PUMS, al fine di fornire un orientamento dell'ufficio per la prosecuzione dell'iter procedimentale previsto dal D.M. 397 del 4/08/2017;
- è stato redatto un ulteriore documento denominato "Addendum al PUMS" facente parte integrante del Piano già redatto e oggetto di restituzione da parte della Presidenza del Consiglio Comunale con nota nr. 859882 del 12/08/2022;

- la rimodulazione delle priorità trattate nell'ambito dell'Addendum non ha alcun impatto diretto sugli scenari di piano già identificati e definiti all'interno del PUMS, sia esso lo Scenario di Riferimento, sia gli scenari di Piano alternativi (PUMS base e PUMS potenziato);
- a partire dal 08/07/2019 gli elaborati di Piano sono stati pubblicati sul portale della città di Palermo per 30 gg al fine di consentire alla cittadinanza e ai portatori di interesse di presentare eventuali osservazioni al Piano;
- entro i termini stabiliti sono pervenute nr. 11 osservazioni al PUMS a cui l'ufficio Mobilità Urbana ha dato puntuale riscontro con note nn. 992994/2019, 993034/2019, 993146/2019, 993093/2019, 993104/2019, 993275/2019, 993121/2019, 993262/2019, 993202/2019, 993158/2019 e 993177/2019;
- gli orientamenti in merito all'iter procedurale relativi all'approvazione del PUMS, si cui alla nota prot. nr. 859882 del 12/08/2022, non avendo comportato alcuna modifica alle strategie di Piano, non implicano un'ulteriore pubblicazione del PUMS al fine della raccolta di nuove osservazioni a quelle già presentate.

VISTO:

- il Libro Bianco della Commissione Europea sui Trasporti del 28/03/2011 intitolato “*tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse*”;
- il Decreto Legislativo nr. 257 del 16/12/2016;
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 e ss.mm. e ii.;
- il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Palermo adottato con Deliberazione di CC nr. 365 del 29/10/2013;
- le Linee di Indirizzo del PUMS della città di Palermo, approvate con Deliberazione di Giunta Comunale nr. 198 del 20/12/2018
- l'Ordinanza Sindacale nr. 100 del 31/05/2018;
- l'Ordinanza Sindacale nr. 13 del 04/02/2019;
- l'Ordinanza Sindacale nr. 121 del 03/07/2019;
- la nota della Presidenza del Consiglio Comunale prot. nr. 859882 del 12/08/2022.
- la deliberazione di Giunta nr. 137 del 26/05/2021 con la quale è stato adottato il Piano della Performance Provvisorio anno 2021 del Comune di Palermo;
- La legge 149/90 e ss.mm. e ii. così come recepita dalla Legge Regionale n. 48/91 e ss.mm. e ii.
- Il T.U.E.L. approvato con D.lgs. n. 267 del 18/08/2020
- L'O.R.EE.LL. che richiamano la competenza della Giunta Comunale a deliberare l'atto proposto
- L'articolo 1, lett. h) della l.r. 48/91, che recepisce l'art. 51 della legge n. 142/90, secondo cui spettano ai dirigenti tutti gli atti di gestione amministrativa compresi quelli aventi rilevanza esterna;
- L'art. 107, comma 5, del D.lgs. 267/2000 che prevede che tutte le disposizioni previgenti che conferiscono agli organi di governo “l'adozione di atti di gestione e di atti o provvedimenti amministrativi ... si intendono nel senso che la rispettiva competenza spetta ai dirigenti”;
- il vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi

PROPONE

Per i motivi esposti in narrativa e che s'intendono riportati ed esprimendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 30/2000, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto:

1. di adottare il *Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città di Palermo* di cui al D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 04/08/2017 ed i relativi elaborati consistenti nei documenti allegati al presente provvedimento:
 - All 00 -Linee di indirizzo;
 - All 01 - Quadro Conoscitivo;
 - All 02 - Scenario di piano;
 - All 03 - Rapporto preliminare;
 - All 04 - Questionario di consultazione (Rapporto Ambientale);
 - All 05 - Piano di monitoraggio;
 - All 06 - Questionario di consultazione;
 - All 07 – Rapporto Ambientale;
 - All 08 - Studio per la valutazione di Incidenza Ambientale;
 - All 09 - Addendum;
 - All 10 - Tavola Scenario di Riferimento;
 - All 11 - Tavola Scenario di Progetto;
 - All 12 - Tavola Piano Parcheggi;
2. di dare mandato all’Ufficio Pianificazione Mobilità Sostenibile di inviare il Piano alla città Metropolitana, come previsto dall’allegato 1, lettera g), del D.M. 397 del 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede “*per i territori ricadenti nelle Città Metropolitane il PUMS è elaborato dalla città metropolitana ed approvato dal Consiglio Metropolitan*”;
3. di dare mandato all’Ufficio Pianificazione Mobilità Sostenibile di procedere alla pubblicazione della relativa deliberazione sul Portale VAS per il prosieguo della relativa procedura in corso;

Il presente atto non comporta spese poiché non comporta oneri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell’Ente.

II DIRIGENTE
Ufficio Pianificazione della Mobilità Sostenibile
(ing. Roberto Biondo)

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICA – Il Dirigente del Servizio proponente esprime, sulla proposta di deliberazione in oggetto, parere favorevole in ordine alla legittimità alla regolarità e correttezza dell’atto e dell’azione amministrativa ai sensi dell’art. 53 L.n. 142/90 come recepito dalla L.R. n. 48/91 ed integrato dall’art. 12 L.R. n. 30/2000 e ss.mm. e ii. nonché ai sensi dell’art. 4, comma 3, del vigente regolamento unico dei controlli interni (approvato con D.C.C. n. 4/2017).

II DIRIGENTE
Ufficio Pianificazione della Mobilità Sostenibile
(ing. Roberto Biondo)

Il Capo Area della Pianificazione Urbanistica, letta la superiore proposta e i relativi contenuti, ai sensi del vigente Regolamento sull’ordinamento degli Uffici e dei Servizi, appone il proprio visto manifestando la propria condivisione del parere di regolarità tecnica sopra reso ai sensi di legge.

II CAPO AREA
Della Pianificazione Urbanistica e della
Rigenerazione Urbana
della Mobilità e del Centro Storico
(ing. Marco Ciralli)

Il Capo Area, letta la superiore proposta e i relativi contenuti, verificatene la coerenza con gli obiettivi strategici ed i processi assegnati all'Area di riferimento, funzionali all'attuazione del programma del Sindaco, appone il proprio visto ai sensi del vigente regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi.

***Il CAPO AREA
Della Pianificazione Urbanistica e della
Rigenerazione Urbana
della Mobilità e del Centro Storico
(ing. Marco Ciralli)***

L'Assessore alla Mobilità, letta la superiore proposta e ritenuto che la stessa rientra tra gli obiettivi programmati dell'Ente, ne propone l'adozione da parte della Giunta Comunale.

***L'ASSESSORE
Alla Mobilità Urbana
(Prof. Maurizio Carta)***

IL SINDACO
ROBERTO LAGALLA

L'ASSESSORE ANZIANO
ARISTIDE TAMAJO

IL SEGRETARIO GENERALE
RAIMONDO LIOTTA

N° _____ Registro pubblicazione Albo Pretorio
Affissa all'Albo Pretorio di questo Comune in data.....per la pubblicazione a tutto il
quindicesimo
giorno successivo.

IL MESSO COMUNALE

Palermo, li.....

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune
dal.....a tutto il quindicesimo giorno successivo.

IL MESSO COMUNALE

p. IL SEGRETARIO GENERALE

Palermo, li

DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____

in seguito al decorso di giorni dieci dalla pubblicazione all'Albo Pretorio di questo Comune
come sopra certificato

in seguito a dichiarazione di immediata eseguibilità in sede di adozione del presente
provvedimento da parte dell'Organo deliberante

p. IL SEGRETARIO GENERALE

Palermo, li