



COPIA

COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA DI TRENTO

fascicolo n. _____

Deliberazione della Giunta Comunale

N. **97** registro delibere

Data **06/05/2025**

Oggetto: APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO E AVVIO AL PROCEDIMENTO DI REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS), COMPRESIVO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) E DEL BICIPLAN, DEL COMUNE DI ROVERETO

Il giorno sei del mese di maggio dell'anno duemilaventicinque ad ore 08:45, nella sede comunale, in seguito a convocazione disposta con avviso ai componenti, si è riunita

LA GIUNTA COMUNALE

composta dai Signori:

| | |
|-------------------|-------------|
| ROBOL GIULIA | Sindaca |
| ANDREA MINIUCCHI | Vicesindaco |
| CARLO FAIT | Assessore |
| RUGGERO POZZER | Assessore |
| MICOL COSSALI | Assessora |
| SILVIA VALDUGA | Assessora |
| ARIANNA MIORANDI | Assessora |
| MICHELE DORIGOTTI | Assessore |

Sono assenti giustificati i signori:

PRESIEDE: GIULIA ROBOL

ASSISTE: VALERIO BAZZANELLA- SEGRETARIO GENERALE

Copia della presente deliberazione
è in pubblicazione all'albo pretorio
per 10 giorni consecutivi
dal 09/05/2025
al 19/05/2025

f.to VALERIO BAZZANELLA
Segretario generale

La Presidente, constatata la regolarità dell'adunanza, dichiara aperta la discussione sull'argomento in oggetto.

Relazione.

L'Amministrazione comunale di Rovereto, a distanza di 10 anni dall'approvazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM), intende avviare una nuova fase di pianificazione strategica per affrontare in modo integrato le sfide e le opportunità di mobilità del futuro. Questo processo nasce dalla consapevolezza dell'importanza di consolidare uno sviluppo urbano sostenibile, che metta al centro la qualità della vita, la riduzione dell'impatto ambientale e l'efficienza dei trasporti.

Il nuovo piano si propone di rispondere alle trasformazioni sociali, economiche e tecnologiche che hanno ridefinito le esigenze di mobilità dei cittadini nel corso dell'ultimo decennio. Si punta, quindi, a promuovere soluzioni innovative e inclusive, capaci di armonizzare le necessità di spostamento con la tutela dell'ambiente e il miglioramento degli spazi urbani.

Attraverso un percorso partecipativo e condiviso, il Comune di Rovereto coinvolgerà la cittadinanza, le associazioni locali, e gli esperti del settore per definire una visione di mobilità che sia resiliente, moderna e sostenibile, tracciando le linee guida per un futuro accessibile a tutti.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione a carattere strategico che si colloca all'interno del mosaico dei piani nazionali ed internazionali finalizzati alla riduzione delle emissioni atmosferiche climalteranti e non solo.

L'organizzazione di una nuova mobilità sostenibile nel Comune di Rovereto è una sfida da sostenere su diversi livelli, con differenti azioni e linee di intervento.

Nell'ambito degli indirizzi generali di governo e delle linee programmatiche approvate dal Consiglio comunale con deliberazione n. 21 d.d. 10 settembre 2024 assume rilievo la mobilità quale *“componente cruciale nella vita del cittadino”*.

La mobilità è correlata alla qualità della vita urbana e pertanto secondo quanto acclarato negli indirizzi generali di governo *“un buon piano di mobilità, ragionato e strategico, influenza direttamente la qualità del vivere urbano, l'ambiente, la salute pubblica e l'economia della comunità”*.

In questo frangente *“l'intervento chiave è la stesura e l'adozione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile all'interno del quale troveranno posto iniziative e interventi volti a realizzare una serie di ricadute indispensabili per trasformare gli spazi urbani in spazi di relazione.”*

Il quadro strategico delineato negli indirizzi generali di governo trova una declinazione più ampia all'interno del programma di azione globale adottato all'unanimità dai paesi membri dell'ONU (Agenda 2030) e dalle relative traduzioni nazionali e locali rappresentate rispettivamente dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) e dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo sostenibile provinciale (SPROSS) approvato nel 2021.

La Commissione della Comunità europea con comunicazione 30.09.2009 – COM (2009) 490 - “Piano d'azione sulla mobilità urbana”, ha previsto, nell'ambito del programma di azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), concepiti in modo da affrontare e gestire la mobilità urbana in modo più sistematico e correlato con gli altri strumenti esistenti, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, ambienti salubri, pianificazione territoriale, edilizia abitativa, aspetti sociali dell'accessibilità e della mobilità.

Tale strategia è stata ulteriormente sviluppata nel documento della Commissione europea “Libro Bianco - tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” 28.03.2011 COM (2011) 144. Tale documento definisce infatti che “in ambito urbano è necessaria una strategia mista per ridurre la congestione e le emissioni basata sui seguenti elementi: pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti per i modi di trasporto non motorizzati e per la ricarica/rifornimento dei veicoli puliti. Le città al di sopra di una certa dimensione dovrebbero essere incoraggiate ad adottare Piani di mobilità urbana che raggruppino tutti questi elementi e che siano perfettamente coerenti con i Piani integrati di mobilità urbana”.

La Commissione Europea, per supportare gli Enti Locali nell’attività di redazione e realizzazione dei P.U.M.S., ha commissionato ad ELTIS, le “Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile) prodotte nel gennaio 2014, che definiscono analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione di detti strumenti di pianificazione.

Dette Linee guida nel corso del 2019 sono state oggetto di un processo di aggiornamento e revisione dei contenuti, culminato nella pubblicazione di una seconda edizione delle stesse.

Secondo quanto enunciato nelle predette Linee guida il Piano urbano della mobilità sostenibile è un Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle merci in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita e il medesimo prende spunto dalle pratiche di pianificazione esistenti tenendo in debito conto i principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

Le citate Linee guida forniscono un utile supporto per le Amministrazioni locali per la pianificazione strategica della mobilità urbana sostenibile; al loro interno si riportano “il ciclo del P.U.M.S.” suddiviso in tappe, le misure e le azioni da adottare ed il relativo finanziamento ed esempi di buone pratiche di alcune città europee.

Il Decreto Legislativo 16.12.2016 n. 257, recante “Disciplina 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” che stabilisce, all’art. 3, comma 7, che a sostegno della realizzazione degli obiettivi del quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti sono adottate le misure che possono promuovere la realizzazione dell’infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico.

Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile – P.U.M.S. - tenendo conto dei principi previsti nel Decreto medesimo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto 04.08.2017 n. 397 ha individuato, in attuazione dell’art. 3, comma 7 del D.Lgs. n. 257/2016, le linee guida al fine di favorire la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale secondo modalità omogenee e coordinate.

Secondo quanto disposto dall’art. 3 del Decreto 04.08.2017 n. 397, come modificato con i Decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28.08.2019 n. 396 e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 12.11.2021 n. 444, i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi P.U.M.S. secondo le linee guida da esso recate.

La municipalità di Rovereto, pur non traguardando la popolazione sopra espressa, costituisce riferimento baricentrico per l’intera Vallagarina e ritiene del tutto congruo e conveniente aderire quanto meno sotto un profilo degli indirizzi e dei criteri ispiratori alla

formulazione di un nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile facendo richiamo ai riferimenti normativi e regolamentari sopra espressi.

Secondo le Linee guida di cui al citato Decreto ministeriale il P.U.M.S. 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, 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 P.U.M.S. 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.

In particolare il P.U.M.S. è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinata e quindi dal punto di vista gerarchico assume anche ruolo di indirizzo e riferimento specifico per il Piano Urbano del Traffico. Per questa ragione il P.U.M.S. potrà anche prevedere interventi in variante agli strumenti pianificatori vigenti.

I diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del P.U.M.S. comportano per la strategicità e multidisciplinarietà dello strumento pianificatorio la stretta e costruttiva collaborazione nell'amministrazione comunale tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio, etc..

Nel processo di redazione del PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interessi.

Le citate Linee guida ministeriali (D.M. 4 agosto 2017 n. 397) disciplinano i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del P.U.M.S. come di seguito elencati:

- a) definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) avvio del percorso partecipato;
- d) definizione degli obiettivi;
- e) costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) valutazione ambientale strategica (V.A.S.);
- g) adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) monitoraggio.

Appare, pertanto, opportuno che il P.U.M.S. venga redatto acquisendo le conoscenze delle diverse discipline che regolano il governo del territorio e dei diversi attori istituzionali coinvolti. Per tale ragione sarà opportuna la collaborazione dei vari uffici e settori interni all'amministrazione (urbanistica, mobilità, ambiente, turismo, polizia municipale, attività economiche, etc.), ed anche di tecnici esterni di consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale, dei trasporti, nonché di valutazione ambientale strategica.

A livello istituzionale si dovrà prevedere il coinvolgimento dei Comuni contermini, la Comunità di Valle, la Provincia autonoma di Trento, Trentino Trasporti SpA, SMR, etc.

Assume particolare importanza e rilievo l'intenzione di espletare un articolato percorso partecipativo. Il percorso partecipato costituisce, infatti, un atto fondamentale e prioritario rispetto alle valutazioni volte all'adozione del P.U.M.S.

Il percorso partecipato dovrà essere inquadrato all'interno di regole definite ex ante e non soggette esse stesse a negoziazione. In tal senso si dovrà scegliere un approccio e tecniche di percorso partecipato opportune in relazione alle caratteristiche proprie della municipalità di Rovereto.

Lo stesso dovrà prendere avvio con la costruzione del quadro conoscitivo concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini, portatori di interesse e esperti,

contribuendo fattivamente alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.

La partecipazione potrà trovare sviluppo mediante forme e modalità, in parte tradizionali ed in parte innovative, per rendere lo strumento stesso in grado di configurare le effettive e razionali esigenze poste nell'ambito del dibattito dal percepito cittadino.

La scelta degli stakeholder all'interno di un processo partecipativo in materia di mobilità risulta cruciale per garantire che tutte le voci rilevanti siano rappresentate. Si ritiene pertanto utile strutturare il confronto su più livelli attraverso l'identificazione delle categorie di soggetti/organizzazioni rappresentative quali:

- Cittadini: residenti, pendolari, studenti, persone con disabilità.
- Enti pubblici: amministrazioni locali, territoriali e provinciali, forze dell'ordine, agenzie di trasporto.
- Settore privato: aziende di trasporto, multi-servizi, scuole guida, tassisti, fornitori di infrastrutture, imprese locali.
- Associazioni: gruppi ambientalisti, associazioni di ciclisti, gruppi di pendolari, associazioni di quartiere.
- Accademici e esperti: ricercatori e professionisti nel campo della mobilità e dell'urbanistica.

Contestualmente appare utile implementare il processo partecipativo attraverso l'analisi e l'approfondimento di casi studio. L'esperienza recente dell'Amministrazione comunale Rovereto maturata nell'alveo delle progettazioni promosse dalla Commissione europea (URBACT, UIA,) e attraverso i bandi promossi da organizzazioni nazionali e locali (ANCI, CARITRO) ha messo in evidenza l'importanza del confronto tra i soggetti promotori delle politiche connesse alla mobilità urbana e della promozione di azioni di trasferimento di "buone pratiche". Le esperienze maturate in altri contesti offrono spunti di riflessione su come adattare soluzioni innovative al proprio ambito territoriale e possono ispirare nuove idee e approcci. Presentare casi studio di successo può nel contempo facilitare il coinvolgimento delle parti interessate, mostrando esempi concreti di come le strategie proposte possano migliorare la qualità della vita. I casi studio, forniscono dati e analisi dettagliate che possono sostenere le decisioni politiche. Questo aumenta la credibilità del piano e facilita il processo decisionale e aiuta a comprendere come diverse città hanno affrontato sfide simili e come hanno adattato le loro strategie nel tempo.

In sintesi, i casi studio forniscono un prezioso bagaglio di conoscenze che può guidare la pianificazione e l'implementazione di un piano urbano della mobilità sostenibile, aumentando le possibilità di successo e accettazione da parte della comunità.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dovrà essere contraddistinto da obiettivi specifici perché solo in questo modo si potranno declinare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario dello stesso strumento pianificatorio.

Le linee di indirizzo ministeriali e l'esperienza nella stesura dei Piani Urbani della Mobilità impongono una precisa gerarchizzazione degli obiettivi; nello specifico dovranno essere definiti quanto meno due livelli di obiettivi e segnatamente:

- i macro obiettivi che rispondono a interessi di natura generale di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale;
- gli obiettivi specifici funzionali e posti in una logica subordinata al raggiungimento dei macro obiettivi.

In coerenza con le disposizioni ministeriali sopra richiamate il P.U.M.S. deve avere come obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili salvaguardando il profilo ambientale, economico e sociale. Attraverso il P.U.M.S. dovrà essere garantito il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico.

Lo sforzo programmatico è indirizzato alla definizione di obiettivi che dovranno essere basati su solide evidenze quantitative.

Le quattro aree di interesse e i relativi macro obiettivi profilati dalle direttive ministeriali risultano le seguenti:

- efficacia ed efficienza del sistema di mobilità (miglioramento del TPL, riequilibrio modale della mobilità, riduzione della congestione,, miglioramento della qualità dello spazio urbano);
- sostenibilità energetica ed ambientale (riduzione del consumo dei carburanti, riduzione degli inquinamenti, miglioramenti della qualità dell'aria);
- sicurezza della mobilità stradale (riduzione dell'incidentalità, riduzione degli incidenti con morti e feriti, etc.);
- sostenibilità socio-economica (miglioramento dell'inclusione sociale, aumento della soddisfazione della cittadinanza, aumento del tasso di occupazione, etc.).

E' all'interno di questa matrice che l'Amministrazione comunale opererà per delineare un insieme di obiettivi che coniughino un'ampia riflessione strategica e trasversale sulla città con l'individuazione in azioni che, agendo sul sistema della mobilità, siano coerenti con il quadro conoscitivo di base.

Si ritiene infatti che il PUMS di Rovereto, nella sua funzione di strumento strategico necessario per orientare il progresso della città in chiave economica, ambientale e sociale, abbia il compito di indagare le dinamiche (insediative e non) che hanno caratterizzato lo sviluppo recente della città estendendo la riflessione anche all'ambito della Vallagarina, o per lo meno al quel contesto territoriale che si pone in stretta relazione con l'area urbana.

È indubbio infatti che negli ultimi 15 anni si è assistito ad un rafforzamento del ruolo di Rovereto come centro di attrazione sovralocale (scuola, università, commercio, settore produttivo, cultura ecc) con conseguenze dirette sul sistema dei trasporti e in generale sulla domanda di mobilità. Nel contempo è stata favorita l'espansione dell'insediamento urbano e di quello dei centri minori della Vallagarina con conseguente incremento degli spostamenti interni e di quelli per e dalla città. La combinazione di questi due fattori rappresentati appunto dal rafforzamento del ruolo di Rovereto come riferimento di valle e la presenza di un potenziale di quasi 100.000 persone che alla città si rivolgono per soddisfare esigenze diversificate (lavoro, istruzione, commercio, sanità, tempo libero ecc.) dovrà essere al centro dell'analisi strategica propedeutica alla stesura del PUMS al fine di comprendere i fabbisogni, individuare gli obiettivi ed orientare le azioni.

Avuto riguardo alla multisettorialità e plurisistematicità del P.U.M.S lo stesso, ricadendo nel novero dei piani e/o programmi strategici con riverberi di impatto significativo sull'ambiente, deve essere sottoposto alla procedura di verifica alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente sul presupposto di promuovere uno sviluppo sostenibile.

La V.A.S., qualora ne ricorra la fattispecie, accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione.

Per quanto attiene gli aspetti procedurali il P.U.M.S, il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione sono trasmessi alla Giunta comunale per l'adozione.

Successivamente dovrà seguire la pubblicazione per trenta giorni per raccogliere eventuali osservazioni. Si darà quindi corso alle controdeduzioni delle osservazioni pervenute e all'approvazione del P.U.M.S. con delibera del civico consesso.

L'amministrazione comunale di Rovereto potrà, in alternativa alla procedura di cui sopra, seguire l'iter di adozione dei Piani territoriali/urbanistici di cui alla Legge provinciale 15/15.

Nelle linee di indirizzo viene prefigurato un cronoprogramma temporale delle azioni che porteranno all'approvazione definitiva del P.U.M.S., tenendo conto del contesto in cui si opera, nonché indicate le risorse necessarie per la sua elaborazione.

In base alle Linee Guida normative il PUMS assume la valenza di piano strategico direttore della mobilità urbana con un orizzonte di medio-lungo periodo. Biciplan e PGTU rappresentano piani di settore ad essi sottoposti, che consentono di approfondire più nel dettaglio gli aspetti inerenti la ciclabilità e la viabilità. Note le volontà dell'Amministrazione e vista la necessità di dare fin da subito corso alle strategie generali del PUMS definendo interventi da attuare già dal breve termine, si ritiene che Biciplan e PGTU possano essere predisposti contestualmente e in sinergia con il PUMS e che questo possa generare delle economie di scala importanti nell'impegno di spesa, ad esempio predisponendo un unico quadro conoscitivo organico.

L'elaborazione del PUMS come sopra espresso sottende stratificate quanto durature procedure specialistiche e di condivisione partecipativa generale. L'iter tecnico ed amministrativo appare quanto mai multisettoriale, ragione per la quale, come già evidenziato, si renderà necessario l'affidamento delle parti specialistiche a professionisti esterni all'amministrazione, posta l'assenza all'interno degli uffici comunali di personale specializzato nel settore e tenendo conto della strutturale carenza di organico.

Da un punto di vista metodologico, il processo di predisposizione del piano è articolato e richiede di prevedere le seguenti macroattività.

| Macroattività | Contenuti |
|--|---|
| A. Quadro conoscitivo e diagnostico | <ul style="list-style-type: none"> • Inquadramento territoriale, socioeconomico e urbanistico. • Elaborazione e rappresentazione degli indicatori generali della mobilità (modal split, parco veicolare, incidentalità, ecc.). • Elaborazione e rappresentazione dei dati su offerta e domanda di mobilità (viabilità, TPL, ciclabilità, pedonalità, sosta, ecc.). • Scenario di riferimento e progettualità in essere. • Quadro diagnostico: matrice SWOT, visione e obiettivi specifici del piano. |
| B. PUMS | <ul style="list-style-type: none"> • Definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni con relativi indicatori. • Valutazione di scenari alternativi e di breve, medio e lungo periodo. • Individuazione delle misure e degli interventi. • Programma di attuazione e assegnazione delle priorità. |
| C. PGTU | <ul style="list-style-type: none"> • Obiettivi specifici del PGTU. • Declinazione delle proposte di breve termine. • Schemi funzionali e bozze progettuali degli interventi. |
| D. BICIPLAN | <ul style="list-style-type: none"> • Definizione dello schema della rete ciclabile. • Predisposizione delle schede di fattibilità dei diversi itinerari. • Analisi generale dei cicloposteggi e dei servizi alla ciclabilità. • Indirizzi per la comunicazione. |
| E. Percorso partecipativo | <ul style="list-style-type: none"> • Questionario ai cittadini. • Assemblee e incontri pubblici • Costituzione di un tavolo tecnico di lavoro e incontri. • Incontri con Giunta, Commissioni e Consiglio Comunale. • Osservazioni e controdeduzioni per l'approvazione finale. • Seminari formativi. |
| F. VAS | Il PUMS dovrà essere sottoposto a VAS, secondo la normativa vigente. |

Alla luce di ciò, la scrivente amministrazione ha ritenuto opportuno/essenziale predisporre un documento organico dal titolo “*PUMS - Piano Urbano della Mobilità sostenibile - Linee di indirizzo*”, di data aprile 2025. Tale documento è stato elaborato dall’Assessorato alla Pianificazione per lo sviluppo urbano sostenibile e senza barriere e dai competenti attori interni all’amministrazione comunale.

Tali linee di indirizzo diventeranno il riferimento metodologico a cui riferirsi durante il percorso di elaborazione ed approvazione del Piano della Mobilità Sostenibile del Comune di Rovereto, secondo una logica partecipativa, nell’intesa di costituire un quadro organico per la mobilità volto ad individuare misure per migliorare l’efficacia del sistema infrastrutturale e per regolare la domanda di mobilità in un orizzonte di medio-lungo periodo, in una logica territoriale di sostenibilità ambientale e in linea con gli indirizzi politici e le azioni intraprese dall’Amministrazione Comunale, comprensivo del Piano Urbano del Traffico e del Biciplan.

Tutto ciò premesso, sussistono pertanto i presupposti di fatto e le ragioni di interesse pubblico per l’assunzione del presente provvedimento.

LA GIUNTA COMUNALE

premesse quanto sopra,

vista la L. 340/2000 con il quale sono stati istituiti i Piani Urbani della Mobilità (PUM) e le linee guida dei Piani Urbani della Mobilità del 2002;

visti il Libro bianco 2001 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il tempo delle scelte”, il Libro Verde del 2007, il Piano di azione per la mobilità Urbana del 2009 e il Libro bianco 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” nei quali si indica l’opportunità di indirizzare Stati membri e Enti locali verso un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) includendo negli strumenti di governo della mobilità un approccio strategico, partecipativo, integrato e volto alla sostenibilità denominato;

viste, le “Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile) commissionate dalla Commissione Europea per supportare gli Enti Locali nell’attività di redazione e realizzazione dei P.U.M.S., ad ELTIS e prodotte nel gennaio 2014;

visto il D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) col quale si è fatto obbligo per i Comuni con più di trentamila abitanti di adottare i Piani Urbani del Traffico (PUT);

visto il Decreto Legislativo 16.12.2016 n. 257, recante “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014;

visto il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 04.08.2017 n. 397;

visto il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28.08.2019 n. 396;

visto il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 12.11.2021 n. 444;

vista la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

visto il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";

visto il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.;

visto il D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.;

viste la L.R. 3 agosto 2015 n. 22 e la L.P. 9 dicembre 2015, n. 18;

visti il D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e il D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126;

vista la Legge Provinciale 19 luglio 1990 n. 23;

vista la Legge Provinciale 10 settembre 1973 n. 42;

vista la Legge provinciale 9 dicembre 2015 n. 18, e considerato che gli enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m. e, in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza, tenuto conto che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile (punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m.);

visto lo Statuto comunale, approvato con deliberazione del consiglio comunale n. 20 di data 13 maggio 2009 e modificato con deliberazioni del consiglio comunale n. 44 di data 26 novembre 2014 e n. 6 di data 7 marzo 2016;

visto il vigente Regolamento di contabilità, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 27 di data 4 luglio 2023;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 46 del 17 dicembre 2024, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2025-2027;

vista la Deliberazione del Consiglio comunale n. 47 di data 18 dicembre 2024, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione finanziario 2025-2027;

vista la Deliberazione di Giunta comunale n. 247 di data 19 dicembre 2024, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2025-2027 – parte finanziaria e schede degli investimenti, con la quale sono affidate le risorse finanziarie ai Dirigenti, stabilendo gli atti di loro competenza e quelli riservati alla competenza della Giunta comunale;

visto il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2025-2027, contenente

- tra l'altro - la Sezione Performance e la Sezione Rischi corruttivi e trasparenza approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 59 di data 25 marzo 2025 ;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale n. 18 del 2015 gli enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m., e in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

visti gli allegati pareri di regolarità tecnico-amministrativa e di regolarità contabile sulla proposta della presente deliberazione – resi ai sensi dell'art. 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2:

- parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa del dirigente del Servizio Tecnico e sviluppo del territorio, Luigi Campostrini;
- parere favorevole di regolarità contabile del dirigente del Servizio Programmazione finanze e progetti europei, Gianni Festi;

ad unanimità di voti favorevoli, espressi per alzata di mano,

DELIBERA

1. di approvare l'allegato documento, di data aprile 2025, denominato “*PUMS - Piano Urbano della Mobilità sostenibile - Linee di indirizzo*”, quale parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di avviare il procedimento di redazione del Piano della Mobilità Sostenibile del Comune di Rovereto, secondo una logica partecipativa, nell'intesa di costituire un quadro organico per la mobilità volto ad individuare misure per migliorare l'efficacia del sistema infrastrutturale e per regolare la domanda di mobilità in un orizzonte di medio-lungo periodo, in una logica territoriale di sostenibilità ambientale e in linea con gli indirizzi politici e le azioni intraprese dall'Amministrazione Comunale, comprensivo del Piano Urbano del Traffico e del Biciplan;
3. di demandare al Dirigente del Servizio Tecnico e sviluppo del territorio, l'assunzione dei relativi provvedimenti conseguenti, al fine di dare corso alla presente deliberazione, compresi quelli necessari al conferimento degli incarichi a società/professionisti esterni aventi specifiche competenze e comprovata esperienza in materia;
4. di incaricare il Dirigente del Servizio Amministrativo e ambiente, con il coordinamento del Dirigente del Servizio Tecnico e sviluppo del territorio, di predisporre tutti i provvedimenti inerenti e conseguenti il presente atto correlati alla necessità di sottoporre il PUMS alla *valutazione ambientale strategica (V.A.S.)*;

5. di precisare che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:
 - opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;
 - ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento entro 60 giorni, ai sensi dell'articolo 29 del Dlgs. 104 del 2010;
 - ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

6. di dare atto che la presente deliberazione diverrà esecutiva ad avvenuta pubblicazione, ai sensi dell'articolo 183, comma 3 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2.

N. 1 allegato.

Letto, approvato e sottoscritto.

LA SINDACA
F.TO GIULIA ROBOL

IL SEGRETARIO GENERALE
F.TO VALERIO BAZZANELLA

CERTIFICAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione diverrà esecutiva il **20/05/2025**, dopo il decimo giorno dall'inizio della sua pubblicazione ai sensi dell'articolo 183, comma 3°, del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n.2.

IL SEGRETARIO GENERALE
F.TO VALERIO BAZZANELLA

Copia conforme all'originale

Il Segretario Generale