



COMUNE DI LANCIANO

PROVINCIA DI CHIETI

CITTA' MEDAGLIA D'ORO AL V.M.

Settore GOVERNO DEL TERRITORIO

COPIA DI DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE

N.185

del 02-07-24

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) - LINEE DI INDIRIZZO

L'anno duemilaventiquattro il giorno due del mese di luglio alle ore 18:20, nella sala delle adunanze del Comune suddetto, convocata a norma di legge, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Sigg.:

PAOLINI FILIPPO	SINDACO	Presente	P
RANIERI DANILO	VICE SINDACO	Presente	P
AMOROSO CINZIA	ASSESSORE	Presente	P
BOMBA PAOLO	ASSESSORE	Presente	P
DI CAMPLI GRAZIELLA	ASSESSORE	Presente	P
PALMIERI ANGELO	ASSESSORE	Presente	P
PAOLUCCI TONIA	ASSESSORE	Presente	P
TROILO MARIA IDA	ASSESSORE	Presente	P

Risultano n. 8 presenti e n. 0 assenti.

Assume la presidenza PAOLINI FILIPPO in qualita' di SINDACO assistito dal Segretario Generale COLAIEZZI MARIELLA che svolge l'appello.

Il Presidente, accertato il numero legale, dichiara aperta la seduta.

A seguito di che,

LA GIUNTA COMUNALE

ACCERTATA la propria competenza ai sensi dell'art. 48 del D. Lgs. 18.8.2000, n. 267 recante il "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";

VISTO l'allegato atto propulsivo proveniente dall'Ass. Lavori Pubblici ad oggetto:

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)- LINEE DI INDIRIZZO

VISTO CHE sull'atto di cui sopra, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. n. 267/2000 sono stati resi in senso favorevole i pareri di regolarità tecnica e contabile rispettivamente dal:

- responsabile del servizio interessato;
- responsabile del settore "Programmazione e gestione economico-finanziaria";

CONDIVISI i contenuti dell'atto in argomento;

RITENUTA l'urgenza e ravvisata la necessità di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del più volte citato D. Lgs. n. 267/2000;

VISTA la Legge 7.8.1990, n. 241;

VISTO il vigente Statuto Comunale;

A VOTI unanimi legalmente resi e verificati;

DELIBERA

- 1) di approvare e fare propria ad ogni effetto di legge l'allegata proposta di deliberazione;
- 2) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del D. Lgs. n. 267/2000, visto l'esito unanimemente favorevole dell'apposita votazione palese all'uopo espletata.

L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI

PREMESSO CHE:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico di medio-lungo periodo che, basato sulla valutazione del bisogno di mobilità attuale e sulla definizione di scenari futuri, ha lo scopo di migliorare la qualità della vita dei cittadini nel proprio territorio;
- il PUMS non va considerato come un ulteriore livello di pianificazione dei trasporti, ma va visto in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di piano e delle procedure già esistenti, come il Piano della rete infrastrutturale, il Piano del trasporto pubblico, il Piano della sicurezza stradale, il Piano per l'accessibilità dei soggetti diversamente abili etc.;
- il PUMS rappresenta lo strumento di pianificazione del sistema della mobilità costituito dall'insieme di interventi coordinati che mirano a soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, migliorare la sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia, aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, e favorire la qualità della vita e dell'ambiente urbano;
- punto fondamentale per lo sviluppo del PUMS è la partecipazione di cittadini e portatori di interesse: le persone sono al centro di ogni azione del Piano;
- il Piano urbano del traffico (PUT) è un Piano di settore costituito da un insieme coordinato di interventi volti al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili in un arco temporale di breve e lungo termine;
- in particolare, il PUT è un "piano di immediata realizzabilità" che ha l'obiettivo di analizzare le criticità della circolazione e rimuoverle o mitigarle attraverso adeguati interventi di potenziamento e di miglioramento della mobilità delle persone, dei mezzi pubblici e privati e della riorganizzazione funzionale della sosta delle autovetture, al fine di migliorare le condizioni di circolazione e la sicurezza stradale, e di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico;
- il D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 sancisce l'obbligo di redazione del PUT per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale;
- Il P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è un piano strategico integrato con gli altri strumenti di pianificazione, che tiene conto dei principi di partecipazione, integrazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città;
- L'Amministrazione Comunale di Lanciano intende impegnarsi nella valorizzazione del proprio territorio e nel miglioramento della sua fruibilità e vivibilità, attraverso strategie integrate tra loro, sia dal punto di vista programmatico che attuativo, utilizzando al meglio le proprie risorse, mettendo in campo tutti gli strumenti a disposizione degli Enti, per garantire il diritto dei cittadini a muoversi e a svolgere tutte le proprie attività (familiari, sociali, ludiche ed economiche) minimizzando però gli impatti relativi ad inquinamento atmosferico e acustico, congestione del traffico e incidentalità;
- Il Comune di Lanciano intende procedere alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e sua approvazione nel periodo del proprio mandato di governo;
- Il PUMS dovrà prevedere un insieme organico di interventi pianificatori, infrastrutturali, tecnologici, gestionali ed organizzativi in grado di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, da attuarsi per fasi in un arco temporale di breve, medio e lungo periodo, e sarà finalizzato al raggiungimento degli obiettivi generali:

1.MOBILITA' SOSTENIBILE

- Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti;
- Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole);
- Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni;
- Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;
- Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di orario di accesso e ottimizzazione dei carichi, in particolare verso il centro storico;

2.EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE

- Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;
- Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (*Visione Rischio Zero*);
- Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico;
- Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità;

3.QUALITA' AMBIENTALE

- Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;
- Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM10, PM2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità' (*Black carbon*);
- Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione;
- Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (benzina/GPL/gasolio/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti;
- Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO2) derivanti dal settore dei trasporti;
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti);
- Politiche di incentivazione mobilità elettrica per ogni tipologia di veicolo;

4.INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA

- Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate;
- Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità;
- Rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto;
- Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore;

- Il P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) dovrà:

- a) essere conforme e coerente con i criteri generali previsti dalle norme di settore (comunali, regionale, nazionali, europee); sviluppato in conformità, secondo i principi e le fasi previste dalle Linee Guida per la redazione dei PUM emanate dal Ministero dei Trasporti e dalle Linee Guida ELTIS per Sviluppare ed attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- b) essere coerente con le politiche di mobilità sostenibile poste alla base delle nuove azioni di governo della città di Lanciano, come definite dal DUP vigente;
- c) essere coerente con gli altri strumenti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale
- d) tenere conto degli obiettivi e delle linee di indirizzo contenute nei Piani Ambientali Regionali;

CONSIDERATO CHE:

1) gli obiettivi generali da raggiungere sono così sintetizzati:

-secondo le Linee Guida sui Piani di Mobilità (MIT ed ELTIS) il PUMS deve basarsi su una visione a lungo termine dello sviluppo dei trasporti e della mobilità per l'intero territorio comunale e agglomerato urbano, che copra tutti i modi e le forme di trasporto: pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione del traffico e della sosta. Gli interventi previsti saranno: infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, parcheggi in particolare di interscambio, tecnologie, miglioramento parco dei veicoli, governo della domanda di trasporto e della mobilità attraverso i mobility manager, sistemi di controllo e regolazione del traffico, sistemi di informazione all'utenza.

Il PUMS dovrà contenere un'accurata analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale, l'individuazione degli obiettivi e per ciascuno di essi di indicatori misurabili nello stato attuale e di progetto, la formulazione degli scenari di riferimento e di progetto e la valutazione degli scenari tramite opportuni modelli di previsione e simulazione in grado di fornire la quantificazione degli indicatori nello stato di progetto (la scelta degli obiettivi e degli indicatori farà parte della fase II di redazione del PUMS e comunque saranno almeno gli obiettivi e indicatori minimi previsti dalle Linee Guida)

2) le prestazioni richieste e le fasi progettuali sono così individuate:

- il Piano dovrà essere sviluppato secondo le indicazioni e le fasi espresse nelle Linee guida europee Eltis, che organizzano il processo di pianificazione per la redazione di un PUMS in un procedimento ciclico di pianificazione (con un regolare monitoraggio e ricerca di un miglioramento continuo).

In particolare, secondo lo schema Eltis, dovranno essere sviluppate le seguenti attività:

FASE I - ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE E INDAGINI

- Costruire il quadro di riferimento nazionale, regionale e provinciale;
- Stabilire l'ambito territoriale e i limiti di intervento: l'area di studio dovrà comprendere, oltre a quella del territorio comunale comprensiva delle sue contrade, l'intero aggregato funzionale ovvero l'area interessata dagli spostamenti casa-lavoro;
- Eseguire una valutazione delle attuali pratiche di pianificazione individuando i punti di forza – debolezza attraverso l'analisi SWOT del sistema di mobilità nell'area funzionale, con l'obiettivo di individuare concretamente problemi ed opportunità e giungere al primo milestone per la redazione del PUMS;

- Individuare i soggetti che il PUMS dovrà coinvolgere nelle diverse fasi di attività, definendo gli ambiti e le modalità di partecipazione;
- Predisporre il Processo Partecipativo da realizzarsi in conformità a quanto previsto dalle Linee Guida Eltis che accompagnerà il PUMS in tutte le sue fasi;
- Eseguire un'analisi approfondita dello stato di fatto, verificare la disponibilità, qualità e affidabilità dei dati disponibili (sosta, domanda e offerta trasporto pubblico, ...) e predisporre l'individuazione e la raccolta dei dati necessari alla ricostruzione del quadro conoscitivo della domanda e dell'offerta di mobilità in tutte le diverse componenti e modalità, nonché gli aspetti legati all'inquinamento ambientale, ai consumi energetici e all'incidentalità. Stante l'attuale situazione organizzativa sia in termine di risorse che di progettualità del comune di Lanciano, l'affidatario dovrà ricercare autonomamente tutte le fonti informative necessarie ad una corretta ed esaustiva rappresentazione del territorio e raccogliere direttamente le informazioni presso altri Enti, organismi e soggetti che detengono i dati o procedere al rilievo dei dati direttamente sul territorio;
- l'affidatario dovrà procedere all'esecuzione di tutte le indagini necessarie alla ricostruzione dello scenario attuale, attraverso:
 1. rilievo dei flussi di traffico pubblico e privato (diversificate per categoria di veicoli), evidenziando la presenza di situazioni di congestione, la ricostruzione delle matrici O/D relative alle 3 fasce di riferimento (punta mattutina, punta serale, morbida),
 2. indagini sulla sosta finalizzate all'analisi del sistema della sosta e del grado di equilibrio domanda/offerta nei diversi ambiti della città (ZTL, immediata periferia, zone caratterizzate dalla presenza di importanti poli attrattori) e per le diverse tipologie,
 3. indagini ed analisi del sistema del trasporto pubblico locale e di tutte le componenti del sistema della mobilità. In particolare dovranno essere eseguite in questa fase tutte le indagini indispensabili alla ricostruzione del modello di domanda che, dovendo rappresentare caratteristiche di traffico tipiche o medie, sono da realizzarsi in periodi non estivi;
- Individuare gli strumenti e le tecniche di modellazione per lo sviluppo e valutazione degli scenari.

La Fase I si concluderà con la consegna di un rapporto di sintesi e delle tavole necessarie per la completa descrizione dei risultati: Quadro Conoscitivo.

FASE II –SCENARIO ATTUALE E DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

- Predisporre il Modello di domanda e sua calibrazione;
- Procedere alla valutazione dello scenario attuale, tesa a far emergere le criticità del sistema di mobilità attuale, ed a individuare, a breve, medio e lungo termine, gli obiettivi specifici del piano, coerentemente con le linee guida europee;
- Per ciascuno degli obiettivi specifici del Piano, saranno individuati espliciti indicatori di raggiungimento dei risultati secondo la declinazione “S.M.A.R.T.” (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound) proposta dalla Linee Guida Europee, il cui valore, allo stato attuale, sarà determinato mediante opportuni modelli di previsione e simulazione. Il sistema degli obiettivi sarà parte integrante del disegno di valutazione del piano e della successiva attività di monitoraggio. La selezione delle misure sarà legata oltre che alla loro efficacia anche alla loro sostenibilità finanziaria.

La Fase II si concluderà con la consegna di una relazione e delle tavole esplicative necessarie per la completa descrizione dello scenario attuale e degli obiettivi del Piano: Documento Intermedio di Piano

FASE III - ELABORAZIONE DEL PIANO E QUANTIFICAZIONE DELLE RISORSE

L'affidatario, dovrà costruire gli scenari di progetto, individuando le azioni e gli interventi organizzativi, gestionali, infrastrutturali e tecnologici per raggiungere gli obiettivi preposti indicandone le strategie e le implicazioni economico –gestionali.

Il Piano dovrà affrontare le seguenti tematiche minime:

a) Rete viaria: Mediante il modello di trasporto sarà eseguita l'analisi della rete viaria finalizzata

all'organizzazione, gestione e classificazione funzionale della viabilità e delle intersezioni, con individuazione delle infrastrutture necessarie; dovranno essere analizzati e simulati sia nuovi interventi (infrastrutturali, di tipo circolatorio, miglioramento intersezioni esistenti) che deriveranno dalle criticità evidenziate dal Modello di trasporto, sia le infrastrutture previste nei Piani urbanistici anche in corso di approvazione.

b) Trasporto pubblico locale su gomma: Il Piano dovrà essere predisposto in integrazione al Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.), dovrà contenere un'analisi delle criticità dell'attuale sistema di trasporto e l'individuazione delle possibili soluzioni in termini di:

1. integrazione della rete del trasporto pubblico urbano con quello extra urbano al fine di ottimizzare le risorse;
2. riduzione e/o ottimizzazione della rete locale T.P.L.;
3. individuare specifici servizi per le aree a domanda debole con interscambio con le linee convenzionali T.P.L. (urbane ed extraurbane);
4. ottimizzazione del costo del T.P.L. massimizzandone l'efficacia;
5. Introduzione di Sistemi ITS, strumenti indispensabili per l'attuazione delle politiche di mobilità, che portino ad un miglioramento dell'ambiente, dell'efficienza e della competitività del servizio, della sicurezza dei cittadini;

c) Trasporto pubblico locale su ferro: L'obiettivo è quello di sviluppare il tema sui due fronti, idealmente contrapposti ma che possono trovare una sinergia, costituiti dall'implementazione dell'utilizzo del treno per i collegamenti extra comunali;

d) Trasporto merci: L'obiettivo è quello redigere un modello di distribuzione merci sostenibile nel centro storico di Lanciano" anche mediante la limitazione degli orari di accesso dei mezzi preposti alle forniture all'interno delle aree a ZTL;

e) Sosta in armonia con le Linee Guida sui PUM e le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n° 146 24/06/1995) che pongono la tariffazione della sosta su strada quale importante strumento di attuazione di una politica intermodale dei trasporti, l'Amministrazione intende pianificare il sistema della sosta a pagamento su strada della città. La tariffazione della sosta, infatti, oltre a disincentivare l'uso del mezzo privato a favore di modalità più sostenibili, consente di liberare dalla sosta spazi pubblici da adibire ad altre funzioni (ampliamento aree pedonali, piste ciclabili, corsie preferenziali ..), contribuisce al finanziamento degli interventi necessari alla gestione del traffico e garantisce la rotazione per una migliore accessibilità alle attività economiche e di servizio afferenti.

Il sistema di sosta a pagamento della città di Lanciano è affidato alla società Anxanum Servizi;

la sosta va analizzata sia dal punto di vista delle aree di sosta che gestionale e tariffario o riguardo alle aree di sosta dall'attuale sistema di parcheggi risulta un numero esiguo di parcheggi di intercambio che andrà ampliato.

L'Amministrazione intende procedere con le seguenti tipologie principali di interventi:

- L'ampliamento delle aree di sosta da rivedere e attualizzare sia riguardo ad una ripermetrazione delle stesse che ad un programma delle misure propedeutiche alla realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio, nuove tipologie di tariffe e permessi, tariffazione della sosta differenziata in funzione delle zone e dell'equilibrio domanda offerta;
- La realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio mediante l'organizzazione dell'adeguato servizio TPL ad aree già esistenti o la realizzazione di nuovi parcheggi in aree individuate e ancora da individuare in sinergia ed accordo con gli attuali strumenti urbanistici;
- Studio di altre criticità che potrebbero emergere in seguito al processo partecipativo.

f) Ciclabilità: Il tema andrà affrontato sotto il profilo della 'rete per la mobilità ciclistica' che comprenderà le

nuove infrastrutture dedicate (piste ciclabili,), incremento capillare di postazioni di rastrelliere nei principali attrattori, e la "moderazione del traffico"; con particolare attenzione all'uso del vettore elettrico data l'orografia della città. Andrà altresì analizzata la pista ciclabile di via del mare già realizzata con particolare attenzione a proposte legate alla sua rimodulazione;

g) Sicurezza stradale: analisi dell'incidentalità

h) Moderazione del traffico: in base alla classificazione funzionale delle strade, saranno previsti, dove necessario, interventi di moderazione del traffico per la realizzazione di Zone 30, con la funzione di rallentare il traffico, disincentivare il traffico di attraversamento e migliorare la percorribilità. Dovrà essere redatto un piano delle zone 30. Valutazione di proposte di tecniche di moderazione del traffico e di sistemi di protezione dell'utenza debole;

L'attività di definizione degli scenari di progetto comprenderà:

- la definizione e progettazione funzionale delle azioni e degli interventi curandone la coerenza e integrazione con gli strumenti di pianificazione;
- la definizione degli interventi organizzativi e gestionali che si intendono adottare;
- la verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico - finanziaria ed ambientale delle opere infrastrutturali stimandone il costo ed il rapporto costi - benefici;
- l'analisi dell'evoluzione della domanda di mobilità.

Il PUMS dovrà contenere una previsione di sviluppo degli interventi organizzata per fasi ciascuna delle quali possa consentire ed evidenziare il conseguimento di risultati parziali chiaramente individuati e misurabili, attraverso appositi set di indicatori.

Il PUMS dovrà inoltre individuare gli strumenti necessari per la verifica della qualità, l'implementazione ed il monitoraggio ex post del piano.

La Fase III si concluderà con la consegna di tutti gli elaborati necessari all'adozione del PUMS: Documento Finale di Piano.

FASE IV – APPROVAZIONE DEL PIANO

L'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione del PUMS, partecipando ai necessari incontri tecnico/politici interni all'Amministrazione e a tutti gli incontri pubblici, approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video multimediali;

L'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria per l'esame delle osservazioni pervenute all'Amministrazione Comunale ed alla formulazione delle risposte e

controdeduzioni definire i necessari adeguamenti degli elaborati adottati in accoglimento delle varie osservazioni per la successiva approvazione del PUMS.

L'incarico per la verifica di assoggettabilità a VAS secondo la normativa nazionale e regionale non è compreso nell'incarico di cui sopra; altresì l'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria per tutta la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.

Le prestazioni, da affidare all'esterno, dovranno essere eseguite, indipendentemente dalla natura giuridica del soggetto affidatario, da un gruppo di lavoro coordinato da un capogruppo laureato in Ingegneria o in Architettura, con qualificata e comprovata esperienza.

Il gruppo di lavoro sarà composto, almeno, da 6 professionisti, tra cui:

- un ingegnere, con esperienza pluriennale in materia di coordinamento e gestione di progetti nel campo della logistica urbana, trasporto passeggeri e intermodalità;
- due ingegneri, con esperienza pluriennale in materie di progettazione, sviluppo e gestione di sistemi tecnologici applicati al controllo della mobilità urbana (ITS), business innovation nei settori trasporti, logistica e controllo industriale;
- un architetto, con esperienza pluriennale in materia di progettazione urbanistica;
- un sociologo, con esperienza pluriennale nel campo della progettazione di soluzioni innovative ed efficaci per gli Enti Locali;
- un economista, con esperienza pluriennale nel campo della progettazione di soluzioni innovative ed efficaci per gli Enti Locali.

Le figure professionali di cui sopra dovranno essere iscritte negli appositi albi previsti dai vigenti ordinamenti professionali.

L'incarico in oggetto sarà svolto, coerentemente con le fasi precedentemente descritte, secondo la

tempistica seguente:

Fase I (Attività propedeutiche e indagini) e Fase II (Scenario attuale e definizione degli obiettivi

specifici) - Le attività previste per tali fasi dovranno essere concluse entro 8 mesi dalla data della stipula del disciplinare d'incarico.

La Fase I comporterà la consegna del Quadro Conoscitivo.

La Fase II si concluderà con la consegna del Documento Intermedio di Piano, che dovrà essere sottoposto all'attività di verifica e approvazione dell'Amministrazione Comunale.

L'affidatario sarà obbligato a realizzare gli approfondimenti e i miglioramenti richiesti in sede di verifica e ad apportare tutte le correzioni e/o integrazioni richieste e necessarie, senza richiesta di compensi aggiuntivi entro 1 mese dalla formalizzazione della richiesta.

Fase III - Elaborazione del Piano e quantificazione delle risorse - Le attività previste per tale fase

dovranno essere concluse, in base alla tempistica precedente, entro 3 mesi dalla data di consegna del Documento Intermedio di Piano.

L'affidatario sarà tenuto a realizzare gli approfondimenti e i miglioramenti richiesti agli elaborati e ad apportare tutte le correzioni e/o integrazioni richieste dall'amministrazione necessarie per l'adozione, senza richiesta di compensi aggiuntivi.

Al termine della Fase III sarà consegnato il Documento Finale di Piano costituito da tutti gli elaborati necessari all'adozione del PUMS.

Fase IV – Approvazione del Piano

Nei mesi successivi all'adozione e comunque fino all'approvazione definitiva del PUMS L'affidatario dovrà assistere l'amministrazione nelle fasi di pubblicazione, verifica delle osservazioni pervenute e formulazione delle controdeduzioni in risposta e apportare tutte le modifiche necessarie agli elaborati per l'approvazione definitiva.

L'Aggiudicatario sarà tenuto a presentare tutti gli elaborati così modificati per l'approvazione definitiva del PUMS entro 1 mese dalla richiesta di modifica da parte dell'Amministrazione Comunale. La fase si concluderà con l'approvazione definitiva del PUMS.

TENUTO CONTO che:

-il PUMS, come ampiamente riportato nella premessa, rappresenta lo strumento di pianificazione del sistema della mobilità costituito dall'insieme di interventi coordinati che mirano a soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, migliorare la sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia, aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, e favorire la qualità della vita e dell'ambiente urbano;

-al fine di garantire l'attuazione delle prestazioni richieste e delle fasi progettuali finalizzate all'approvazione del piano, risulta necessaria, anche in riferimento ad altre esperienze di altri enti da utilizzare come "best practises" l'istituzione di un Tavolo di Concertazione (TC o Vision Board) per creare una Visione Condivisa delle strategie del PUMS e la costituzione di un Gruppo di Lavoro Interassessorile;

- la metodologia di lavoro sopra individuata ben si presta all'applicazione della metodologia di project management di cui alla norma UNI ISO 21502;

- si istituisce il Tavolo di Concertazione (TC o Vision Board) ed il Gruppo di Lavoro Interassessorile composto dai seguenti soggetti:

- un dipendente appartenente al settore Comando polizia Locale (individuato dal Comandante)
- un dipendente appartenente al settore Affari Generali ed attività produttive – funzione commercio (individuato dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Governo del Territorio – Funzione Mobilità e traffico (individuato dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Servizi alla persona – Funzione Pubblica Istruzione (individuato dal dirigente)
- due dipendente appartenente al settore Governo del Territorio – Funzione Pianificazione del territorio e sportello edilizia (individuati dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Ambiente e patrimonio (individuato dal dirigente)
- Dott. Zoino Pasquale project manager certificato con funzioni di governo complessivo del processo

RITENUTO di dover procedere come sopra illustrato

VISTO lo Statuto del Comune;

VISTO il vigente regolamento di contabilità comunale;

VISTO il Testo unico sull'Ordinamento Enti Locali D.Lgs. n.267 del 18.08.2000

PROPONE

1. DI DICHIARARE la premessa narrativa parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. DI APPROVARE le seguenti linee di indirizzo per procedere alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e sua approvazione nel periodo del proprio mandato di governo:

OBIETTIVI GENERALI DA RAGGIUNGERE:

a. MOBILITA' SOSTENIBILE

- Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti;
- Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
- Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni
- Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
- Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di orario di accesso e ottimizzazione dei carichi, in particolare verso il centro storico

b. EQUITÀ, SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE

- Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti
- Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (*Visione Rischio Zero*)
- Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
- Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità.

c. QUALITÀ AMBIENTALE

- Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità
- Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM10, PM2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità' (*Black carbon*)
- Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione

- Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (benzina/GPL/gasolio/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
- Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO₂) derivanti dal settore dei trasporti
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti)
- Politiche di incentivazione mobilità elettrica per ogni tipologia di veicolo

d. INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA

- Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate
- Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità
- Rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto
- Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore

e. gli obiettivi generali da raggiungere sono così sintetizzati:

-secondo le Linee Guida sui Piani di Mobilità (MIT ed ELTIS) il PUMS deve basarsi su una visione a lungo termine dello sviluppo dei trasporti e della mobilità per l'intero territorio comunale e agglomerato urbano, che copra tutti i modi e le forme di trasporto: pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione del traffico e della sosta. Gli interventi previsti saranno: infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, parcheggi in particolare di interscambio, tecnologie, miglioramento parco dei veicoli, governo della domanda di trasporto e della mobilità attraverso i mobility manager, sistemi di controllo e regolazione del traffico, sistemi di informazione all'utenza.

Il PUMS dovrà contenere un'accurata analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale, l'individuazione degli obiettivi e per ciascuno di essi di indicatori misurabili nello stato attuale e di progetto, la formulazione degli scenari di riferimento e di progetto e la valutazione degli scenari tramite opportuni modelli di previsione e simulazione in grado di fornire la quantificazione degli indicatori nello stato di progetto (la scelta degli obiettivi e degli indicatori farà parte della fase II di redazione del PUMS e comunque saranno almeno gli obiettivi e indicatori minimi previsti dalle Linee Guida)

LE PRESTAZIONI RICHIESTE E LE FASI PROGETTUALI SONO COSÌ INDIVIDUATE:

- il Piano dovrà essere sviluppato secondo le indicazioni e le fasi espresse nelle Linee guida europee Eltis, che organizzano il processo di pianificazione per la redazione di un PUMS in un procedimento ciclico di pianificazione (con un regolare monitoraggio e ricerca di un miglioramento continuo).

In particolare, secondo lo schema Eltis, dovranno essere sviluppate le seguenti attività:

FASE I - ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE E INDAGINI

- Costruire il quadro di riferimento nazionale, regionale e provinciale;
- Stabilire l'ambito territoriale e i limiti di intervento: l'area di studio dovrà comprendere, oltre a quella del

territorio comunale comprensiva delle sue contrade, l'intero aggregato funzionale ovvero l'area interessata dagli spostamenti casa-lavoro;

- Eseguire una valutazione delle attuali pratiche di pianificazione individuando i punti di forza – debolezza attraverso l'analisi SWOT del sistema di mobilità nell'area funzionale, con l'obiettivo di individuare concretamente problemi ed opportunità e giungere al primo milestone per la redazione del PUMS;
 - Individuare i soggetti che il PUMS dovrà coinvolgere nelle diverse fasi di attività, definendo gli ambiti e le modalità di partecipazione;
 - Predisporre il Processo Partecipativo da realizzarsi in conformità a quanto previsto dalle Linee Guida Eltis che accompagnerà il PUMS in tutte le sue fasi;
 - Eseguire un'analisi approfondita dello stato di fatto, verificare la disponibilità, qualità e affidabilità dei dati disponibili (sosta, domanda e offerta trasporto pubblico,) e predisporre l'individuazione e la raccolta dei dati necessari alla ricostruzione del quadro conoscitivo della domanda e dell'offerta di mobilità in tutte le diverse componenti e modalità, nonché gli aspetti legati all'inquinamento ambientale, ai consumi energetici e all'incidentalità. Stante l'attuale situazione organizzativa sia in termine di risorse che di progettualità del comune di Lanciano, l'affidatario dovrà ricercare autonomamente tutte le fonti informative necessarie ad una corretta ed esaustiva rappresentazione del territorio e raccogliere direttamente le informazioni presso altri Enti, organismi e soggetti che detengono i dati o procedere al rilievo dei dati direttamente sul territorio;
 - l'affidatario dovrà procedere all'esecuzione di tutte le indagini necessarie alla ricostruzione dello scenario attuale, attraverso:
 1. rilievo dei flussi di traffico pubblico e privato (diversificate per categoria di veicoli), evidenziando la presenza di situazioni di congestione, la ricostruzione delle matrici O/D relative alle 3 fasce di riferimento (punta mattutina, punta serale, morbida),
 2. indagini sulla sosta finalizzate all'analisi del sistema della sosta e del grado di equilibrio domanda/offerta nei diversi ambiti della città (ZTL, immediata periferia, zone caratterizzate dalla presenza di importanti poli attrattori) e per le diverse tipologie,
 3. indagini ed analisi del sistema del trasporto pubblico locale e di tutte le componenti del sistema della mobilità.
- In particolare dovranno essere eseguite in questa fase tutte le indagini indispensabili alla ricostruzione del modello di domanda che, dovendo rappresentare caratteristiche di traffico tipiche o medie, sono da realizzarsi in periodi non estivi;
- Individuare gli strumenti e le tecniche di modellazione per lo sviluppo e valutazione degli scenari;
- La Fase I si concluderà con la consegna di un rapporto di sintesi e delle tavole necessarie per la completa descrizione dei risultati: Quadro Conoscitivo.

FASE II –SCENARIO ATTUALE E DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

- Predisporre il Modello di domanda e sua calibrazione;
- Procedere alla valutazione dello scenario attuale, tesa a far emergere le criticità del sistema di mobilità attuale, ed a individuare, a breve, medio e lungo termine, gli obiettivi specifici del piano, coerentemente con le linee guida europee;
- Per ciascuno degli obiettivi specifici del Piano, saranno individuati espliciti indicatori di raggiungimento dei risultati secondo la declinazione “S.M.A.R.T.” (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-bound) proposta dalla Linee Guida Europee, il cui valore, allo stato attuale, sarà determinato mediante opportuni modelli di previsione e simulazione. Il sistema degli obiettivi sarà parte integrante del disegno di valutazione del piano e della

successiva attività di monitoraggio. La selezione delle misure sarà legata oltre che alla loro efficacia anche alla loro sostenibilità finanziaria.

La Fase II si concluderà con la consegna di una relazione e delle tavole esplicative necessarie per la completa descrizione dello scenario attuale e degli obiettivi del Piano: Documento Intermedio di Piano

FASE III - ELABORAZIONE DEL PIANO E QUANTIFICAZIONE DELLE RISORSE

L'affidatario, dovrà costruire gli scenari di progetto, individuando le azioni e gli interventi organizzativi, gestionali, infrastrutturali e tecnologici per raggiungere gli obiettivi preposti indicandone le strategie e le implicazioni economico –gestionali.

Il Piano dovrà affrontare le seguenti tematiche minime:

a) Rete viaria: Mediante il modello di trasporto sarà eseguita l'analisi della rete viaria finalizzata

all'organizzazione, gestione e classificazione funzionale della viabilità e delle intersezioni, con individuazione delle infrastrutture necessarie; dovranno essere analizzati e simulati sia nuovi interventi (infrastrutturali, di tipo circolatorio, miglioramento intersezioni esistenti) che deriveranno dalle criticità evidenziate dal Modello di trasporto, sia le infrastrutture previste nei Piani urbanistici anche in corso di approvazione.

b) Trasporto pubblico locale su gomma: Il Piano dovrà essere predisposto in integrazione al Piano

Regionale dei Trasporti (P.R.T.), dovrà contenere un'analisi delle criticità dell'attuale sistema di trasporto e l'individuazione delle possibili soluzioni in termini di:

1. integrazione della rete del trasporto pubblico urbano con quello extra urbano al fine di ottimizzare le risorse;

2. riduzione e/o ottimizzazione della rete locale T.P.L. ;

3. individuare specifici servizi per le aree a domanda debole con interscambio con le linee convenzionali T.P.L. (urbane ed extraurbane);

4. ottimizzazione del costo del T.P.L. massimizzandone l'efficacia;

5. Introduzione di Sistemi ITS, strumenti indispensabili per l'attuazione delle politiche di mobilità, che portino ad un miglioramento dell'ambiente, dell'efficienza e della competitività del servizio, della sicurezza dei cittadini;

c) Trasporto pubblico locale su ferro: L'obiettivo è quello di sviluppare il tema sui due fronti, idealmente contrapposti ma che possono trovare una sinergia, costituiti dall'implementazione dell'utilizzo del treno per i collegamenti extra comunali;

d) Trasporto merci: L'obiettivo è quello redigere un modello di distribuzione merci sostenibile nel centro storico di Lanciano" anche mediante la limitazione degli orari di accesso dei mezzi preposti alle forniture all'interno delle aree a ZTL;

e) Sosta in armonia con le Linee Guida sui PUM e le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n° 146 24/06/1995) che pongono la tariffazione della sosta su strada quale importante strumento di attuazione di una politica intermodale dei trasporti, l'Amministrazione intende pianificare il sistema della sosta a pagamento su strada della città. La tariffazione della sosta, infatti, oltre a disincentivare l'uso del mezzo privato a favore di modalità più sostenibili, consente di liberare dalla sosta spazi pubblici da adibire ad altre funzioni (ampliamento aree pedonali, piste ciclabili, corsie preferenziali..), contribuisce al finanziamento degli interventi necessari alla gestione del traffico e garantisce la rotazione per una migliore accessibilità alle attività economiche e di servizio afferenti.

Il sistema di sosta a pagamento della città di Lanciano è affidato alla società Anxanum Servizi;

la sosta va analizzata sia dal punto di vista delle aree di sosta che gestionale e tariffario o riguardo alle aree di sosta dall'attuale sistema di parcheggi risulta un numero esiguo di parcheggi di interscambio che andrà ampliato.

L'Amministrazione intende procedere con le seguenti tipologie principali di interventi:

- L'ampliamento delle aree di sosta da rivedere e aggiornare sia riguardo ad una ripermimetrazione delle stesse che ad un programma delle misure propedeutiche alla realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio, nuove tipologie di tariffe e permessi, tariffazione della sosta differenziata in funzione delle zone e dell'equilibrio domanda offerta;
- La realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio mediante l'organizzazione dell'adeguato servizio TPL ad aree già esistenti o la realizzazione di nuovi parcheggi in aree individuate e ancora da individuare in sinergia ed accordo con gli attuali strumenti urbanistici;
- Studio di altre criticità che potrebbero emergere in seguito al processo partecipativo.

f) Ciclabilità: Il tema andrà affrontato sotto il profilo della 'rete per la mobilità ciclistica' che comprenderà le

nuove infrastrutture dedicate (piste ciclabili,), incremento capillare di postazioni di rastrelliere nei principali attrattori, e la "moderazione del traffico"; con particolare attenzione all'uso del vettore elettrico data l'orografia della città. Andrà altresì analizzata la pista ciclabile di via del mare già realizzata con particolare attenzione a proposte legate alla sua rimodulazione;

g) Sicurezza stradale: analisi dell'incidentalità

h) Moderazione del traffico: in base alla classificazione funzionale delle strade, saranno previsti, dove necessario, interventi di moderazione del traffico per la realizzazione di Zone 30, con la funzione di rallentare il traffico, disincentivare il traffico di attraversamento e migliorare la percorribilità. Dovrà essere redatto un piano delle zone 30. Valutazione di proposte di tecniche di moderazione del traffico e di sistemi di protezione dell'utenza debole;

L'attività di definizione degli scenari di progetto comprenderà:

- la definizione e progettazione funzionale delle azioni e degli interventi curandone la coerenza e integrazione con gli strumenti di pianificazione;
- la definizione degli interventi organizzativi e gestionali che si intendono adottare;
- la verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico - finanziaria ed ambientale delle opere infrastrutturali stimandone il costo ed il rapporto costi - benefici;
- l'analisi dell'evoluzione della domanda di mobilità.

Il PUMS dovrà contenere una previsione di sviluppo degli interventi organizzata per fasi ciascuna delle quali possa consentire ed evidenziare il conseguimento di risultati parziali chiaramente individuati e misurabili, attraverso appositi set di indicatori.

Il PUMS dovrà inoltre individuare gli strumenti necessari per la verifica della qualità, l'implementazione ed il monitoraggio ex post del piano.

La Fase III si concluderà con la consegna di tutti gli elaborati necessari all'adozione del PUMS: Documento Finale di Piano.

FASE IV – APPROVAZIONE DEL PIANO

L'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria agli uffici e ai referenti politici nella fase di pubblicazione del PUMS, partecipando ai necessari incontri tecnico/politici interni all'Amministrazione e a tutti gli incontri pubblici, approntando materiale esplicativo di sintesi e avvalendosi anche di presentazioni video multimediali;

L'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria per l'esame delle osservazioni pervenute all'Amministrazione Comunale ed alla formulazione delle risposte e controdeduzioni definire i necessari adeguamenti degli elaborati adottati in accoglimento delle varie osservazioni per la successiva approvazione del PUMS.

L'incarico per la verifica di assoggettabilità a VAS secondo la normativa nazionale e regionale non è ricompreso nell'incarico di cui sopra; altresì l'affidatario dovrà fornire l'assistenza tecnica necessaria per tutta la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.

TEMPISTICA

Le prestazioni, da affidare all'esterno, dovranno essere eseguite, indipendentemente dalla natura giuridica del soggetto affidatario, da un gruppo di lavoro coordinato da un capogruppo laureato in Ingegneria o in Architettura, con qualificata e comprovata esperienza.

Il gruppo di lavoro sarà composto, almeno, da 6 professionisti, tra cui:

- un ingegnere, con esperienza pluriennale in materia di coordinamento e gestione di progetti nel campo della logistica urbana, trasporto passeggeri e intermodalità;
- due ingegneri, con esperienza pluriennale in materie di progettazione, sviluppo e gestione di sistemi tecnologici applicati al controllo della mobilità urbana (ITS), business innovation nei settori trasporti, logistica e controllo industriale;
- un architetto, con esperienza pluriennale in materia di progettazione urbanistica;
- un sociologo, con esperienza pluriennale nel campo della progettazione di soluzioni innovative ed efficaci per gli Enti Locali;
- un economista, con esperienza pluriennale nel campo della progettazione di soluzioni innovative ed efficaci per gli Enti Locali.

L'incarico in oggetto sarà svolto, coerentemente con le fasi precedentemente descritte, secondo la tempistica seguente:

Fase I (Attività propedeutiche e indagini) e Fase II (Scenario attuale e definizione degli obiettivi

specifici) - Le attività previste per tali fasi dovranno essere concluse entro 8 mesi dalla data della stipula del disciplinare d'incarico.

La Fase I comporterà la consegna del Quadro Conoscitivo.

La Fase II si concluderà con la consegna del Documento Intermedio di Piano, che dovrà essere sottoposto all'attività di verifica e approvazione dell'Amministrazione Comunale.

L'affidatario sarà obbligato a realizzare gli approfondimenti e i miglioramenti richiesti in sede di verifica e ad apportare tutte le correzioni e/o integrazioni richieste e necessarie, senza richiesta di compensi aggiuntivi entro 1 mese dalla formalizzazione della richiesta.

Fase III - Elaborazione del Piano e quantificazione delle risorse - Le attività previste per tale fase

dovranno essere concluse, in base alla tempistica precedente, entro 3 mesi dalla data di consegna del Documento Intermedio di Piano.

L'affidatario sarà tenuto a realizzare gli approfondimenti e i miglioramenti richiesti agli elaborati e ad apportare tutte le correzioni e/o integrazioni richieste dall'amministrazione necessarie per l'adozione, senza richiesta di compensi aggiuntivi.

Al termine della Fase III sarà consegnato il Documento Finale di Piano costituito da tutti gli elaborati necessari all'adozione del PUMS.

Fase IV – Approvazione del Piano

Nei mesi successivi all'adozione e comunque fino all'approvazione definitiva del PUMS

L'affidatario dovrà assistere l'amministrazione nelle fasi di pubblicazione, verifica delle

osservazioni pervenute e formulazione delle controdeduzioni in risposta e apportare tutte le modifiche necessarie agli elaborati per l'approvazione definitiva.

L'Aggiudicatario sarà tenuto a presentare tutti gli elaborati così modificati per l'approvazione definitiva del PUMS entro 1 mese dalla richiesta di modifica da parte dell'Amministrazione Comunale. La fase si concluderà con l'approvazione definitiva del PUMS.

3) DI ISTITUIRE il Tavolo di Concertazione (TC o Vision Board) ed il Gruppo di Lavoro Interassessorile composto dai seguenti soggetti:

- un dipendente appartenente al settore Comando polizia Locale (individuato dal Comandante)
- un dipendente appartenente al settore Affari Generali ed attività produttive – funzione commercio (individuato dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Governo del Territorio – Funzione Mobilità e traffico (individuato dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Servizi alla persona – Funzione Pubblica Istruzione (individuato dal dirigente)
- due dipendente appartenente al settore Governo del Territorio – Funzione Pianificazione del territorio e sportello edilizia (individuati dal dirigente)
- un dipendente appartenente al settore Ambiente e patrimonio (individuato dal dirigente)
- Dott. Zoino Pasquale project manager certificato con funzioni di governo complessivo del processo

4) DI STABILIRE che gli oneri relativi al conferimento di incarico esterno per la redazione Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), quantificati dal dirigente del settore governo del territorio in euro 27.000,00 trovano copertura al bilancio 2024 capitolo 40607 “piani di sicurezza a valenza pluriennale finalizzati alla manutenzione di strade, scuole e altre strutture” codice 01.06-2.02.01.09.999

5) Di demandare al Dirigente del Settore Governo del Territorio la competenza all'adozione di tutti gli atti successivi e consequenziali tenendo conto nella predisposizione degli stessi delle linee di indirizzo di cui ai punti precedenti;

6) Di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to come da originale

IL SINDACO

F.to come da originale

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio online del Comune di Lanciano in data odierna per restarvi 15 giorni consecutivi.

La presente copia è conforme all'originale.

Lanciano, 05.07.2024

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to COLAIEZZI MARIELLA